

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

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.

Téléphone

Renseignements : 579-01-95

Administration : 578-61-39

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 1975-1976

COMPTE RENDU INTEGRAL — 25^e SEANCE

Séance du Lundi 1^{er} Décembre 1975.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. — Procès-verbal (p. 3906).
2. — Transmission de projets de loi (p. 3906).
3. — Loi de finances pour 1976. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3906).

Transports terrestres :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports ; Roger Quilliot, Charles Ferrant, Jean Auburtin, Paul Guillard, Guy Schmaus.

Adoption des crédits.

Suspension et reprise de la séance.

Aviation civile :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports ; René Monory, rapporteur général de la commission des finances ; André Méric, Charles Ferrant, Paul Guillard, André Aubry.

Adoption des crédits.

Marine marchande :

MM. Roger Gaudon, rapporteur spécial ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Louis Orvoen, Pierre Croze, Gérard Ehlers, Antoine Andrieux, Jean Colin, le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial.

Adoption des crédits.

Renvoi de la suite de la discussion.

4. — Ordre du jour (p. 3952).

MM. Gérard Ehlers, le président.

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER,
vice-président.

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

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 28 novembre 1975 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, portant réforme de la politique foncière.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 79, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, portant modification des titres II et V du livre IX du code du travail et relative au contrôle du financement des actions de formation professionnelle continue.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 80, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires culturelles. (*Assentiment.*)

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1976

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 1976, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 61 et 62 (1975-1976)].

Transports.

I. — SECTION COMMUNE

II. — TRANSPORTS TERRESTRES

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports : I. — Section commune et II. — Transports terrestres.

La parole est à Mlle Irma Rapuzzi, 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 secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le rapport que j'ai l'honneur de présenter aujourd'hui est relatif à la section commune et aux transports terrestres du budget des transports.

Il est de pratique courante — je fais cette remarque liminaire pour éviter toute confusion dans mon propos — que l'on compare les dotations du budget en discussion avec celles des années précédentes. Mais comme depuis le 1^{er} janvier 1975, trois lois de finances rectificatives sont intervenues et que, dans quelques jours, le Parlement aura à se prononcer sur une quatrième, la comparaison ne peut s'effectuer valablement que sur l'ensemble des crédits mis à la disposition des ministères au cours de l'année et non pas sur les dotations de la loi de finances primitivement votée.

Cela vaut particulièrement pour le budget des transports terrestres. Qu'on en juge : si les dotations initiales des titres III et IV sont inchangées, en revanche, celles du titre V passent de 11 millions à 105 millions de francs. Pour le titre VI : « Subventions diverses à des organismes de transport », l'évolution est encore plus importante. Les dotations au titre des transports terrestres, qui étaient de 8 917 millions de francs dans la loi de finances pour 1975 votée au mois de décembre de l'année dernière, s'élèvent, dans le présent projet de loi, à 9 228 millions de francs.

Les autorisations de programme enregistrent une progression encore plus importante, de même que les crédits de paiement. Il est prématuré, il convient de le rappeler, de prendre en considération les dotations envisagées dans la quatrième loi de finances rectificative pour 1975 puisque celle-ci n'est pas encore votée.

La première partie de mon rapport, la moins importante, sera consacrée à l'examen des crédits de la section commune. Ils sont relatifs, d'une part, aux services communs du secrétariat d'Etat aux transports, c'est-à-dire à l'administration centrale, d'autre part, à des subventions pour des études de caractère général ayant trait à tous les types de transports : terrestres, maritimes ou aériens. Il s'agit aussi, bien entendu, de la navigation fluviale.

Les dépenses ordinaires de la section commune diminuent — la chose est assez insolite pour être soulignée — de 8,9 p. 100 par rapport à l'an dernier. Les dépenses en capital de cette même section commune sont en augmentation de 24,6 p. 100 pour les autorisations de programme, et de 42,5 p. 100 pour les crédits de paiement. Vous trouverez, mes chers collègues, le détail des dotations de la section commune dans mon rapport écrit auquel je vous prie, si vous désirez plus de précisions, de bien vouloir vous reporter.

La commission des finances n'a pas d'observation particulière à formuler en ce qui concerne les crédits de fonctionnement de l'administration centrale. Elle note que la plus grande part des crédits de la section commune est affectée à la fois aux dépenses de la sixième partie du titre IV et aux dépenses en capital des titres V et VI, crédits qui sont exclusivement consacrés aux subventions allouées à divers organismes, en particulier à l'institut de recherche des transports, l'I. R. T.

La commission des finances m'a chargé d'attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que celle de nos collègues, sur l'importance, selon nous excessive, des crédits alloués cette année encore au titre des études.

Que constatons-nous, en effet ? Le chapitre des dépenses ordinaires, à la sixième partie relative aux subventions de fonctionnement, accuse une diminution de 2 492 000 francs. On pourrait croire, à première vue, que les recommandations de l'année précédente ont été suivies d'effet sans que, pour autant, un coup d'arrêt soit porté aux études engagées puisqu'il reste encore 9 361 000 francs. Mais cette petite satisfaction n'est que de courte durée. En effet, à l'examen du titre suivant, on s'aperçoit que cette réduction ne constitue pas, comme nous l'aurions souhaité, l'amorce d'une désescalade en ce qui concerne les crédits consacrés aux études que nous avons jugés excessifs. Nous lisons en effet : études générales, plus 13 281 000 francs ; statistiques générales : plus 25 000 francs ; subventions à l'institut de recherches des transports, plus 4 871 000 francs ; soit au total, 18 187 000 francs de plus pour les dépenses de recherches.

Il est toujours difficile d'avoir en sa possession tous les éléments d'appréciation souhaitables, et pourtant — je tiens à le dire — nous ne nous sommes jamais heurtés, monsieur le secrétaire d'Etat, à la moindre mauvaise volonté de la part de vos services. Tout au contraire, vos collaborateurs, à tous les échelons, ont toujours le souci de nous aider dans notre tâche. Cela étant, il nous faut bien souligner — c'est la commission des finances qui m'a demandé de le faire — que, ces dernières années, les études et les expérimentations consacrées à un mode de transports nouveau, l'aérotrain, qui avaient été poussées très loin, ont été abandonnées cette année, sans que l'on nous ait donné une explication satisfaisante.

C'est la seule question, monsieur le secrétaire d'Etat, à laquelle vous n'avez pas répondu parmi celles que je vous avais posées à la demande de la commission des finances.

En définitive, nous constatons que des sommes considérables ont été engagées pour l'étude et l'expérimentation de l'aérotrain. Ensuite, non sans avoir au préalable fait autour de ce projet une publicité sans doute excessive, on y renonce sans que le Parlement, à qui l'on avait demandé les crédits nécessaires, soit informé des raisons véritables de cet abandon.

Ne considérez pas pour autant que la commission des finances du Sénat soit rétrograde, ennemie du progrès, effrayée par les novations ; bien au contraire. Toutefois, nous sommes quelque peu réticents en ce qui concerne les « gadgets » actuellement étudiés en matière de nouveaux modes de transport en dépit de leurs noms mystérieux ou littéraires : Poma, Aramis, le Val à Lille, le Vec à Bagnolet. Connaîtront-ils une carrière comparable à celle de l'aérotrain ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, peut-être la rigueur des temps et la nécessité de parer au plus pressé devraient-elles vous amener à limiter, voire à freiner les tentatives de dispersion en matière d'études. Certaines sont nécessaires et il n'est pas question, pour la commission des finances, de vous les reprocher ou de vous refuser les moyens de les faire mener à bien. D'ailleurs, ces observations ne sont assorties d'aucune demande de réduction de crédits. Tant mieux si vous débouchez le plus vite possible sur le type de transport idéal capable de s'adapter à tous les reliefs, à tous les types de voiries et susceptibles aussi bien de satisfaire les besoins de transports à grande capacité et à grande vitesse en site urbain que d'assurer dans les meilleures conditions les relations interurbaines. En attendant, il serait

souhaitable que vous aidiez le Parlement et les responsables de ce pays, à tous les niveaux, à y voir plus clair, que vous intensifiiez les études en association avec les grands services publics, comme la S. N. C. F., Air France, Air Inter, la batellerie, les organismes de transports de marchandises, comme les réseaux de transports urbains des villes de province. Il faut parvenir, en effet, à mieux cerner tous les aspects de la politique des transports terrestres la mieux adaptée possible aux impératifs de la vie économique, la plus apte à servir de support à une politique sociale plus généreuse et plus audacieuse mais qui soit en même temps susceptible de répartir équitablement non seulement les responsabilités, mais aussi les ressources de l'Etat.

J'en ai terminé avec cette première partie de mon rapport. Je souhaite que vous puissiez donner à la commission des finances non pas les apaisements qu'elle attend, mais les explications qui lui permettent de vous renouveler la confiance qu'elle vous a toujours accordée et elle est d'ailleurs prête à vous soutenir encore dans l'effort difficile qui est le vôtre en ce moment.

J'en viens maintenant à la deuxième partie de mon rapport relatif aux transports terrestres.

Dans cette section, on trouve plusieurs sortes de crédits : les uns pour couvrir les dépenses administratives — ce ne sont pas les plus importants ; nous pouvons les supporter même en période de difficultés budgétaires — d'autres destinés aux subventions de toutes natures versées à des entreprises ou organismes de transports ; enfin, les crédits nécessaires à la réalisation de travaux d'infrastructure.

Le volume global des crédits affectés aux transports terrestres, déjà considérable l'an dernier — et c'est l'observation fondamentale qu'il y a lieu de faire — accusait cette année une progression supérieure à 22 p. 100 pour les dépenses ordinaires, à 17,5 p. 100 pour les autorisations de programme et à 62 p. 100 pour les crédits de paiement. Il s'agit donc là d'un budget qui ne saurait être l'objet des critiques trop souvent entendues dans les assemblées parlementaires et à l'extérieur quant aux insuffisances de l'effort financier consenti par le Gouvernement. Mais — car il y a un « mais » — l'accroissement du volume des dotations n'est pas uniforme.

Ainsi, les dépenses relatives à l'administration restent à un niveau très modeste, 21 276 000 francs. Par contre, cette année encore, et suivant un rythme de progression tellement important qu'il ne manque pas de nous inquiéter, on constate, d'une part, que la S. N. C. F. et la R. A. T. P. absorbent la quasi-totalité des crédits, d'autre part, que la tendance à concentrer les dotations sur la région parisienne s'accroît, le reste du territoire étant réduit, cette année encore, à la portion congrue.

C'est là une observation qui n'est pas propre au rapporteur de la commission des finances car tant le rapporteur de la commission des affaires économiques, notre excellent collègue et ami, M. Billiemaz, que nos homologues de l'Assemblée nationale ont tenu à souligner le caractère injuste de cette disparité de traitement entre la région parisienne et la province.

Au demeurant, une analyse plus fine des crédits des transports terrestres fait ressortir, à côté d'aspects très positifs, d'autres aspects qui ne manquent pas d'être préoccupants — je l'ai déjà dit — et qui nous paraissent devoir appeler de notre part à tous une attention vigilante.

Pour les aspects positifs, il convient en premier lieu, de souligner le fort accroissement des crédits destinés à favoriser l'adaptation économique et sociale de la batellerie.

La batellerie, cette grande sacrifiée depuis tant d'années, doit, à travers les orientations qui paraissent se dessiner dans la loi de finances pour 1976, retrouver son essor. Les crédits nouveaux, en effet, passent de 6 625 000 à 22 065 000 francs, soit une augmentation de 233 p. 100. Cela prouve que l'on se préoccupe enfin de permettre à la batellerie française de mieux s'adapter aux besoins et d'être en mesure de lutter contre la concurrence de ses homologues des autres pays européens.

Le relèvement du taux de l'indemnité de départ accordée aux vieux marins incapables de moderniser leurs bateaux anciens présente aussi un intérêt social indiscutable.

Si l'effort ainsi entrepris cette année était poursuivi — nous vous y engageons vivement et nous vous apporterons notre soutien — nous pourrions alors, sans doute, y voir l'amorce d'une politique cohérente en matière de navigation fluviale. C'est d'autant plus nécessaire au moment où, par la voie du plus haut personnage de l'Etat, notre pays s'engage résolument dans une politique d'expansion et de modernisation de son réseau fluvial.

Un autre aspect positif, c'est l'effort consenti — encore qu'il soit inégalement réparti, d'où une source d'injustices — pour développer et moderniser les infrastructures, qu'il s'agisse des liaisons à grande distance ou des transports urbains et inter-

urbains. Les autorisations de programme passent, en effet, de 677 à 796 millions de francs et les crédits de paiement de 391 à 636 millions de francs, auxquels il convient d'ajouter des dotations d'emprunt, beaucoup plus importantes que les années précédentes. Nous mettons l'accent sur ce souci de placer nos infrastructures de transport terrestre dans de bonnes conditions pour leur permettre de jouer le rôle que nous attendons d'elles.

Toutefois, la commission des finances ne partage pas tout à fait votre point de vue, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le sort privilégié que vous avez réservé à la liaison Orsay—Invalides.

M. le président Bonnefous a eu raison de le souligner, ce choix serait acceptable seulement dans la mesure où une liaison rationnelle et pleinement satisfaisante serait établie entre la gare des Invalides et Orly, faute de quoi l'intérêt de ce tronçon pourrait être contesté.

En ce qui concerne la nouvelle liaison Paris—Lyon, certains de nos collègues — parmi les plus éminents — de la commission des finances se sont demandé si le coût de cette liaison, dans la mesure où sa nécessité revêtait un caractère vraiment prioritaire, n'est pas disproportionnée aux services qu'elle peut rendre ; autrement dit, si la rentabilité est vraiment satisfaisante.

J'ai essayé — car tel était mon rôle de rapporteur — de compléter mon information sur ce point. J'ai rencontré, là encore, monsieur le secrétaire d'Etat, auprès de vos collaborateurs et de vos services, la plus grande compréhension. J'ajoute que la S. N. C. F. m'a fourni toutes les explications de caractère technique que je lui demandais. Il m'est ainsi apparu — et je suppose que vous donnerez de nouvelles justifications à l'appui de cette opération tout à l'heure au Sénat, monsieur le secrétaire d'Etat — que les inquiétudes certes légitimes causées par un projet de cette importance n'étaient pas suffisantes, en comparaison avec les avantages certains, et non théoriques, de cette liaison, pour ne pas faire pencher la balance en faveur de la décision gouvernementale.

Cela dit, monsieur le secrétaire d'Etat, dans la mesure où nous ne sommes pas pleinement convaincus de la nécessité de retenir toutes les priorités que vous avez arrêtées, il est de notre devoir de profiter de ce rendez-vous annuel, que constitue la discussion du projet de loi de finances, pour vous présenter nos inquiétudes et vous faire part de nos suggestions.

Votre budget comprend une opération de caractère quelque peu insolite, rendue nécessaire par l'abandon de la construction du tunnel sous la Manche. Notre attention avait déjà été attirée sur cette question, mais la discussion des lois de finances rectificatives se déroule à une telle cadence que les parlementaires ne disposent pas toujours du temps nécessaire pour insister sur certains points. Je profite de la discussion d'aujourd'hui pour aborder cette question.

La troisième loi de finances rectificative pour 1975 avait prévu une dotation de 94 millions de francs pour régulariser les dépenses rendues nécessaires par l'abandon de la construction du tunnel sous la Manche. Ces 94 millions de francs n'étaient pas les premiers crédits dégagés en 1975. En effet, au 30 juin 1975, il avait été décidé d'imputer un crédit de 97 972 800 francs sur le compte spécial du Trésor 904-09. De plus, bien qu'aucune dotation n'apparaisse dans le projet de loi de finances pour 1976, les gouvernements français et britannique sont dans l'obligation de respecter les conventions de financement, qu'ils ont signées, le 17 novembre 1973, avec les sociétés chargées de la construction dudit tunnel. Il en résultera, au total, une dépense estimée actuellement à 225 millions de francs pour le budget français.

Cette expérience fâcheuse du tunnel sous la Manche, dont nous déplorons tous l'issue, prouve à l'évidence qu'en matière d'étude et de réalisation de ce genre on n'est jamais trop prudent.

Parmi les aspects les moins satisfaisants du budget des transports, il faut encore mentionner les charges écrasantes pour les finances de l'Etat que constituent les dotations à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. Ce problème est très préoccupant. Certes, notre commission des finances — notre collègue, M. Billiemaz, en traitera avec plus de compétence que moi — ne met pas en question le bien-fondé des dotations budgétaires que vous nous demandez de voter. Elles résultent de textes qu'il n'est pas possible d'ignorer unilatéralement.

Il n'est pas inutile non plus de rappeler les difficultés supplémentaires nouvelles qui entraînent des déficits accrus pour la S. N. C. F. et la R. A. T. P. Elles ne résultent pas de la qualité de la gestion mais sont la conséquence directe de la crise économique.

L'augmentation des dépenses de salaires et de fournitures, notamment d'énergie, dont tous les modes de transport sont grands utilisateurs, mais aussi — cela vaut pour la S. N. C. F.

— une diminution de près de 20 p. 100 du tonnage des marchandises transportées en 1975 sont, à n'en pas douter, pour une large part, des facteurs de déséquilibre de leur budget.

Quoi qu'il en soit, en dépit du crédit de 1 500 millions de francs inscrit dans la quatrième loi de finances rectificative pour 1975 — nous en discuterons prochainement — la S. N. C. F. aura besoin, pour faire face à toutes ses obligations de grand service public, de plus de dix milliards de francs en 1976. C'est le chiffre qui figure dans le document que nous examinons aujourd'hui.

La R. A. T. P. pour sa part, recevra plus de 1 500 millions de francs dans le cadre de l'actuel projet de loi de finances.

Pour ceux que ces chiffres pourraient étonner, je précise qu'ils peuvent en trouver la justification détaillée dans mon rapport écrit, qu'il s'agisse, en ce qui concerne la S. N. C. F., de l'égalisation des conditions de concurrence, pour 2 960 000 francs, des charges relatives aux passages à niveau, pour 370 millions de francs, du maintien en service des lignes déficitaires, pour 1 083 000 francs, des transports sociaux, pour 630 millions de francs et, en ce qui concerne la R. A. T. P., de la compensation pour perte de recettes à concurrence de 1 273 000 francs — c'est-à-dire plus de la moitié des dépenses du budget d'exploitation — et pour les pertes de recettes résultant des tarifs sociaux, à concurrence de 63 millions de francs. Il s'agit là de la contrepartie de la charge due à l'opération carte « orange », dont l'intérêt est indéniable par ailleurs.

Quant aux subventions d'investissement pour la R. A. T. P., elles sont importantes puisqu'elles atteignent 348 millions de francs. Ce chiffre est à comparer avec le total des dotations d'investissement accordées.

Monsieur le président, vous allez sans doute me rappeler bientôt au respect du temps de parole fixé par la conférence des présidents. Je vais donc résumer la fin de mon propos.

Au demeurant, même si vous jugez excessives les charges qui pèsent sur la S. N. C. F. et la R. A. T. P., nous ne pouvons que nous incliner, car elles découlent de textes antérieurs et elles constituent des dépenses incompressibles, faute de quoi le fonctionnement de ces grands services publics serait interrompu.

En conséquence, votre commission des finances, tout en souhaitant qu'il soit possible d'améliorer les modalités de participation de l'Etat au fonctionnement de ces organismes de transport, ne peut, mes chers collègues, que vous engager à voter les crédits demandés par M. le secrétaire d'Etat.

Il n'en reste pas moins que nous devons nous attacher à réduire les injustices qui subsistent dans notre politique en matière de transports terrestres, en dépit des améliorations importantes et substantielles qui sont intervenues depuis deux ans.

Nous reconnaissons bien volontiers que le Gouvernement et en particulier votre ministère, sous votre impulsion, monsieur le secrétaire d'Etat, sont allés dans le sens que les élus de province que nous sommes souhaitaient. Mais, il faut le répéter, nous déplorons que cet effort soit trop lent et pas assez audacieux. Nous devons aller encore plus loin.

Je dirai un dernier mot sur la distorsion qui apparaît entre l'organisation des transports en commun dans la région parisienne et en province.

A partir du moment où nous participons aux charges fiscales qui permettent de doter la région parisienne de modes de transport plus modernes, mieux adaptés, et surtout de pratiquer une politique sociale beaucoup plus équitable, nous nous plaignons, à juste titre, de ne pas recevoir, en contrepartie, une aide, non pas équivalente en volume, mais d'importance comparable.

En matière d'équipement, vous allez sans doute, monsieur le secrétaire d'Etat, mettre en avant la dotation du chapitre 63-90 relative à la subvention de l'Etat. Il est exact que, depuis 1974, une ligne nouvelle a été introduite dans le budget en vue de favoriser l'aménagement de voies de circulation mieux adaptées dans les villes de province. Les dotations que vous avez inscrites à cette ligne, pour l'ensemble de la province, ont consisté en une subvention de 5 millions de francs en 1974 — j'insiste sur ce chiffre — et de 26 millions de francs en 1975.

En 1976, vous allez sans doute poursuivre cet effort. Mais, même si l'on ajoute à ces crédits les subventions accordées pour les métros de Lyon et de Marseille, la région parisienne, au double titre du réseau de la R. A. T. P. et des lignes de banlieue de la S. N. C. F., reste encore la grande bénéficiaire des dotations du chapitre 63-90 : 95,3 millions de francs d'autorisations de programme, 313,75 millions de francs de crédits de paiement — encore ne suis-je pas sûre de n'avoir rien oublié.

En outre — c'est un point sur lequel je voudrais vous rendre attentif, monsieur le secrétaire d'Etat — la S. N. C. F. et la R. A. T. P. ont la possibilité d'obtenir des prêts du

F. D. E. S., c'est-à-dire à des taux d'intérêt réduits, alors que les responsables des réseaux de transport des villes de province ne peuvent emprunter qu'à des taux de plus en plus lourds, avec des marges d'amortissement de plus en plus réduites. Dans ces conditions, nos charges d'emprunt sont presque insoutenables, surtout en matière de fonctionnement. La province ne peut bénéficier des subventions qui sont accordées à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F. et que, nous dites-vous, la loi a autorisées. Mais qui empêcherait le Gouvernement de décider que la loi, singulièrement la loi de finances, destine des subventions de fonctionnement aux réseaux de transport en commun de province ?

Actuellement, vous ne nous accordez aucune subvention pour pertes de recettes, même lorsque nos tarifs sont jugés insuffisants. En voulez-vous un exemple ? L'année dernière, la régie des transports de la ville de Marseille a été contrainte, à son corps défendant, de demander une majoration de ses tarifs en raison de son déficit considérable que seuls les contribuables marseillais ont à supporter. Il nous a fallu attendre quatre mois après avoir voté ce relèvement des tarifs pour obtenir votre autorisation de l'appliquer, quatre mois pendant lesquels le manque à gagner s'est encore accru. En bonne logique, puisque c'est vous qui vous opposiez à la création de cette ressource nouvelle dont vous avez finalement admis le bien-fondé, il eut été équitable que vous nous accordiez une subvention pour perte de recettes analogue à celle qui est octroyée à la R. A. T. P. ou à la S. N. C. F. Si vous ne revoyez pas votre attitude à notre égard, nous continuerons à dire qu'il y a injustice et nous ne pourrions pas indéfiniment nous résigner à cette injustice.

Nous déplorons — nous le répétons chaque année — que les réseaux de province ne puissent pas, au même titre que Paris, bénéficier de compensations pour les tarifs sociaux qu'ils consentent aux familles nombreuses, aux lycéens et aux étudiants, aux économiquement faibles, aux mutilés et aux personnes du troisième âge.

M. Marcel Brégère. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Vous nous répondez que les transports gratuits pour les personnes du troisième âge sont pour Paris, pas pour la province.

Vous venez de créer la carte « orange ». C'est une grande réussite dont vous nous parlerez certainement tout à l'heure avec la conviction et l'autorité que je vous reconnais bien volontiers. Je souscris d'ailleurs par avance à ce que vous direz pour justifier cette création, pour justifier l'important effort de l'Etat. Mais lorsque nous revenons dans nos villes, mes collègues et moi, et que nos concitoyens nous demandent pourquoi la carte « orange » n'est pas accordée aux personnes âgées, aux économiquement faibles de Marseille, d'Aix-en-Provence, de Toulon, de Toulouse ou d'ailleurs, nous sommes obligés de leur dire la vérité, et la vérité c'est que la R. A. T. P. reçoit de l'Etat une aide correspondant à ses besoins, alors que la province n'en reçoit pas. Pour les Français épris de bon sens et de logique que sont nos concitoyens, cette explication n'est pas acceptable. Nous perdons, vous et nous, toute crédibilité, toute considération, dans la mesure où nous ne sommes pas capables de mettre un terme à cet état de choses.

M. Marcel Brégère. C'est parfaitement exact.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Je ferai donc, pour finir, une proposition.

Les années précédentes, nous nous battions en particulier pour l'extension du versement de la taxe sur les transports au profit des réseaux de province. Nous avons obtenu satisfaction et nous vous en savons gré. Les responsables des réseaux de transport des grandes villes vous l'ont dit, monsieur le secrétaire d'Etat, de façon non équivoque, lors du récent colloque organisé par l'Institut supérieur des transports, je n'y reviendrai pas. Nous avons apprécié aussi la réduction de la T. V. A. de 17 p. 100 à 7 p. 100.

Mais, maintenant qu'un pas nouveau va être fait en matière de T. V. A. payée par les collectivités locales, départements ou communes, nous revendiquons pour nos réseaux de transport en commun le bénéfice des dispositions qui seront accordées aux collectivités locales pour leurs autres charges. Nous comptons sur vous pour être notre interprète particulièrement écouté auprès des autres membres du Gouvernement.

Enfin, c'est le dernier souhait que je formulerai, mais j'y apporterai toute ma conviction, je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat — et je suis sûre de traduire le sentiment de tous mes collègues élus de province — de mettre à l'étude l'octroi de la carte « orange » avec compensations financières correspondantes, au moins, dans un premier temps, aux personnes âgées et aux économiquement faibles de la province.

Nous souhaitons que vous puissiez nous apporter, dans quelques semaines sinon avant la fin de la discussion de la loi de finances, une réponse sur ce point. Ce sera là un test : si nous avons satisfaction, ce sera pour nous une raison supplémentaire de vous faire confiance et de voter les crédits très importants que vous nous demandez, au titre du budget des transports terrestres. (*Applaudissements.*)

M. Marcel Brégère. Très bien !

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai l'honneur de vous présenter, pour avis, au nom de la commission des affaires économiques, le budget des transports terrestres.

La situation particulière de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. ne pouvant s'apprécier valablement que dans le contexte général de l'évolution des transports terrestres, nous pensons utile de vous fournir tout d'abord quelques indications sur la situation présente dans ce domaine influencé par la récession économique qui touche notre pays.

En ce qui concerne l'évolution des transports terrestres, les déplacements de personnes ne sont connus avec précision que pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P. Cependant, en se basant notamment sur les consommations de carburant, on estime que ces déplacements se répartissent comme suit : pour le réseau ferré, 48 milliards de passagers-kilomètre pour la S.N.C.F. et 7 milliards pour la R.A.T.P. ; pour le réseau routier, 22 milliards de passagers-kilomètre pour les transports collectifs urbains et interurbains et 330 milliards pour les voitures particulières.

De ces chiffres, il faut surtout retenir la prédominance marquée du transport effectué par route et, plus particulièrement, des déplacements assurés par les véhicules particuliers, qui représentent, à eux seuls, plus de 80 p. 100 du total.

Au cours de l'année 1974, malgré la crise pétrolière, cette situation a peu évolué bien que l'on ait constaté une légère diminution de la circulation routière et un accroissement sensible du trafic ferroviaire. Il convient de noter, à ce propos, qu'un report, même infime — par exemple 1 p. 100 — de la circulation routière sur la voie ferrée se traduit pour cette dernière par une augmentation de 5 p. 100. Cette donnée doit être prise en considération dans l'hypothèse d'une nouvelle et sensible hausse des carburants.

En ce qui concerne les marchandises, au cours des cinq dernières années, le transport routier a progressé de 46 p. 100, soit beaucoup plus vite que tous ses concurrents. Il s'est ainsi nettement détaché devant la S.N.C.F. à laquelle il a ravi la première place en 1971. La voie navigable a vu, par ailleurs, son trafic stagner au niveau atteint en 1970 et sa part a, en conséquence, sensiblement décliné.

Les premières indications concernant l'exercice 1975 montrent que la route a mieux résisté que le rail et la voie d'eau à la mauvaise conjoncture économique présente. On estime, en effet, que la baisse du trafic routier se situera entre 5 et 10 p. 100 alors que le chemin de fer et la voie d'eau pourraient marquer un recul de l'ordre de 18 à 20 p. 100.

Cette différence d'évolution résulte de la nature des marchandises transportées, les pondéreux industriels étant plus touchés par la crise que les produits alimentaires et les objets manufacturés. De même, on constate que les transports pour compte propre, dont les progrès ont été spectaculaires depuis 1972, se sont mieux comportés que les transports « publics ».

En ce qui concerne la S.N.C.F., il faut noter toutefois que la concurrence routière n'a de véritable incidence que sur les distances inférieures à 150 kilomètres, distance au-delà de laquelle le rail conserve la première place. La situation est néanmoins préoccupante pour la technique ferroviaire qui souffre de plus en plus du handicap des ruptures de charge.

En ce qui concerne la consommation d'énergie, le souci de réduire notre dépendance vis-à-vis de l'étranger devrait nous conduire à donner, autant que faire se peut, la préférence aux transports économes de carburant tels que le chemin de fer et les voies d'eau qui consomment de deux à trois fois moins d'hydrocarbures que les transports routiers.

L'examen des crédits consacrés à la S.N.C.F. a particulièrement retenu notre attention. En effet, en 1974, au titre du ministère des transports et des autres départements ministériels, ces crédits s'élevaient à plus de 8 milliards de francs. Pour 1975, les 10 milliards de francs seront dépassés compte tenu de la régression du trafic.

Votre commission n'ignore pas les charges particulières de service public qui pèsent sur la S.N.C.F. et la contribution

importante que cette entreprise apporte, de façon indirecte mais certaine, à l'économie du pays. Elle se préoccupe toutefois vivement de la détérioration financière continue du bilan de cette société. Elle note, en particulier, que même pour une année telle que 1974, où l'évolution du trafic a été favorable, le montant des recettes commerciales n'a couvert que 70 p. 100 des dépenses contre 72,5 p. 100 en 1973.

Une telle situation présente, entre autres choses, l'inconvénient d'enlever toute signification aux chiffres qui nous sont présentés et de ne plus permettre au Parlement d'émettre un avis sérieux et motivé sur la gestion et les résultats de nos chemins de fer.

Votre commission se pose donc la question de savoir s'il ne conviendrait pas, pour mieux présenter un bilan de la S.N.C.F., de faire figurer les dotations à caractère social et économique, qui viennent s'ajouter aux profits normaux de l'entreprise, aux budgets d'autres départements ministériels tels que celui des affaires sociales ou de l'économie et des finances.

Répondant enfin par avance à ceux qui voient dans les avantages tarifaires consentis aux grosses entreprises privées ou publiques une des causes principales du déficit du rail, votre commission tient à souligner que la S.N.C.F. ne peut ignorer la concurrence des autres modes de transport et que les pondéreux, source principale de ses recettes de trafic, pourraient être acheminés par la route ou la voie d'eau.

En ce qui concerne le trafic, les résultats sont satisfaisants pour les voyageurs. La progression est de 5,8 p. 100 en 1974 et intéresse particulièrement les grandes lignes. La même tendance se manifeste jusqu'à présent en 1975.

Pour les marchandises, l'évolution est moins satisfaisante : en 1974, la progression était de 4,3 p. 100, mais, en 1975, nous enregistrons une très forte diminution qui avoisine 19 p. 100.

Les marchandises dont le trafic a marqué un recul accentué ont été principalement les papiers et cartons, les céréales et dérivés, les produits sidérurgiques, les amendements et engrais, les minerais et déchets de métaux.

L'incidence de cette évolution a été particulièrement dommageable à la S.N.C.F. Toutefois, on notera qu'en dépit de la diminution de sa participation au trafic intérieur de marchandises, la S.N.C.F. joue dans le transport intérieur de marchandises de notre pays un rôle plus important que les compagnies ferroviaires de nos principaux voisins européens.

Cela ressort, en particulier, des chiffres suivants enregistrés en 1972 : République fédérale d'Allemagne, 37 p. 100 ; Royaume-Uni, 19 p. 100 ; Italie, 20 p. 100 ; France, 41 p. 100.

On notera de plus que la régression du rail, au plan du fret, est un phénomène général dans tous les pays d'économie développée tandis que le rôle de la route progresse partout de façon sensible.

En ce qui concerne les fermetures de lignes, qui ont atteint 1 810 kilomètres depuis 1970, votre commission est consciente de la nécessité pour la S.N.C.F. de réduire ainsi ses frais d'exploitation. Mais elle attire l'attention du Gouvernement sur les répercussions de telles mesures qui contribuent à hâter le dépeuplement de nos zones rurales les plus défavorisées.

En ce qui concerne les voyageurs, les fermetures réalisées affectent 447 kilomètres de lignes, dont 317 utilisés uniquement par des services omnibus.

Votre commission émet, à ce sujet, les mêmes réserves que précédemment tout en reconnaissant qu'un effort important a été fait pour améliorer les dessertes omnibus sur le plan des horaires et surtout sur celui du matériel.

En ce qui concerne l'équipement, les investissements de la S.N.C.F. comportent deux grandes rubriques : le réseau principal et la banlieue parisienne.

Sur le réseau principal, les autorisations de programme, en 1976, atteindront 3 229 millions de francs et les crédits de paiement s'élèveront à 3 619 millions de francs.

Il convient d'ajouter qu'un programme complémentaire intéressant le Massif Central est en cours d'élaboration pour 1976 à concurrence de 110 millions de francs en autorisations de programme.

Pour la banlieue parisienne, il faut distinguer deux programmes, l'un bénéficiant d'un financement normal, l'autre d'un financement spécial.

Au premier titre, les crédits s'élèvent à 423 milliards de francs et au second titre à 698 milliards de francs.

Les différentes opérations intéressant les grandes lignes sont financées, pour l'essentiel, par autofinancement et recours à l'emprunt.

Pour la banlieue parisienne, un peu moins de la moitié des ressources sont obtenues par le même moyen, mais le reste pro-

vient de subventions de l'Etat et du district, de prêts du district et du versement auquel sont astreints les industriels de la région parisienne.

Les opérations de modernisation entreprises à ce jour par l'ensemble de la S.N.C.F. ont conduit à l'électrification de 9 327 kilomètres de lignes — supportant 76 p. 100 du trafic — tandis que 25 507 kilomètres sont desservis par des engins Diesel.

En ce qui concerne la liaison ferroviaire Paris—Lyon, il est prévu de mettre en service la ligne nouvelle électrifiée en deux phases.

La première concerne le tronçon central Saint-Florentin—Mâcon et le tronçon Passilly—Aisy, ce qui permettra de desservir Dijon. La fin de cette phase se situerait dans la deuxième moitié de 1981.

La deuxième phase comportant les tronçons extrêmes : Combs-la-Ville—Saint-Florentin et Mâcon—Lyon se terminerait en 1982.

Le prolongement de la ligne au-delà de Lyon n'est pas étudié pour le moment. Toutefois, une telle opération est envisageable dans le cadre d'un réseau européen à grande vitesse.

Par contre, les mêmes trains à grande vitesse électriques ou turbotrains continueront leurs parcours au-delà de Lyon vers la Suisse et la vallée du Rhône en empruntant les voies existantes.

Au cours des quinze dernières années, le trafic de la ligne Paris—Lyon a crû, en moyenne annuelle, de 4,2 p. 100 pour les voyageurs et de 4 p. 100 pour les marchandises.

La ligne nouvelle, bien que réservée au trafic voyageurs, entraînera indirectement sur l'ancienne ligne une augmentation du trafic marchandises pour lequel les délais de transports pourront ainsi être réduits.

Suivant les prévisions établies par la S.N.C.F., le gain considérable de vitesse réalisé sur l'axe Paris—Lyon devrait entraîner une sensible augmentation du nombre des voyageurs, ne serait-ce que par transfert vers la voie ferrée des personnes empruntant actuellement l'avion ou la route. A cela s'ajoutera sans doute un certain trafic induit dû à la possibilité offerte par exemple aux hommes d'affaires d'effectuer un aller et retour Paris—Lyon ou Lyon—Paris dans la même journée.

Le service sera assuré en première et seconde classe, mais donnera lieu à perception d'un supplément tarifaire, pour train rapide, qui n'est pas encore déterminé.

Aucune mesure particulière n'a encore été prise pour le financement de l'opération dont le coût serait voisin de 4 milliards de francs actuels.

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

Le nombre de voyageurs acheminés par le métro et les autobus a légèrement progressé.

On constate pour la première fois une progression du nombre des usagers de l'autobus, notamment à Paris, évolution favorable due, sans doute, au développement des couloirs de circulation, qui atteignent maintenant la longueur totale de 98 kilomètres, dont 83 à l'intérieur de Paris. 104 lignes d'autobus sont concernées par ces axes privilégiés.

Il est significatif de voir que, sur les sept lignes-pilotes qui disposent de couloirs sur plus de 60 p. 100 de leur itinéraire, le trafic a progressé en un an de plus de 12 p. 100. Cette tendance favorable devrait s'accroître avec la mise en service de nouveaux couloirs réservés, qui en portera la longueur à 110 kilomètres à la fin de la présente année, et en raison de l'utilisation de la carte orange.

Pour les sept premiers mois de 1975, on constate une progression de 7 p. 100 des autobus parisiens et de 8,9 p. 100 sur les lignes-pilotes, tandis que l'activité est stationnaire sur le métro et le R. E. R.

Malgré cela, nous noterons que plus de 64 p. 100 des déplacements en région parisienne s'effectuent en utilisant les moyens individuels, tels que l'automobile et les « deux roues ».

Dans le métro, on constate que la situation de saturation aux heures « chaudes » de la journée tend à s'améliorer légèrement, en raison d'un meilleur aménagement des horaires dont l'administration a pris souvent l'initiative et d'une augmentation de la capacité de transport du réseau ferré.

Votre commission se doit de féliciter, en particulier, les responsables du métro, tant de cette légère amélioration que de l'effort incontestable entrepris pour le rendre plus performant, accueillant et confortable. A ce sujet, notre réseau suburbain soutient aisément la comparaison avec les grandes villes étrangères, et cela explique incontestablement les succès remportés par notre technique à l'étranger, notamment à Montréal, Mexico, Santiago, Rio et Sao Paulo.

Dans le domaine de l'équipement, comme nous l'avons déjà indiqué, la R. A. T. P. s'est engagée depuis vingt ans dans une politique de modernisation et d'extension de son réseau qui prend quatre voies différentes : prolongement des lignes de métro, renouvellement du matériel roulant et amélioration des installations fixes, création et développement du réseau express régional, extension et aménagement du réseau de surface, création de parkings de dissuasion. Vous trouverez, dans mon rapport écrit, une énumération de ces différentes opérations.

Quant à la situation financière de la Régie, elle ne cesse d'être préoccupante. En effet, le compte d'exploitation pour 1974 et les prévisions établies pour 1975 font apparaître un dépassement croissant des recettes par les dépenses, les produits du trafic — soit 1 336 millions de francs en 1974 — ne représentant plus que les deux tiers des seules charges de personnel.

Face à un montant des dépenses de 3 455 millions de francs pour 1974 et estimé à 3 793 millions pour 1975, les participations extérieures aux charges se présentent comme suit pour 1975 : Etat 1 172 millions de francs, collectivités locales 508 millions de francs et versement des employeurs 378 millions de francs.

L'affectation de ces versements, avec 459 millions de francs pour les remboursements de tarifs réduits et 1 605 millions de francs au titre de l'indemnité compensatrice, représente une aide plus forte que les recettes du trafic.

Compte tenu des contributions et indemnités compensatrices, les résultats d'exploitation sont excédentaires pour le métro, légèrement déficitaires pour le R. E. R. et plus lourdement négatifs pour le réseau de surface, notamment pour les autobus parisiens.

J'en viens à la participation de l'Etat, des collectivités et des employeurs aux dépenses de la R. A. T. P. en 1976.

Pour 1976, les versements prévisionnels de l'Etat, des collectivités locales et des employeurs se présentent comme suit, en millions de francs : Etat, 1 273 ; collectivités locales, 555 ; versement des employeurs, 498.

Une part du produit du versement de transport des employeurs de la région parisienne, soit 325 millions de francs, sera versée, en outre, à la R. A. T. P. pour y être affectée au renouvellement du matériel roulant.

Compte tenu de la situation financière très particulière dans laquelle se trouve la R. A. T. P., il est devenu quelque peu irréaliste d'évoquer à son propos l'objectif de la vérité des prix, qui fut, il y a quelque temps encore, l'une des préoccupations du Gouvernement et des édiles de la région parisienne. Il apparaît donc acquis aujourd'hui que le caractère social, ou mieux économique, du transport en commun l'emporte sur son aspect commercial.

Votre commission ne conteste pas le bien-fondé d'une telle position, mais cela lui fournit une fois de plus l'occasion de souligner la différence de traitement entre les Parisiens et les usagers des transports des grandes villes de province, qui doivent, eux, acquitter des tarifs en rapport avec le coût des services rendus.

J'en viens maintenant aux transports urbains de province. Pour les dix-huit agglomérations les plus importantes de province, tous les réseaux urbains de transport en commun étaient en déficit en 1973. Cette situation s'est confirmée en 1974.

De ce fait, les collectivités sont conduites presque partout à combler le déficit d'exploitation, leur participation étant d'autant plus élevée en pourcentage qu'il s'agit d'agglomérations étendues.

A titre d'exemple, cette participation rapportée au chiffre d'affaires a atteint en 1974 : 51 p. 100 à Marseille ; 38 p. 100 à Lyon ; 27 p. 100 à Toulouse ; 20 p. 100 à Bordeaux ; 12 p. 100 à Grenoble et à Nice ; 11 p. 100 à Strasbourg.

Le déficit est comblé en partie seulement par la contribution des employeurs qui a été étendue aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

En ce qui concerne les métros de Lyon et de Marseille, les opérations de construction se poursuivent à la cadence prévue et la première ligne devrait entrer en service au milieu de 1977 à Marseille, au printemps 1978 à Lyon.

L'augmentation du coût de ces deux opérations pose toutefois un sérieux problème en raison de l'écart croissant entre le coût réel des opérations et les subventions de l'Etat : au départ, 200 millions de francs à Lyon et 210 millions de francs à Marseille. En dépit de la révision progressive mais insuffisante de cet apport, il est en effet probable que cette subvention gouvernementale n'atteindra pas 25 p. 100 du montant réel des travaux à Lyon et sans doute un peu plus à Marseille.

Lorsqu'on sait qu'à Lyon, par exemple, la dépense d'ensemble est actuellement estimée à 1,3 milliard de francs, on juge de la part très lourde que devra supporter la ville de Lyon et le département du Rhône. Il convient cependant d'indiquer que Lyon et Marseille pourront affecter à la couverture de cette charge le produit de la taxe sur les employeurs qui a atteint, en 1974, 32 millions de francs dans le premier cas et 46,1 millions de francs dans le second, déduction faite de la compensation tarifaire pour le transport des salariés.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous notons à ce propos que les équipements « lourds » de transport à Paris et dans la région parisienne sont pris en charge par l'Etat, à concurrence de 50 p. 100 pour le R. E. R. et de 30 p. 100 pour le métro et les autobus, d'où une différence avec la province à laquelle vous attribuez des subventions de l'ordre de 20 p. 100 et qui désirerait être traitée comme la région parisienne.

Je n'insisterai pas sur ce problème que Mlle Rapuzzi vous a présenté d'une façon très pertinente et remarquable dans son brillant rapport.

Sous réserve de ces observations, votre commission émet un avis favorable sur les dispositions de la loi de finances pour 1976 concernant les transports terrestres. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais, avant de tracer devant vous les grandes orientations du projet de budget de la section commune et des transports terrestres, vous présenter brièvement l'ensemble du budget des transports.

De nombreux éléments montrent qu'en accordant la priorité aux transports, le Gouvernement répond à l'attente des Français. En effet, les dépenses d'investissement et de fonctionnement de ce budget se répercutent directement sur leur vie quotidienne.

Au-delà de l'abstraction des chiffres — le budget des transports atteindra, en 1976, 16 milliards de francs, soit 20 p. 100 de plus que l'année précédente — il s'agit, en fait, du temps de vivre dans nos villes, de l'équilibre de nos régions, de l'avenir des « hommes de la mer », de l'emploi de ceux qui construisent les navires et les avions qui donneront à notre pays de meilleurs atouts dans la vie internationale.

J'aurai l'occasion de revenir sur ces différents aspects de notre politique des transports tout au long des débats, mais je tenais à souligner dès maintenant les quatre orientations majeures de ce budget : la réhabilitation des transports collectifs, plus particulièrement en province ; la promotion de nos industries navales et aéronautiques ; l'amélioration de la compétitivité de notre armement naval par la réalisation d'un plan de développement de la marine marchande et l'organisation du marché des pêches maritimes.

Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial et M. Billiemaz, rapporteur pour avis, ont su faire du projet de budget de la section commune et des transports terrestres une analyse très pertinente et dégager les questions qui revêtent l'importance la plus significative. Je tiens à les en féliciter.

Je vous donnerai, tout d'abord, quelques indications sur la section commune du secrétariat d'Etat aux transports.

Elle couvre, pour l'essentiel, des études d'éclairage des choix, la mise en place de méthodes de programmation et de gestion, le recueil, le traitement et la diffusion de l'information statistique, la recherche en matière de transports.

Les crédits de la section commune inscrits au budget de 1976 progressent de 43 p. 100, comme l'a souligné Mlle Rapuzzi. Ils atteignent un montant de 55 millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement.

Plus de 80 p. 100 des moyens financiers concernent le programme de recherches, une priorité étant accordée à celles consacrées aux transports collectifs. Dans le domaine des études économiques, il s'agit de rendre ces dernières plus directement utilisables à l'exercice des choix de la politique des transports et plus particulièrement à l'élaboration des mesures nécessaires à un redressement durable de la balance des paiements.

Votre commission des finances a formulé quelques observations concernant les études financées tant sur le budget de la section commune que sur celui des transports terrestres.

A cet égard, je souligne qu'en 1976 les autorisations de programme d'études et de recherches figurant à la section commune et à la section des transports terrestres sont, globalement, en diminution par rapport à celles du budget de 1975.

Si les crédits d'études gérés par la direction des transports terrestres sont, considérés isolément, en hausse de 19,8 p. 100, leur utilisation est très largement déconcentrée qu'il s'agisse,

comme vous le verrez, de l'étude des schémas régionaux de transports ou des études concernant la promotion des transports collectifs urbains.

Pour ma part, je puis assurer le Sénat de mon désir d'éviter les études « d'une utilité douteuse ». Mon souci se manifeste à travers les explications que je viens de vous donner. De même, je suis déterminé à faire respecter cette orientation, au cours de l'exécution du budget, durant toute l'année.

J'ajoute que je partage également le souci manifesté par votre commission des finances concernant la coordination des études. J'ai d'ailleurs créé, à cet effet, un comité de coordination.

Quant à l'aérotrain, évoqué également par Mlle Rapuzzi, la décision d'abandonner la construction de la ligne Cergy—La Défense ne met nullement en cause l'intérêt de la technique du coussin d'air, notamment pour les grandes vitesses. J'ai d'ailleurs fait en sorte que la base d'Orléans puisse continuer à fonctionner et qu'un programme de recherches complémentaires soit poursuivi, afin d'explorer les différentes filières possibles de propulsion d'un véhicule suburbain.

Présenté pour la troisième fois sous son apparence habituelle et sous la forme d'un budget de programme, le projet de budget des transports terrestres permet d'apprécier, sous une approche plus rationnelle, les objectifs, les moyens et les résultats attendus de la politique que nous poursuivons.

Les objectifs essentiels demeurent. Il s'agit bien, dans le cadre de la politique européenne commune des transports, d'instaurer progressivement les règles de l'économie de marché dans le secteur concurrentiel, qui est celui du transport des marchandises et du transport de personnes à grande distance, et, en même temps, d'améliorer l'organisation des transports dans le secteur où prédomine la notion de service public, c'est-à-dire les transports collectifs dans les agglomérations et à courte distance.

Toutefois, il faut bien reconnaître que la situation est très différente de celle que nous connaissions en 1974. Les entreprises de transport de marchandises, que ce soit la S. N. C. F., les transporteurs routiers ou la batellerie, ont dû faire face à de difficiles problèmes posés par une baisse importante du trafic, liée elle-même au ralentissement de notre économie. Notre action en tient nécessairement compte.

Le budget des transports terrestres présente avec 10 428,1 millions de francs, une augmentation d'environ 22 p. 100 par rapport à 1975. Les dépenses en capital, qui recouvrent l'effort accompli en faveur de l'investissement, s'élèvent à 796,1 millions de francs en autorisations de programme, en augmentation de 17,5 p. 100 et à 636,6 millions de francs en crédits de paiement, en accroissement très sensible de 62 p. 100 par rapport à la dotation initiale de 1975.

Trois points me paraissent, comme l'an dernier d'ailleurs, mériter d'être développés ; aussi m'efforcerais-je d'ordonner mon propos autour de notre programme d'action en matière de transport de marchandises, de notre politique en matière de transports urbains et de transport de voyageurs à court et moyenne distance et, enfin, je traiterai de la S. N. C. F.

Dans le domaine des transports de marchandises, l'année 1975 a été marquée par la baisse sensible du trafic sous l'effet du ralentissement de l'activité économique générale. Tous les secteurs ont été touchés, quoique différemment. Les transports ferroviaires, parce qu'ils sont, comme l'ont d'ailleurs souligné vos rapporteurs, très liés aux secteurs économiques les plus atteints, ont vu leur activité de transport de marchandises diminuer de 18 p. 100 par rapport à la période comparable de 1974, année particulièrement favorable, il est vrai. Les transports routiers n'ont subi qu'une baisse d'activité de l'ordre de 10 p. 100. Les transports fluviaux ont été légèrement plus touchés.

Cette situation a amené les pouvoirs publics à prendre des mesures à effet immédiat pour aider les entreprises qui connaissent les plus graves difficultés. Je ne m'y attarderai pas, car elles sont à présent bien connues.

Je soulignerai simplement que la moitié des dossiers d'entreprises routières, transmis par mes services aux commissions départementales installées par le ministre de l'économie et des finances, ont connu une suite favorable. Les bateliers ont bénéficié d'avances en cas d'attente anormale à l'affrètement. Cette intervention se poursuit encore maintenant, puisqu'elle a été reconduite du 1^{er} octobre à la fin de l'année.

Le budget de 1976 a donc été préparé dans ce contexte difficile. Je considère que le libre choix de l'utilisateur entre les modes de transport exploités dans des conditions de concurrence harmonisées doit demeurer la base de notre politique.

Aussi le projet de budget comprend-il la poursuite des actions engagées les années précédentes et visant à une meilleure ratio-

nalisation des moyens de transport. Il s'agit de favoriser l'accroissement de la productivité des transports routiers, d'aider à la construction de centres routiers et de bureaux régionaux de fret et à la réalisation de centres de transports combinés, permettant ainsi d'éviter les ruptures de charges toujours coûteuses. Par ailleurs, les taux de la taxe à l'essieu restent inchangés.

Les crédits prévus pour la voie d'eau reconduisent l'aide apportée pour résorber la cale vétuste, mais le montant maximum des indemnités versées aux bateliers âgés pour le déchirage des bateaux vétustes a été augmenté, ainsi d'ailleurs que l'ensemble des crédits inscrits au budget à ce titre.

Notre action tendra également au développement de la formation professionnelle et à l'amélioration des structures de la profession. La réorganisation de la flotte française rhénane, durement éprouvée, sera favorisée : le crédit nécessaire est prévu.

Ces actions dans le domaine du transport de marchandises s'inscriront dans un climat plus favorable. En effet, l'évolution récente du trafic marque une tendance à l'amélioration, notamment pour le trafic routier, tendance qui s'accélénera normalement avec la reprise de l'activité économique.

J'en viens au second point : les transports de voyageurs urbains et les transports collectifs à courte et moyenne distance.

Les transports interurbains de voyageurs ont connu, en 1975, un léger accroissement de leur fréquentation, aussi bien sur les services ferroviaires omnibus que sur les lignes régulières de transports routiers. L'application du programme de transfert sur route ou de suppression des services ferroviaires omnibus ayant été suspendue — et je réponds ainsi à l'observation de M. Billiemaz — le coût de leur maintien croît notablement et dépasse maintenant 1 milliard de francs. L'élaboration des schémas régionaux de transport, dont j'attends une rationalisation des transports collectifs, tant routiers que ferroviaires, se poursuit dans les six premières régions qui étaient des régions pilotes. J'ai demandé que ces schémas soient terminés avant la fin de l'année 1976. Cette procédure, étendue à la fin de cette année à l'ensemble du Massif central, sera engagée en 1976 dans un nouveau groupe de régions et en 1977 dans les régions restantes.

Cette politique, à laquelle j'attache une particulière importance, ne peut réussir qu'avec la participation active des régions et des collectivités locales. Pour la mener à bien, une mission de coordination a été confiée à un groupe interministériel et j'ai renforcé les moyens de mes services en personnel et en crédits d'études.

J'ai prévu une ligne budgétaire nouvelle, dotée de 10 millions de francs en autorisations de programme et de 5 millions de francs en crédits de paiement, afin de permettre à l'Etat de participer plus activement à des expériences d'amélioration des dessertes ferroviaires et routières.

Dans le domaine des transports urbains, je ne rappellerai pas la définition de notre politique : je l'ai précisée l'an dernier. Qu'il me soit cependant permis d'indiquer que la poursuite des actions menées par les collectivités locales avec l'appui des pouvoirs publics, aussi bien en région parisienne qu'en province, s'est traduite par une augmentation de trafic, qui rompt heureusement avec l'inéluctable tendance au déclin constatée jusqu'alors.

De plus en plus nombreux sont les réseaux qui connaissent une telle évolution ; sur 29 réseaux de province dont les statistiques sont suivies depuis une dizaine d'années par mes services, l'augmentation du trafic qui s'ajoute à la croissance enregistrée en 1974 a été de 2,4 p. 100 en moyenne au premier semestre de 1975, avec des accroissements ici ou là de plus de 15 p. 100. Pour le taux d'occupation des autobus, c'est-à-dire le nombre de voyageurs par véhicule-kilomètre, qui est sans doute le ratio le plus significatif de la fréquentation du réseau et de l'adaptation de ses services, la baisse était quasi générale ; mais la tendance se renverse : six réseaux avaient amélioré cet indice en 1973, huit en 1974, onze l'ont fait au cours du seul premier semestre de 1975.

En région parisienne, la croissance a été en 1974 de plus de 7,7 p. 100 sur le réseau d'autobus parisien, avec plus de 12 p. 100 sur les lignes pilotes. Cette amélioration se poursuit en 1975 avec plus de 7 p. 100 sur les autobus parisiens pour les sept premiers mois de 1975 et plus 8,9 p. 100 pour les lignes pilotes.

Ce budget que j'ai l'honneur de vous présenter permettra en région parisienne d'achever dans les délais prévus les opérations d'infrastructure en cours. Trois opérations sont prévues : les prolongements de la ligne n° 7 vers La Courneuve et de la ligne n° 10 à Boulogne et la deuxième phase de la construction de la gare de banlieue souterraine de Paris-Lyon.

Cette dernière opération est un pas important dans la réalisation du réseau régional ferré à grand gabarit, au même titre d'ailleurs que la poursuite du R.E.R., la liaison Luxembourg—Châtelet ou la liaison des gares d'Orsay et des Invalides, et elle peut être considérée comme une première étape de l'interconnexion des réseaux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. Le lancement de ces trois opérations sera effectué avant la fin de l'année dans le cadre du programme de développement de l'économie.

Parallèlement, les conditions d'exploitation des transports parisiens seront améliorées et l'effort de renouvellement du matériel roulant poursuivi. La carte orange, que j'ai lancée le 1^{er} juillet, connaît un incontestable succès puisque 820 000 cartes ont été vendues en novembre. Cela montre l'intérêt de ce titre de transport combiné, qui permet à l'intérieur de sa zone de validité un usage illimité de tous les modes de transports en atténuant ainsi les inégalités entre les usagers et en développant la fréquentation des transports en commun. La compensation tarifaire qui lui est appliquée, comme pour les cartes hebdomadaires de travail, provient, pour la plus grande part, du versement de l'indemnité de transport effectué par les employeurs et qui a d'ailleurs été majoré et étendu à l'ensemble de la région des transports parisiens.

En province, l'effort que je poursuis en vue d'aider les collectivités locales à promouvoir une réelle priorité aux transports en commun dans les agglomérations urbaines n'est pas moins significatif. Si, en raison de l'achèvement progressif des métros de Lyon et de Marseille selon le programme prévu, l'ensemble des crédits en autorisations de programme demeure quelque peu stationnaire, les crédits de paiement en revanche augmentent de 65 p. 100. Pour les métros de Lyon et de Marseille un complément de crédit de paiement a été inscrit dès cette année au titre du programme de développement de l'économie et la dotation budgétaire de 1976 actualisera, conformément aux engagements pris par le Gouvernement, la subvention forfaitaire qui avait été accordée en 1972.

Le budget me permet de prévoir en 1976 l'engagement d'un premier tronçon du métro automatique léger dans l'agglomération lilloise ; par ailleurs, j'ai considérablement accru les crédits destinés à aider aux aménagements de voirie et surtout à la mise en site propre partielle ou même totale des réseaux de transports en commun. Dès lors que de telles mises en site propre auraient été inscrites dans des plans de circulation établis à moyen terme, elles seraient un moyen essentiel d'améliorer la qualité du service offert par les transports collectifs ; aussi ai-je d'ores et déjà prévu les moyens d'en favoriser la réalisation. Pour l'ensemble de ces actions, les crédits ont été portés à 111 millions de francs, dont 20 millions pour des opérations régionalisées.

Je ne reviendrai que brièvement sur les mesures qui ont été prises dès 1974 et qui continueront à porter leur effet en 1976 ; je veux parler de l'extension du versement de transport aux agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants et du développement important des possibilités de prêts accordés aux collectivités locales pour la modernisation du matériel roulant, ce qui répond au vœu émis par M. Billiemaz. La façon dont les collectivités ont su utiliser les moyens qui leur étaient ainsi accordés montre assez l'intérêt qu'elles attachent à la promotion des transports collectifs.

Je voudrais cependant vous préciser les deux nouvelles actions que j'ai engagées pour l'amélioration du matériel utilisé et qui, selon le vœu de Mlle Rapuzzi, intéressent autant, sinon plus, la province que la région parisienne.

L'une vise à définir, avec l'ensemble des intéressés, le cahier des charges de la nouvelle génération d'autobus qui seront mis en service dans sept ou huit ans et qui devraient offrir un service de qualité supérieure. C'est le premier critère qui a été défini.

L'autre consiste en un concours international que j'ai lancé, portant sur la définition d'un matériel moderne et amélioré, capable de circuler aussi bien en site propre intégral qu'en site propre partiel. Cette opération, que l'on a souvent désignée sous le nom d'« opération tramway » — l'appellation ne vient pas de moi — a été engagée après que j'eus consulté les maires de neuf des plus grandes villes sur l'intérêt, pour leur agglomération, d'un tel réseau utilisant au maximum la voirie existante.

J'attends les réponses des constructeurs pour la fin de ce mois avant de prendre les décisions nécessaires au début de l'année prochaine. Je vois là une des solutions possibles au problème de la desserte de nombreuses agglomérations et je serai, bien sûr, prêt à répondre favorablement aux collectivités qui voudraient créer une ligne ou un réseau à partir de cette initiative ; je m'en suis donné, comme je vous l'ai indiqué, les moyens financiers.

L'ensemble de ces actions continue à marquer, je crois, un réel progrès dans la voie de l'égalisation des conditions de l'intervention de l'Etat en région parisienne et en province, ainsi que le vœu en a été exprimé par vos deux rapporteurs. C'est l'un des soucis prioritaires du Gouvernement que de rendre cette intervention progressivement plus homogène.

Troisième volet : la S. N. C. F.

La S. N. C. F. — vos rapporteurs, M. Billiemaz en particulier, l'ont souligné et je vous l'ai indiqué d'ailleurs en présentant la situation des entreprises de transports de marchandises — a été fortement touchée par la diminution de l'activité économique, ce qui a entraîné une très forte baisse du trafic marchandises, puisque celle-ci a atteint 18 p. 100.

L'accroissement du trafic voyageurs, fort heureusement, s'est poursuivi à un rythme voisin de 5 p. 100. Cette situation est unique — il faut le préciser — dans l'ensemble des réseaux européens. Mais, sur l'année 1975, il en résulte, pour l'ensemble de l'activité de la S. N. C. F., une chute importante de recettes.

Alors qu'en 1974 l'équilibre financier avait été pratiquement atteint avec les contributions contractuelles de l'Etat, il n'en sera pas de même en 1975. Le versement prévu en fin d'année, qui vous sera présenté dans la dernière loi de finances rectificative, des compensations tarifaires tenant compte du refus du Gouvernement d'accorder à la S. N. C. F. les augmentations de tarifs qu'elles avait demandées, permettra cependant à la société d'alléger très sensiblement ses charges de trésorerie.

La situation dans laquelle se trouve la société nationale ne l'amène pas à diminuer sa capacité d'exploitation ou à freiner son effort d'investissement. Outre la poursuite de la modernisation de son réseau, de l'effort d'électrification et du renouvellement de son matériel roulant, la S. N. C. F. engagera en 1976 la construction de la nouvelle ligne à grande vitesse, qui permettra en 1982 d'améliorer la desserte de tout le Sud-Est de la France. Cette dernière opération — je tiens à le souligner — se justifie parfaitement. En dehors de sa rentabilité propre et de son effet structurant, liés à la réduction des temps de transports, elle permettra un écoulement plus satisfaisant du trafic marchandises sur la ligne actuelle, où il deviendrait difficile d'absorber la croissance du trafic.

Vos rapporteurs ont noté l'évolution des contributions de l'Etat prévues pour la S. N. C. F. en 1976. L'augmentation de la charge de l'Etat est effectivement importante et la maîtrise de son évolution est indispensable, sans sacrifier pour autant aux différentes activités ou missions de la S. N. C. F. Le Gouvernement s'attachera à la réaliser dans le cadre du nouveau contrat de programme qu'il prépare avec la S. N. C. F. pour la période 1976-1978.

Cette conception contractuelle me paraît devoir s'appliquer également au domaine social. Les usagers du service public comme la majorité du personnel me semblent très attachés aux contrats de salaires dans le secteur nationalisé. L'ambition de ces contrats, c'est d'assurer le progrès dans la paix sociale. Plus que jamais, cette ambition me paraît nécessaire et je m'efforcerai pour ma part de maintenir et de développer ce mode de relations sociales.

Si le secteur nationalisé doit avoir dans ce domaine un rôle exemplaire, il convient également dans les autres secteurs des transports de promouvoir l'amélioration de la législation du travail. Cela concerne, en particulier, le transport routier qui ne doit pas rester à l'écart de l'évolution qui se dessine dans l'ensemble de la collectivité nationale pour la réalisation de meilleures conditions de travail.

Au-delà des travailleurs, cette question concerne d'ailleurs le grave problème de la sécurité routière. Il convient d'améliorer le règlement social européen et d'en contrôler l'application suivant des priorités clairement établies et selon des modalités sanctionnant plus les comportements habituels que les fautes occasionnelles.

Dans la batellerie, je crois indispensable de favoriser un meilleur dialogue entre les partenaires sociaux afin d'entreprendre une évolution nécessaire des conditions sociales.

Je suis persuadé, pour ma part, sur ces chapitres, que chacun comprendra que le progrès social est, en même temps que la condition de l'efficacité économique, le moyen de réaliser l'épanouissement de la qualité de la vie, qui est l'aspiration commune de tous les Français.

Je terminerai en répondant à quelques questions particulières. J'indique à Mlle Rapuzzi que la gratuité des transports en commun pour les personnes âgées — j'en parle librement puisque Toulouse a été la première ville à lancer cette mesure — est à la charge des municipalités qui la décident. Aucune exception n'est faite, pas même pour Paris.

En ce qui concerne la carte orange, j'ai indiqué dans mon exposé que son coût est compensé, pour la région parisienne, par le versement de l'indemnité de transport payée par les employeurs, et rien n'empêche les villes de province de faire de même en utilisant cette possibilité. Pour ma part, je le souhaite, car c'est un moyen de rendre les transports en commun plus attractifs.

Je vous prie, monsieur le président, mesdames, messieurs, de m'excuser d'avoir été aussi long, mais je tenais à répondre aux principales préoccupations exprimées par vos rapporteurs, tout en vous présentant, tout au long de mon exposé, les orientations essentielles de la politique des transports terrestres.

Je vous demande, mesdames, messieurs les sénateurs, d'adopter ce budget qui est un des moyens d'action essentiels pour réaliser cette politique. (Applaudissements.)

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

M. Roger Quilliot. Au terme de quatorze mois de noviciat et au milieu de ma seconde session budgétaire, permettez une observation liminaire. La discussion des budgets a un caractère rituel et superficiel, dépourvu de toute valeur correctrice et normative. Il ne nous reste qu'à transformer nos interventions en questions orales sur les directives générales de la politique que le Gouvernement entend suivre en tel ou tel domaine. C'est ce que je vais faire, brièvement.

Ma première question a trait à la différence de traitement constatée entre les habitants de la région parisienne et les habitants de la province en matière de transports en commun urbains. Cette disparité, soulignée par nos rapporteurs, a été, me dit-on, régulièrement évoquée dans le passé. Aujourd'hui encore, nos rapporteurs se font l'écho des protestations à la fois moroses et lassées de nos collègues.

L'Etat intervient très largement dans les dépenses de fonctionnement des transports en commun de la région parisienne, mais les villes de province supportent seules — parfois avec les départements — le déficit de leurs transports en commun. De la sorte, dans la région parisienne, où les salaires sont plus élevés — ce dont je me félicite pour elle ! — le déficit est comblé grâce aux contribuables de province, lesquels comblent en même temps le déficit de leurs propres transports : ils payent, disons le mot, deux fois. Une telle situation est, il faut le souligner, entièrement contraire aux exigences de l'aménagement du territoire.

On dira que les temps de trajet sont plus élevés en région parisienne. C'est vrai, et c'est faux, car des parcours de 40 kilomètres entre le domicile et l'usine ou le bureau ne sont pas rares en province. D'autre part, l'aide consentie à la R. A. T. P. bénéficie surtout à la ville de Paris et va indifféremment à des personnes qui en ont besoin et à d'autres qui auraient parfaitement les moyens de supporter le coût du service rendu.

On dira aussi que si les tarifs de la R. A. T. P. augmentaient, la fréquentation du métro et de l'autobus risquerait fort de baisser. Soit, mais les villes de province connaissent exactement la même situation. Pire : alors que, comme vous venez de l'annoncer, la courbe de fréquentation augmente en région parisienne, elle continue à baisser dans les villes de province, spécialement dans la miennne, Clermont-Ferrand. Nous ne demandons certes pas à l'Etat de supprimer son aide à la région parisienne, mais nous lui demandons d'aider nos villes bien plus qu'il ne le fait, les Français étant égaux — en principe — devant la loi.

Il est vrai, aussi que l'Etat commence à intervenir pour la création de couloirs d'autobus en province, mais cela ne peut suffire. Vous me direz encore que vous avez étendu aux villes de 100 000 habitants les dispositions relatives au versement sur les salaires, mais ce n'est là qu'un élément d'un ensemble. Quant à la gratuité accordée aux personnes âgées, permettez-moi de sourire : Paris peut se permettre une générosité, parce que Paris sait que son déficit global sera couvert par l'Etat à d'autres titres.

M. Maurice Bayrou. Allons, ce sont les Parisiens qui comblent le déficit ! Je suis représentant de Paris, je n'admets pas les outrances !

M. Roger Quilliot. Il ne s'agit d'outrances : je ne fais que répéter ce que disent nos commissions !

Comptez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, aller dans le sens de l'égalisation des chances, n'en déplaise à certains de nos collègues ?

Vous avez fait, je le reconnais, un effort pour les grandes villes de province : Marseille, Lyon et, demain, Lille. Mais n'oubliez pas que le problème se pose de façon non moins aiguë pour des agglomérations de moindre importance. Les services de l'équipement nous incitent à présenter des projets

de transports en commun en site propre. Pour la ville de Clermont-Ferrand, un document est prêt, depuis deux jours. Mais comment allons-nous agir ? Lundi dernier, par exemple, j'ai rencontré un directeur du ministère de l'équipement : il n'est rien sorti de cette entrevue, sauf une invitation à poursuivre... les études. D'autre part, on nous suggère des réservations de terrains, l'équipement se déclarant prêt à participer à raison de 50 p. 100 à l'achat de certains terrains, ou bâtiments. Mais alors il est indispensable que vous nous répondiez : quelles sont, au juste, les intentions de l'Etat en la matière. Je ne vous demande pas des dates, je sais que ce serait bien difficile, mais je vous demande si nous devons réserver les terrains, envisager des achats, et quel montant de crédits vous comptez dégager à cet effet, et dans quels délais. Car si, pour reprendre la formule de M. le Président de la République, nous devons « gérer l'imprévision », nous ne saurions instituer l'imprévision en méthode de gestion.

Un mot, maintenant, de votre projet global des transports intérieurs. Pour ce transport rapide qu'est l'aviation, l'accueil au sol est pris en charge par les collectivités locales et par les chambres consulaires. Nous avons appris, d'autre part, que la S.N.C.F. envisage des liaisons ultra-rapides entre Paris et quelques villes de province. Mais est-il souhaitable, dans un pays auquel on rappelle constamment qu'il dispose de moyens limités, de se lancer dans cette coûteuse aventure, alors que certaines régions sont encore fort mal desservies ? Il y a quinze ans, on allait de Paris à Clermont-Ferrand en 4 heures ; aujourd'hui, il faut 4 h 09 ! Vous me direz que le « plan Massif central » prévoit de gagner 20 minutes. Peut-être, mais avec 3 h 40, nous serons encore au-delà du temps qu'il faudra pour aller de Paris à Marseille par la liaison ultra-rapide que prévoit la S.N.C.F. Ne voyez surtout dans mon propos aucune jalousie d'une ville pour une autre, mais il est clair qu'un certain nombre de secteurs appellent des améliorations urgentes. Puis est-il bon, à plus long terme, de créer une concurrence effrénée entre l'air et le fer sur des lignes qui seront, immanquablement, déficitaires et que vous devez déjà subventionner, au profit d'une très faible tranche d'usagers — dont nous autres, les parlementaires ?

La politique de l'automobile pose aussi quelques problèmes. On a laissé se développer une concurrence rail-route assez anarchique, au terme de laquelle il a fallu fermer des lignes de chemin de fer déficitaires. Cela ne va pas sans grandes difficultés, spécialement pour les régions de montagne, car si les autobus sont d'une utilisation plus souple, ils sont bien plus lents : de Clermont-Ferrand à Ambert il faut une heure de plus que naguère, par le train. D'autre part, leur passage exigerait, en maints endroits, des travaux d'élargissement, toujours promis, toujours différés. Enfin de nombreuses lignes de car sont désormais en déficit et sollicitent des subventions, mais des conseils généraux, et non pas de l'Etat. Ce qui déplace le problème, sans le résoudre.

Vous développez les autoroutes et nous vous en félicitons. Mais nous observons de graves difficultés dans la circulation urbaine. En raison des charges énormes de voirie et de la hausse du prix des carburants, le Gouvernement incite les collectivités à libérer les centres en y réduisant la circulation automobile. On ralentit donc les travaux en vue de la pénétration dans les villes — M. Poujade, maire de Dijon, a souligné ce freinage — dans le même temps qu'on favorise la circulation de ville à ville. D'où ces goulets d'étranglement que nous déplorons à l'entrée des villes. Ne faut-il pas définir une politique à long terme de l'automobile ? La place qu'elle a prise interdit les improvisations, du type de celles que nous avons connues au lendemain de la crise du pétrole, avec des circulaires contradictoires, même quand elles paraissent complémentaires. C'est un peu ce que nous faisons malgré nous perdant ainsi toutes les cartes pour ménager deux exigences et deux sensibilités. La contradiction pourrait être mortelle à terme pour la ville et pour l'économie.

C'est, j'en conviens, un problème d'ensemble qui relève d'un choix du Gouvernement. Je ne vous demanderai pas, monsieur le secrétaire d'Etat, d'improviser une réponse complète. Toutefois un budget ne prend de signification que s'il s'inscrit dans un projet d'ensemble, dont nous souhaitons avoir l'esquisse.

Si, selon une formule un peu éculée, gouverner c'est prévoir, nous avons l'impression qu'on navigue à l'estime. Vous me direz que c'est ainsi que Christophe Colomb a découvert l'Amérique mais c'est aussi ce qui a conduit Hugo à écrire « combien de marins, combien de capitaines... ». Je ne saurais souhaiter votre naufrage, monsieur le secrétaire d'Etat, ce serait aussi le nôtre. (Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)

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

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais, au préalable, formuler un certain nombre d'observations de principe en ce qui concerne la définition d'une politique des transports à laquelle les membres du groupe parlementaire auquel j'appartiens sont attachés.

Tout d'abord, nous pensons qu'il convient d'affirmer le caractère de service public des transports collectifs. Nous pensons aussi que cette notion ne doit pas souffrir de contestations et il importe, en application de ce principe, d'en tirer toutes les conséquences, y compris les conséquences financières.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne le secteur nationalisé, et plus particulièrement la S.N.C.F. et la R.A.T.P., la notion de service public doit prendre le pas sur celle du profit pur et simple et qu'en définitive la notion de rentabilité au service de la collectivité doit seule être prise en considération.

En conséquence, il appartient à l'Etat et à vous en particulier, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire en sorte que les différents modes de transport soient complémentaires tout en restant dans une concurrence qui sera maintenue dans les limites imposées par l'intérêt général et l'intérêt de la collectivité publique.

Il vous appartient, avec l'ensemble du Gouvernement, compte tenu des éléments d'information qui sont en votre possession, d'opérer les arbitrages nécessaires pour assurer la satisfaction des besoins économiques et des besoins humains, qu'ils soient sociaux ou individuels, et ce au moindre coût pour la collectivité.

De ces orientations, il découle que les priorités doivent être accordées au niveau du Plan, en particulier, comme au niveau des choix budgétaires, en faveur des investissements et des réalisations d'infrastructures qui apparaissent comme devant devoir assurer le meilleur service public possible.

C'est ainsi, par exemple, que nous regrettons vivement la décision prise de supprimer, pour les voyages S.N.C.F. en première classe, les facilités accordées jusqu'à présent aux familles nombreuses.

Une politique d'amélioration des liaisons transversales par la S.N.C.F. devrait être réalisée rapidement.

Nous pensons que la S.N.C.F. doit être véritablement et complètement au service de toutes les régions de France ; c'est dire que les efforts d'amélioration, voire de création, doivent être répartis sur l'ensemble du territoire.

Je voudrais rapidement énumérer les mesures qui nous paraissent nécessaires dans l'immédiat. Il s'agit, d'une part, d'accorder une priorité aux moyens de transports collectifs, dans le cadre de plans à long terme, pour les transports urbains de voyageurs. A ce sujet, vous venez de nous faire part de vos intentions, monsieur le secrétaire d'Etat, et nous les avons écoutées avec beaucoup d'intérêt et de satisfaction car elles vont dans le sens que nous souhaitons.

Il s'agit, d'autre part, d'établir des plans régionaux de transport et de circulation pour les transports collectifs de voyageurs à courte distance en assurant la desserte du milieu rural, ce qui est nécessaire pour sa revitalisation ; d'où la nécessité de mettre un terme aux fermetures de lignes ferroviaires. Il est bien entendu également que les pouvoirs publics devraient prendre en charge les déficits éventuels des services publics routiers.

D'une manière générale, l'amélioration des conditions de confort dans les transports devrait être réalisée. En outre, des dessertes ferroviaires rapides pour certaines liaisons régionales intervilles sont à rechercher et à mettre en place.

Nous souhaitons voir se réaliser dans les meilleurs délais l'effort annoncé pour utiliser les techniques ferroviaires modernes, notamment pour les transports interurbains à grande vitesse.

Considérant, par ailleurs, le déficit du trafic des marchandises S.N.C.F., nous souhaitons l'instauration d'une politique tarifaire mieux fondée sur des bases homogènes et sur des coûts réels.

En ce qui concerne la coordination du trafic rail-route au niveau des voyageurs, le développement des aires de parking à proximité des gares les plus importantes s'impose. La S.N.C.F. attache, je le sais, une importance particulière à ce problème et je souhaiterais que vous nous exposiez la politique d'ensemble que vous comptez mener pour développer ces aires de stationnement.

Enfin, il me serait agréable que vous me précisiez, compte tenu des réformes de structure apportées au service commercial et aux modalités de tarification de la S.N.C.F., quelles ont été les améliorations dont ont bénéficié les usagers, quelles sont celles qui peuvent encore être apportées et quels sont les bénéfices que la S.N.C.F. en a retiré ou compte en retirer.

Si vous me le permettez, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aborderai à présent les problèmes que connaît à l'heure actuelle la batellerie.

L'artisanat batelier est plus particulièrement touché par la diminution des transports de sables, agrégats et matériaux de construction, liés à la situation du bâtiment et des travaux publics.

Or les études des secteurs professionnels concernés donnent à penser que ce n'est pas avant quatre ou cinq ans que pourra être retrouvé le niveau de consommation atteint en 1974.

Afin de redonner vie à ce secteur de l'artisanat français, il faudrait sans doute envisager la recherche rapide de solutions efficaces. A cet égard, une question mérite une sérieuse étude, celle du remblaiement des fouilles par des apports en couches alternées et compactées d'ordures ménagères et de déblais et gravats. Certaines expériences récentes sont à cet égard très concluantes et conduisent au rétablissement rapide du sol et de la végétation. Ce procédé permet d'obtenir un coût d'élimination des ordures nettement inférieur à celui de l'incinération et met en jeu le transport fluvial des déchets, moins cher et moins encombrant que toute autre forme de transport, en particulier dans la région parisienne.

Par ailleurs, les transports publics de produits pétroliers dans les bassins de la Seine et de l'Oise ont été atteints de plein fouet par une réduction générale de l'activité économique à laquelle s'est ajoutée la baisse de la consommation des centrales d'électricité de France. Les sociétés de transport fluvial sont donc condamnées au chômage partiel, aux licenciements, et nombre de bateaux ont été désarmés. Au demeurant, le problème n'est pas seulement conjoncturel.

En 1969, le ministère de l'industrie et celui des transports n'avaient pas reconduit l'accord de coordination entre les transports pétroliers par pipeline et les transports fluviaux, considérant que la consommation croissante du fuel par les centrales thermiques assurait à ceux-ci des débouchés. Mais la crise est venue et aussi le programme nucléaire.

Sauf à laisser disparaître un outil qui a encore un rôle à jouer, il faut mettre au point un plan de sauvegarde. Les pouvoirs publics devraient favoriser un large regroupement des entreprises, dans une optique d'exploitation rationnelle. N'oublions pas qu'il a fallu la crise pour que ce secteur sollicite un effort : auparavant, il avait contribué à notre développement sans faire appel aux aides publiques.

La question peut même se poser de savoir s'il ne sera pas nécessaire de répartir entre les modes de transports un volume total de produits pétroliers en constante diminution de manière à éviter la complète asphyxie de la batellerie citerne spécialisée.

Comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, il n'est pas de bonne politique des transports sans le secours d'une bonne infrastructure. Bien que cette question soit de la compétence du ministre de l'équipement, je veux néanmoins dire mon inquiétude. Le budget des voies navigables pour 1976 se monte à 345 millions de francs contre 380 millions de francs en 1975 et il se trouve amputé de 70 millions de francs pour la participation française à l'ouvrage rhénan de Neuburgweier, à l'aval de Strasbourg.

En réalité, ce budget tombe de 380 millions de francs en 1975 à 275 millions de francs en 1976 ce qui, en francs constants, représente une diminution de près de 40 p. 100.

Evoquer les perspectives des liaisons interbassins à grand gabarit est, certes, enthousiasmant, mais je ne puis m'empêcher de m'inquiéter à l'idée que les programmes en cours, spécialement dans le bassin de la Seine, risquent d'être stoppés purement et simplement en 1976.

Je me réjouis des déclarations du chef de l'Etat. Sans doute sont-elles intervenues trop tard pour avoir leur traduction dans le budget de 1976, mais pour que le VII^e Plan ait un sens et pour que les grands projets aient une chance de voir le jour, il faudrait mettre les bouchées doubles, dès la première année, c'est-à-dire dès 1976.

Cela veut dire que seul un budget supplémentaire, en 1976, permettra de mettre les ambitions et les intentions en accord avec les réalités.

Pourriez-vous à cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, nous fournir tous apaisements et nous indiquer, en particulier, l'effort que vous comptez déployer afin d'aider au mieux la batellerie française. Par avance, je vous en remercie. *(Applaudissements.)*

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

M. Jean Auburtin. Pardonnez, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'élue de Paris que je suis de vous demander des précisions et des apaisements.

Un plan d'aménagement du quartier Saint-Lazare a été envisagé, je crois, par le Gouvernement. Ce plan, estimé à environ 20 millions de francs, prévoit la construction de trois passerelles munies d'escalators qui raccorderaient les quais de la S.N.C.F. aux trottoirs des rues environnantes, évitant ainsi aux piétons les affrontements avec la circulation automobile. Vous connaissez les inconvénients, ralentissements, accidents parfois, que causent ces redoutables affrontements.

Une dalle à l'usage des taxis serait construite sur la façade de la gare, à la hauteur des passerelles qu'il est convenu d'appeler d'un terme nouveau : « piétonnières ».

Les passagers déposés au niveau du sol, les taxis gagneraient cette dalle ; ils y pourraient évoluer sur un espace suffisant pour stationner en attendant l'arrivée des trains. Ils accueilleraient les voyageurs au même étage que les quais où ils débarquent.

Par ailleurs, les terminus des autobus seraient regroupés — si mes renseignements sont exacts, et vous me le direz tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat — dans la cour de la gare S.N.C.F.

Ainsi serait facilité le trajet des 6 000 ou 7 000 voyageurs qui circuleraient sans quitter l'enceinte de la gare.

Je crois savoir, sous réserve de votre confirmation, que les instances régionales ont donné leur accord de principe à une participation financière pour l'aménagement du quartier Saint-Lazare. Il reste à la ville de Paris, directement intéressée — ai-je besoin de le dire ? — à apporter son concours.

Je serais désireux, monsieur le secrétaire d'Etat, de savoir vers quelle date vous pensez que vont commencer ces travaux, s'ils doivent débuter en 1976. Si vous avez des précisions ou des apaisements à nous apporter, les Parisiens, dont je crois être l'interprète, vous en seront reconnaissants. A l'avance je vous en remercie. *(Applaudissements.)*

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

M. Paul Guillard. Je vous ai écouté, monsieur le secrétaire d'Etat, avec la meilleure attention. Celle, tout d'abord, que commande l'amicale sympathie que nous vous portons. Celle aussi que mérite l'importance de votre budget, que ce soit par le volume des crédits qui y sont inscrits ou par l'incidence économique aussi bien que sociale de l'emploi qui doit en être fait.

Nos rapporteurs et vous-même avez donné sur ces crédits des indications suffisamment détaillées pour que je n'y revienne pas, sinon pour souligner qu'avec près de 16 milliards de francs, l'ensemble de votre budget représente plus de 5 p. 100 du budget total de l'Etat, lesquels sont consacrés à raison de 70 p. 100 à la section commune et à la section des transports terrestres, qui fait l'objet de la présente discussion.

Nul ne contestera, d'ailleurs, bien au contraire, cette part prise par les transports dans le budget de l'Etat.

A une époque de mobilité, où de plus en plus de travailleurs résident loin du lieu d'exercice de leur profession, dans des agglomérations de plus en plus étendues, à l'ère des loisirs synonymes de migrations plus ou moins lointaines et en toutes saisons, élément essentiel de l'aménagement du territoire comme de la qualité de la vie, le problème des transports revêt une importance primordiale.

Aussi bien nous félicitons-nous, monsieur le secrétaire d'Etat, de la majoration de 24 p. 100 par rapport à l'année précédente des crédits affectés à votre département ministériel, en observant avec satisfaction qu'elle est supérieure au pourcentage de l'augmentation globale de la masse budgétaire.

Nul doute, d'ailleurs, que la situation ne s'améliore encore pour peu que soient poursuivis vos efforts en vue de l'amélioration de la qualité du service offert par les transports collectifs.

En ce qui concerne les transports ferroviaires, toute question de rentabilité immédiate mise à part, nous sommes heureux qu'il ait été mis fin à la politique discutable de suppression de lignes secondaires à trafic omnibus. Nous espérons fermement qu'il ne s'agit pas seulement d'un sursis. De telles mesures, en effet, préjudiciables aux populations concernées, allaient à l'encontre des orientations retenues pour l'aménagement du territoire.

La sûreté, la sécurité, l'économie d'énergie, qui sont l'apanage du chemin de fer, en font un transporteur de masse qu'il faut conserver partout, même et surtout dans les zones les plus défavorisées, à peine de régression économique et sociale pour les régions qui en seraient privées.

Encore aussi faut-il s'efforcer d'améliorer les dessertes à courte et moyenne distances, notamment par la mise en œuvre de schémas régionaux de transports.

Je sais d'ailleurs, et je m'en réjouis, que telle est votre préoccupation, en liaison avec les instances régionales, et que tel est notamment le cas dans la région, qui m'est particulièrement chère, des pays de Loire.

Une autre des priorités retenues dans le cadre de votre budget tend à favoriser les méthodes de transport de marchandises les mieux adaptés. Cela constitue également une excellente orientation.

C'est pourquoi nous apprécions, en particulier, les dotations accordées au titre d'opérations telles que l'équipement de bureaux régionaux de fret ou de centres routiers, ou encore la constitution de centres rail-route facilitant les transports combinés.

A ce sujet, je voudrais insister sur le fait que rail et route ne doivent en aucun cas être considérés comme des modes de transport opposés, car ils sont plutôt complémentaires.

L'effondrement du trafic marchandises de la S. N. C. F. en 1975, même s'il est principalement la conséquence de la crise économique que nous traversons, n'est pas, à cet égard, sans inquiéter.

La vocation du rail est d'absorber la totalité des transports à grande distance. Les routes en seront plus sûres, et la consommation d'énergie sera moindre.

Aussi convient-il que les conditions non seulement financières, mais encore matérielles des transports ferroviaires de marchandises soient incitatives, et nous rejoignons là le souci qui est le vôtre.

Les satisfactions que je viens d'exprimer appellent néanmoins certaines réserves dont j'aimerais maintenant vous faire part, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je voudrais, tout d'abord, faire remarquer que si majoration importante des crédits de votre département il y a, l'essentiel de votre budget concerne encore les contributions accordées à la S. N. C. F., d'une part, et à la R. A. T. P., d'autre part, ce qu'a du reste remarquablement souligné notre excellent rapporteur Mlle Rapuzzi. Or, si la S. N. C. F. irradie la totalité du territoire national, la R. A. T. P., elle, ne concerne que la seule région parisienne.

Nous constatons, en fait, que l'Etat prend une part de plus en plus grande de la charge du transport des Parisiens, et, même si cela apparaît nécessaire, le provincial que je suis ne peut que le déplorer au nom de l'équité.

Il semble, à cet égard, que l'institution de la carte « orange » qui, au demeurant, paraît être un magnifique succès, loin d'accroître la part de l'usager dans le coût de son transport, n'ait été qu'un facteur supplémentaire d'augmentation de la part de l'Etat dans celui-ci.

Quant aux investissements, ils nous paraissent un peu trop cristallisés sur la région parisienne, déjà citée, et sur quelques très grandes villes. N'avons-nous pas uniquement entendu parler, en ce qui concerne la province que des futurs métros de Marseille, de Lyon et de Lille ?

Le problème des transports collectifs, cependant, se pose dans bien d'autres agglomérations de province. Pour ne citer qu'un cas que je connais bien, il se pose en des termes aigus dans une ville comme Nantes et tout le secteur de la Basse-Loire qui l'entoure.

Pourriez-vous me dire, à ce sujet — et vous y avez fait tout à l'heure allusion, monsieur le secrétaire d'Etat — la suite que vous comptez réserver à la réponse que vous a fait parvenir la ville de Nantes dans le cadre de l'« opération tramway » que vous avez vous-même lancée ?

Restant dans le domaine des préoccupations plus spécialement régionales, je voudrais, à cette tribune, exprimer la crainte ressentie par l'ensemble des régions de l'Ouest, après les métros de Marseille, de Lyon, de Lille et sans méconnaître leur intérêt national, voire international, au sujet des projets de ligne à grande vitesse Paris—Sud-Est et de liaison fluviale Rhin—Rhône à gabarit européen. Face à des régions déjà jugées, à tort ou à raison, privilégiées, les régions de l'Ouest, celle de la Basse-Loire en particulier, ont l'impression d'être quelque peu délaissées et, en tout cas, considérées comme se trouvant à l'écart des grands courants de trafic.

Comment ne pas comprendre l'inquiétude des populations et celle de leurs élus ? Comment pourraient-ils oublier, en effet, que si Lyon va se trouver demain à deux heures de Paris par la ligne la plus rapide du monde — ligne de prestige — Nantes—Saint-Nazaire sera encore, à moins d'une bonne nouvelle, la seule métropole régionale à ne pas avoir de ligne S. N. C. F. électrifiée, ce qui, soit dit en passant, n'empêche pas la circulation, sur cette ligne, de rames pour lesquelles on impose le paiement d'un supplément.

Comment pourraient-ils oublier, ces élus, que le pont sur l'estuaire de la Loire, nécessaire au désenclavement de la région, a dû être édifié — véritable acte de foi — avec le seul concours des contribuables du département ?

Comment pourraient-ils oublier que l'inextricable embouteillage, cause de difficultés de transport, à la périphérie

immédiate Ouest de Nantes ne sera résolu, par suite de la défaillance de l'Etat, que par un pont à péage construit entièrement aux frais des mêmes contribuables, ce qui ne se fera pas sans légitimes ni violentes récriminations ?

Aussi ces élus ne peuvent-ils que vous poser avec gravité la question. Les très lourds investissements que vont nécessiter cette ligne Paris—Lyon et cette liaison Rhin—Rhône, dont ils ne méconnaissent pas je le répète l'enjeu national, ne vont-ils pas, par contrecoup, retarder les réalisations nécessaires et indispensables aux régions de l'Ouest et aggraver encore la disparité entre l'Est et l'Ouest du pays ? Or c'est à l'Ouest, qui paradoxalement est précisément la région la plus riche en hommes, qu'il faudrait procurer des emplois pour mettre en valeur le territoire.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les craintes des élus.

Tel est aussi un peu le sentiment des transporteurs routiers des régions de l'Ouest. Déjà désavantagés géographiquement par le fait que, le dos à la mer, leur rayon d'action se trouve limité à une partie du territoire, ils souffrent de n'être pas encore reliés au réseau autoroutier national. Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces points ne sont pas exactement de votre compétence. Mais j'aimerais que, dans les conseils du Gouvernement, vous n'omettiez pas d'évoquer cette situation.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques observations que je voulais formuler à l'occasion de l'examen de votre budget, même si certaines dépassent vos attributions, et sous le bénéfice desquelles le groupe des républicains indépendants que j'ai l'honneur de représenter à cette tribune vous apportera unanimement son soutien. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

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

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, comme tous les autres chapitres budgétaires, celui des transports terrestres est, lui aussi, frappé par la crise. Or les nécessités grandissent aussi bien pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs. Comment répondre aux besoins sans cesse croissants tout en améliorant la qualité des transports ? Telle est la question qui me paraît être essentielle.

Le danger serait de laisser s'aggraver le retard existant. La S. N. C. F. souffre de l'inflation, et votre politique tend à la mettre à la disposition des groupes industriels et bancaires. En effet, elle achète au prix fort les matériels à ces mêmes groupes privés tout en faisant supporter la charge de ses investissements aux petits usagers. Il y a là, selon nous, une mise en cause de la notion de service public, même si l'on affirme qu'elle doit être maintenue.

Les tarifs marchandises imposés par le Gouvernement restent inférieurs, la plupart du temps, au prix de revient.

Les agents de la S. N. C. F. ne manquent pas de vous faire connaître avec force leurs problèmes sociaux. En tout cas, la journée d'action de demain promet d'être puissante. N'est-il pas urgent que vous acceptiez d'ouvrir de vraies négociations avec les syndicats en vue de revaloriser le métier de cheminot ? Belle occasion de mettre en harmonie les déclarations d'intention sur la revalorisation des métiers manuels avec la réalité.

Les transports urbains en région parisienne, comme dans de nombreuses villes de France, posent un problème aigu en raison du déséquilibre de localisation entre l'habitat et l'emploi.

C'est là une des causes principales des difficultés et cela est vrai aussi bien dans la région parisienne qu'en province. Le nombre des migrations journalières grandit, les centres de ville sont engorgés aux heures de pointe et les routes encombrées de files interminables d'automobiles et de poids lourds.

Le coût économique de ce gaspillage est énorme. « La priorité aux transports en commun », slogan séduisant lancé par le Gouvernement, il y a maintenant sept ans, n'est pas encore entrée dans les usages.

Prenons l'exemple de la R. A. T. P. Son trafic augmente, mais un effort considérable devrait être entrepris pour rattraper le retard.

Certes, tout ne peut être fait en même temps, mais ne pourrait-on avoir la décence de respecter les priorités dûment établies ?

Un long délai est nécessaire pour réaliser les travaux prévus parce que, nous explique-t-on, leur coût est très élevé. Mais pourquoi a-t-on battu tous les records de vitesse, au demeurant sans grand égard pour la rentabilité, sur la ligne de métro n° 10, celle qui intéresse le maire de Saint-Cloud, M. Fourcade ?

Savez-vous que 11 milliards d'anciens francs ont été débloqués pour cette réalisation avant même que les projets ne soient tracés ?

Le journal de la majorité du conseil général des Hauts-de-Seine, dont fait partie M. Fourcade, a pu écrire : « Cinq jours pour débloquer 11 milliards d'anciens francs, qui dit mieux pour l'efficacité ? » Alors qu'à Clichy, après cinquante ans d'attente, on veut imposer le métro au rabais. Qui dit mieux, en effet ?

Il est dommage qu'il n'y ait qu'un seul ministre des finances, diront certains. Les autres, et nous en sommes, protesteront contre le règne actuel des « bien en cour ».

Le budget de la R. A. T. P. prévoit une part de travail plus grande, cédée au secteur privé, qui se traduira par une nouvelle baisse des effectifs, portant sur près de 200 agents.

Cela porte préjudice aussi bien à la qualité du service qu'aux conditions de travail du personnel.

Il reste que la S. N. C. F. est susceptible de contribuer à l'amélioration de la qualité des transports en région parisienne. C'est ainsi qu'on pourrait ouvrir complètement aux voyageurs les lignes de « petite et grande ceinture » en libérant les portions de ces réseaux actuellement encombrées par le trafic marchandises et en faisant contourner Paris à ce dernier.

Vous avez récemment indiqué, ici même, que la question était à l'étude, mais nous attendons une telle mesure depuis des années. Ne pourriez-vous être plus précis à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat ?

Parler de politique des transports ne signifie pas opposer la voiture aux transports en commun, mais donner aux intéressés le goût de l'usage de ces transports collectifs.

Une véritable politique des transports doit s'inscrire dans le cadre d'une politique urbaine et d'aménagement du territoire. Celle-ci ne pourra sortir que d'une concertation réelle avec les collectivités locales, les organisations représentatives des usagers et les syndicats.

Elle nécessite une large contribution de l'Etat, à défaut de laquelle le retard ne sera rattrapé qu'en l'an 2000, et encore...

Ce n'est pas avec votre budget que l'on peut prétendre la mettre en œuvre. C'est pourquoi nous ne le voterons pas. (Applaudissements sur les travées communistes.)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je répondrai aux différentes observations dans l'ordre où elles ont été formulées.

M. Quilliot, puis M. Guillard ont rallumé une vieille querelle qui rebondit chaque année, celle de la différence de traitement que ferait le Gouvernement entre les transports collectifs de la région parisienne et ceux de la province.

Je voudrais simplement indiquer, avec beaucoup de pondération, que l'Etat intervient aussi bien en région parisienne qu'en province, sous des formes différentes, bien sûr, mais en y consacrant des crédits dont le montant est, dans les deux cas, très important.

Pour la région parisienne, la part de déficit que supporte l'Etat sera, cette année, de l'ordre de 1,5 milliard de francs. Mais il faut bien considérer que l'importance de cette agglomération suscite un nombre de déplacements beaucoup plus important, toutes proportions gardées, qu'en province, ce qui entraîne un coût de transport par habitant bien plus élevé.

Quoi qu'il en soit, les pouvoirs publics interviennent également en province où, je l'indiquais tout à l'heure, le déficit — qui est entièrement pris en charge par l'Etat — des lignes omnibus de voyageurs — qu'il faut maintenir pour éviter la dévitalisation de la province, précédemment évoquée — est de l'ordre de un milliard de francs.

Par ailleurs, j'ai fait part, dans mon exposé liminaire, de la volonté du Gouvernement d'arriver progressivement à une homogénéité de ses interventions. L'identité de traitement existe d'ailleurs, dès maintenant, en matière d'actions d'incitation à l'utilisation des transports en commun pour toutes les villes de France.

Mais il s'agit, pour arriver à une homogénéité parfaite, d'une œuvre de longue haleine dont l'importance ne m'échappe nullement et pour laquelle j'ai lancé les études nécessaires dès le début de 1975.

Vous avez également parlé, monsieur Quilliot, d'un problème d'achat de terrains dans votre ville pour des réalisations de transport en commun. Pour ce qui me concerne directement, je puis vous répondre très précisément que je suis prêt à subventionner, à hauteur d'environ 50 p. 100, des opérations de réservation de terrains destinés à la mise en place de lignes d'autobus en site privilégié.

M. Roger Quilliot. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Quilliot, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Roger Quilliot. Je vous remercie, monsieur le ministre. Mais les achats de terrains ne sont pas tout : il faut ensuite les utiliser. Ce qui nous intéresse surtout, c'est de savoir quand nos projets seront réellement étudiés par le ministère de l'équipement, pour pouvoir ensuite, nous, programmer nos travaux.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Votre question s'adresse essentiellement au ministère de l'équipement, mais elle implique tout de même une certaine concertation entre les deux départements ministériels intéressés. Je m'efforcerai d'activer quelque peu cette concertation pour ce qui est de mon département et je vous répondrai par écrit dès que j'aurai obtenu des éléments positifs.

M. Roger Quilliot. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Vous avez évoqué le problème de la desserte ferroviaire de Clermont-Ferrand et vous avez dit qu'avec ce qui est prévu par le programme de développement du Massif Central on gagnera vingt minutes sur le trajet de Paris—Clermont-Ferrand. Cela est vrai et ce programme sera engagé avant la fin de l'année.

En revanche, vous avez mis en doute l'utilité de la ligne Paris-Sud-Est. Je vous répondrai que cette ligne n'est pas une aventure, qu'elle est nécessaire en raison de la saturation de la ligne actuelle. Dès maintenant, en effet, la S. N. C. F. est obligée d'arrêter des trains de marchandises pour laisser passer des convois de voyageurs. De plus, la croissance continue du trafic rendrait le problème insoluble si des mesures nouvelles n'étaient pas envisagées.

Ce n'est pas une aventure non plus sur le plan financier car cette opération est rentable aussi bien au niveau national qu'à celui de la S. N. C. F.

Plusieurs orateurs ont parlé de la dévitalisation de la province. C'est précisément pour lutter contre celle-ci que le Gouvernement a suspendu, en juillet 1974, le processus de suppression ou de transfert sur route des lignes omnibus de la S. N. C. F.

J'ai indiqué que cette mesure coûterait un milliard de francs par an. Le plan de développement du Massif central comporte également la décision de moderniser ou de remplacer dans les années qui viennent l'ensemble des autorails en service. L'investissement nécessaire sera de 110 millions de francs.

J'en arrive à une politique plus globale des transports. L'objectif fixé par les schémas régionaux de transports est précisément de définir une politique régionale homogène de desserte par les transports en commun pour les voyageurs. Les pouvoirs publics doivent, dans ce domaine, faire un effort, ce qui nous permettra, comme vous l'indiquiez, d'éviter de faire naufrage et d'arriver ensemble à bon port, si vous me permettez ces termes que nous aurions dû réserver pour le budget de la marine marchande ! (Sourires.)

M. Ferrant a parlé, en premier lieu, de la suppression des facilités accordées par la S. N. C. F., en première classe, aux familles nombreuses. Il s'agirait d'ailleurs, non pas de les supprimer mais de les limiter éventuellement au niveau de la deuxième classe. En l'état actuel des choses, le budget de l'Etat supporte, en effet, pour les familles qui voyagent en première classe, une charge supérieure à celle qu'il supporte pour les familles qui voyagent en seconde classe.

C'est une situation discutable sur le plan de l'équité et l'on pourrait imaginer une utilisation plus judicieuse des ressources publiques. Mais ceci trouverait sa place dans le cadre d'une politique globale de la famille que le Gouvernement s'attache, d'ailleurs, à définir, et qui est actuellement à l'étude. Elle doit faire l'objet de propositions de sa part à la fin de cette année.

Par conséquent, si le problème particulier que vous avez abordé a été étudié, aucune décision n'a été prise à son sujet.

Vous avez mentionné l'intérêt qu'il y aurait à créer de nouvelles aires de parking à proximité des gares de la S. N. C. F. La société nationale étudie un programme de mise en place méthodique de nouveaux parkings à proximité des gares, qui faciliteront les « rabattements » et l'utilisation des transports en commun à laquelle le Gouvernement est attaché. Personnellement, j'essaie de permettre une meilleure utilisation des parkings actuellement existants et j'ai proposé au Sénat, qui l'a accepté, avant de le soumettre à l'Assemblée nationale, un projet de loi qui renforcera les moyens de police dans les cours de gare.

Enfin, vous avez évoqué le problème de la batellerie. Je ne veux pas revenir sur l'ensemble des mesures prises en sa

faveur. Vous savez que le Gouvernement avait consenti et consent encore des avances remboursables à la profession pour lui permettre de traverser la crise; nous avons encouragé la mise en place d'une société de caution mutuelle; nous allons augmenter le montant des indemnités versées aux bateliers âgés pour le déchirage des bateaux vétustes; enfin, nous souhaitons la création rapide d'un fonds conjoncturel d'immobilisation.

Et je ne parle pas du projet, que vous connaissez, de création de la chambre professionnelle des patrons bateliers, qui devrait être déposé prochainement devant le Parlement.

Le problème des transports d'hydrocarbures sur la basse Seine et l'Oise n'a donné lieu à aucune intervention de la part des pouvoirs publics, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il n'est pas suivi avec attention.

Il ne s'agit pas là cependant d'un problème conjoncturel et toute action à cet égard doit être replacée dans le cadre de l'évolution du marché des hydrocarbures, aussi bien sur le bassin de la basse Seine et de l'Oise auquel vous avez fait allusion que sur les grands axes desservis par la voie d'eau; cette évolution est liée à la politique énergétique et à la consommation du fuel lourd par les centrales d'E. D. F.

C'est un problème de fond qui nécessite des études approfondies et nous les menons conjointement avec la profession et les services intéressés d'E. D. F.

M. Auburtin a évoqué le plan d'aménagement du quartier Saint-Lazare. Je lui indique que ce plan relève, en fin de compte, de la décision du conseil de Paris.

En 1974, il y a donc déjà un certain temps, le Gouvernement a décidé de participer à ces travaux ainsi d'ailleurs que la S. N. C. F.; de ce côté-là, les choses sont donc claires. Mais vous m'avez plus particulièrement interrogé sur la date du début des travaux. Celle-ci dépend de la position qui sera prise par le conseil de Paris sur le projet d'aménagement. Il ne devrait pas tarder à se prononcer.

M. Guillard m'a tout d'abord questionné sur la suite de l'opération dite « tramway ». Je lui ai indiqué dans mon propos initial combien cette opération m'était chère.

Des consultations sont en cours depuis plusieurs mois et j'attends la réponse des constructeurs pour la fin de ce mois. Les collectivités locales, que j'ai consultées avant le lancement du projet, seront également partie prenante dans la décision finale qui devrait intervenir au début de 1976.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, nous aurons là un nouveau système de transport adapté au difficile problème des transports en commun dans nos villes.

Vous avez évoqué également, monsieur Guillard, le problème de la desserte de l'Ouest par les moyens de communication. Vous avez déploré la lenteur de l'électrification des lignes de la S. N. C. F.

Je dois dire à ce propos que depuis le renchérissement du prix du carburant le problème a changé de dimension. La S. N. C. F. a engagé un programme très important. Je vous le situe en deux chiffres: dans le budget d'investissement de 1975 de la S. N. C. F., 400 millions de francs sont prévus pour les travaux d'électrification et, l'an prochain, ce montant sera porté à 597 millions de francs. Vous voyez que l'effort accompli ou prévu est important.

Toutefois, la S. N. C. F. doit donner la priorité aux axes les plus chargés qui ne sont pas encore électrifiés, c'est-à-dire à la rive droite du Rhône d'abord, et à la ligne Bordeaux—Montauban ensuite. Mais l'Ouest n'est pas oublié pour autant.

Vous avez également parlé du train à grande vitesse Paris—Sud-Est. Ce programme vous donne — et je le comprends — l'impression que l'Ouest est négligé.

Le train à grande vitesse, je l'ai déjà dit, est une opération qui se justifie, d'une part, sur le plan technique, puisqu'il y a saturation de la ligne et que nous devons faire face aux besoins, d'autre part, sur le plan économique, puisque le projet est rentable aussi bien au niveau national qu'au niveau de la S. N. C. F.

Mais l'Ouest n'est pas oublié pour autant puisque, vous le savez, le dernier conseil central de planification sur l'aménagement du territoire, qui s'est réuni mardi dernier à l'Élysée et auquel j'ai participé, a pris certaines décisions qui devraient vous donner satisfaction.

C'est ainsi qu'il a été décidé que le développement des infrastructures de transport serait poursuivi en tenant compte de deux priorités dont celle-ci: le désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central par la création d'un grand réseau autoroutier — cette mesure m'intéresse également puisqu'elle concerne le Massif Central et le Sud-Ouest.

Cette décision très importante, qui engage l'avenir, devrait permettre à votre région de trouver son compte dans les travaux qui seront réalisés pour assurer une meilleure desserte de l'Ouest de la France.

M. Schmaus a évoqué plusieurs problèmes qui ont trait, les uns, à la S. N. C. F., les autres, à la R. A. T. P.

L'affirmation selon laquelle la S. N. C. F. consent intentionnellement des tarifs privilégiés aux entrepreneurs importants ne repose pas sur des bases réelles. Il est exact que les prix pratiqués par la S. N. C. F. ne sont pas les mêmes en toutes circonstances. Les tarifs généraux sont calculés en tenant compte des conditions de transport correspondant à un envoi de taille moyenne qui nécessite une organisation technique complexe. Il est bien évident que la nature du transport envisagé, sa régularité et son volume sont des facteurs déterminants en matière de prix de revient et qu'ils permettent à la S. N. C. F. d'avoir un comportement différent dans ses contrats de transport. Il ne faut comparer que des choses comparables.

Vous avez aussi évoqué le problème des bas salaires à la S. N. C. F.; ce problème existe, c'est vrai. Un effort a déjà été accompli cette année et il sera poursuivi.

Au sujet de la R. A. T. P., vous avez traité des opérations d'infrastructure des transports en commun de la région parisienne. J'ai déjà eu l'occasion de m'entretenir ici-même avec vous de ces problèmes.

Concernant la « grande » et la « petite ceinture » de Paris, le budget de 1975 permet de poursuivre certains travaux sur la « grande ceinture », en particulier la réouverture au trafic voyageurs de la ligne de Massy à Pont-de-Rungis.

Pour ce qui est de la ligne n° 10, la décision prise marque la volonté du Gouvernement d'accélérer les travaux d'extension du réseau de transport collectif dans le secteur de Boulogne — où l'importance de la population le justifie — en tenant compte des préférences régionales qui ont été dégagées par le district et non par le Gouvernement.

Pour la ligne 13 bis, dont je sais combien elle vous tient à cœur, la procédure administrative est actuellement achevée. Je vous avais décrit le projet, l'an dernier ici même. Celui-ci a été soumis à une enquête publique. Il y a eu avis défavorable. Dès lors, le projet a été remanié: la longueur de la partie aérienne dans Clichy a été réduite de façon sensible, de 560 à 210 mètres. Le nouveau projet a été soumis au Conseil d'Etat, lequel a donné un avis favorable assorti de quelques observations dont il sera, bien sûr, tenu compte. Je viens de signer le décret qui porte déclaration d'utilité publique.

Les mesures prévues, amendées à la suite des observations du Conseil d'Etat, permettront, à mon avis, la réalisation d'un projet satisfaisant, aussi bien sur le plan de l'environnement que sur celui de la desserte de Clichy et de toutes les communes intéressées, et dont le coût sera acceptable pour la collectivité.

Je pense que les décisions qui viennent d'être prises permettront de reprendre très prochainement les travaux un moment interrompus.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je pouvais apporter à vos observations. (*Applaudissements à droite, au centre et sur les travées de l'U. C. D. P.*)

M. Guy Schmaus. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

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

M. Guy Schmaus. Je remercie d'abord M. le secrétaire d'Etat des réponses qu'il a bien voulu apporter aux questions que je lui avais posées.

Concernant le prolongement de la ligne n° 10 de la R.A.T.P., j'ai attiré son attention sur le changement des priorités. Je n'ai jamais contesté l'utilité du prolongement de cette ligne ni le prolongement d'aucune autre.

Toutefois, le 18 novembre dernier, j'ai donné des chiffres qui prouvaient que les priorités avaient été inversées pour faire plaisir, notamment, au maire de Saint-Cloud, M. Fourcade. C'est cette orientation que j'ai contestée.

Le prolongement de la ligne n° 10 sera souterrain, donc sous-fluvial; il coûtera, de ce fait, plus cher, tout en concernant un nombre moindre de voyageurs. De plus, l'espacement des stations sera plus petit.

Sur la ligne 13 bis, il s'agit d'un métro aérien et, même s'il était souterrain, les travaux de prolongement coûteraient moins cher. Ce prolongement intéresse 130 000 habitants et, je le répète, 100 000 emplois. Voilà ce que j'ai dit la semaine dernière et ce à quoi vous n'avez pas répondu.

De plus, je vous indique, monsieur le secrétaire d'Etat, que les populations concernées ne sont pas du tout de votre avis; elles ne se considèrent pas du tout satisfaites par ce nouveau projet que vous avez soumis au Conseil d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Schmaus, vous commettez une erreur: la ligne n° 10 ne traversera pas la Seine. Il est prévu qu'elle s'arrête à Boulogne; il n'y aura donc pas de traversée ni sous-fluviale ni aérienne.

M. Guy Schmaus. Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Schmaus avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Schmaus. C'est exact; seulement, la ligne devant être souterraine jusqu'au pont de Saint-Cloud, la traversée de la Seine ne pourra pas être aérienne dans l'avenir. Le projet est ainsi conçu que la traversée ne pourra être que sous-fluviale lorsque, dans quelques années, le prolongement jusqu'à Saint-Cloud sera décidé. C'est cela que je voulais dire.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je maintiens que si un jour — cela n'est pas envisagé actuellement — cette ligne doit être prolongée au-delà de la Seine, son tracé, tel qu'il est prévu, permettra une traversée aérienne.

Quant à l'accord des populations, vous me permettrez de ne lui accorder qu'une valeur relative. Lorsque l'on demande à quelqu'un s'il préfère un métro aérien ou un métro souterrain, il faudrait qu'il ait une belle dose de courage ou d'inconscience pour répondre: un métro aérien.

Mais le problème est dans ce que l'on peut et doit raisonnablement faire pour éviter de pénaliser ceux qui attendent l'extension d'autres lignes de métro.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports, I. — Section commune, et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III : moins 2 171 190 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

ETAT C

TITRE V

M. le président. « Autorisations de programme : 22 343 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 14 895 000 francs. » — (Adopté.)

TITRE VI

M. le président. « Autorisations de programme : 8 311 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 8 311 000 francs. » — (Adopté.)

M. le président. Nous allons maintenant examiner les crédits concernant le ministère des transports, II. — Transports terrestres, et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III : 2 405 921 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV : 1 897 825 000 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

TITRE V

M. le président. « Autorisations de programme : 16 900 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 8 700 000 francs. » — (Adopté.)

TITRE VI

M. le président. « Autorisations de programme : 779 200 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 202 280 000 francs. » — (Adopté.)

Le Sénat voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à quinze heures. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures trente minutes, est reprise à quinze heures.)

M. le président. La séance est reprise.

III. — AVIATION CIVILE

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

La parole est à M. Fortier, rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de l'aviation civile se présente cette année comme un budget de pause, due pour l'essentiel à deux facteurs: l'avancement des grands programmes de construction aéronautique et la relative stagnation du transport aérien.

On note, en effet, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 5 p. 100 des mouvements et de 8 p. 100 des passagers, ce qui est très inférieur à l'augmentation que nous avons coutume d'enregistrer jusqu'à maintenant dans le transport aérien, et encore faudrait-il, pour que la comparaison fût exacte, que l'on tînt compte des conséquences de la grève des pilotes en 1974.

Ce budget est un budget de pause, dont les crédits ont été « redéployés », pour user du vocable en usage, des investissements vers le fonctionnement.

A cette tribune, je ne veux pas vous importuner avec des chiffres. Vous trouverez dans mon rapport écrit tous les détails que vous pouvez souhaiter à ce sujet. Je voudrais simplement souligner, pour lever toute ambiguïté, que les crédits pour 1976 concernant la navigation aérienne s'élèvent à 53 millions pour le matériel, à 158 millions en autorisations de programme et à 48,5 millions pour les mesures nouvelles des crédits de paiement.

Quoi qu'il en soit — et ce n'est peut-être qu'une impression personnelle — je crois que l'aéronautique dans son ensemble ne suscite plus, comme il y a quelques années, autant de chaleur et d'intérêt.

Parmi les causes de cette désaffection relative, un certain nombre de faits sont évidents.

Les grands programmes de construction aéronautique civile n'ont pas rencontré de succès importants. Certains sont un échec total. D'autres ont un avenir qui doit encore s'affirmer.

La crise de l'énergie a engendré une crise économique mondiale, dont le transport aérien a été l'un des premiers frappés. Consommateur de pétrole, le transport aérien est certainement victime, si je me reporte au jugement d'un organisme international dont la compétence n'est pas discutée, de ce que j'appellerai avec un certain euphémisme une attention particulière des compagnies pétrolières, ce qui peut-être justifierait une attention réciproque de la part des gouvernements. Cependant, et c'est là, je crois, la preuve de sa vitalité, malgré la crise générale et malgré ses propres difficultés, le transport aérien, même les transports intérieurs rapportent à la France plus de devises que n'en nécessitent les importations de carburant et des matériels qu'il utilise.

Et puis, il y a des grèves malheureusement trop fréquentes, dont l'aéronautique n'a pas le monopole, qui sont parfois mal comprises du public qui n'a pas le moyen d'apprécier tous les fondements objectifs de ces actions revendicatives.

Il y a, jusqu'à ce jour, l'absence d'une véritable démocratisation du transport aérien — et je me borne à constater le fait; la majorité des Français ne se sent-elle pas concernée. De plus, cela attache à l'aéronautique dans son ensemble une image de luxe.

Il y a les problèmes de l'environnement dont les défenseurs acquièrent de plus en plus d'importance, bien que n'ayant pas encore en France la puissance qu'ils ont aux Etats-Unis.

Il y a enfin les transports concurrents qui font des efforts, légitimes et souhaitables, je m'empresse de le dire, dans la mesure où l'usager et l'Etat peuvent être les bénéficiaires de

cette émulation, à la condition essentielle toutefois qu'une coordination soit effectivement réalisée qui n'enlève à la concurrence nécessaire que ses aspects inutiles et qui se fonde sur des choix basés sur la vérité des coûts globaux et des avantages respectifs.

Pour toutes ces raisons, il semble bien que l'aéronautique doive prendre conscience de sa vulnérabilité et qu'un réflexe de solidarité doive se manifester à tous les niveaux de la profession.

Si je dis cela, c'est parce que personnellement l'aéronautique me paraît devoir jouer un rôle important sur le plan national. Et je m'empresse d'ajouter que, sur le plan du Parlement, ce n'est pas l'aéronautique en tant que telle qui doit être l'objet de nos soucis, mais l'aéronautique dans la seule mesure où elle remplit un rôle économique, social, politique dans le sens élevé du terme. Elle est un outil pour la nation. Il importe que la nation en retire un bénéfice proportionnel au soutien qu'elle lui apporte.

Commençons, si vous le voulez bien, par l'industrie aéronautique. Pour *Concorde*, nous approchons de l'heure de vérité. La bataille sera dure. Nous nous y attendions. Le *Mercur* 100 est un échec. L'*Airbus* paraît se comporter honorablement, puisque cette année 9 ventes fermes et 12 options ont été réalisées, tandis que Douglas n'a vendu aucun appareil et que Lockheed n'en a vendu que 4. Cependant, arriverons-nous aux 300 appareils sur lesquels a été basé le calcul de rentabilité de la fabrication de l'*Airbus*? Il est beaucoup trop tôt pour le dire.

A la vérité, si nous essayons de tourner nos regards vers l'avenir, nous avons conscience d'être arrivés, en matière d'industrie aéronautique, à une période charnière où se cherchent les grandes orientations de la politique de la construction.

Une industrie purement nationale paraît exclue pour toutes les raisons financières et de marché que nous connaissons. Nous avons fait plusieurs essais de coopération européenne. Ceux-ci nous en ont montré les limites et les faiblesses. Il semble qu'aujourd'hui l'idée d'une coopération avec les Etats-Unis soit de plus en plus en faveur. Mais, cette coopération sera-t-elle recherchée directement par l'industrie française, ou peut-être même par des constructeurs français individuellement, ou par une industrie européenne préalablement intégrée comme le voudrait la C. E. E. ?

Parmi les exemples de coopération internationale, il semble que celui de la S. N. E. C. M. A. et de *General Electric* soit particulièrement judicieux et prometteur. Le moteur de dix tonnes, le C. F. M. 56, paraît intéresser beaucoup de constructeurs et on envisage son emploi pour la construction d'un certain nombre de projets, parmi lesquels il y aura fatalement un certain nombre de réussites. Je songe au *Boeing 7 X 7*, à l'*Airbus* quadrimoteur, au *Boeing 707* modernisé, etc.

Je crois qu'il convient de féliciter le secrétaire d'Etat aux transports, M. Cavaillé, des contacts préliminaires qu'il a pris avec les industriels des Etats-Unis et qu'il charge son administration de poursuivre en son nom.

Si j'en crois une de ses déclarations, rapportées par la presse, il s'est déclaré frappé au cours de son voyage aux Etats-Unis de l'importance attachée par les industriels de ce pays à la technique du marketing.

Au-delà de toutes les explications que nous pouvons trouver à l'insuccès de certains de nos grands programmes, il est permis de se demander par exemple si, d'une part, l'échec du *Mercur* 100 aurait été aussi total, si la construction de cet appareil avait été précédée d'une étude de marché sérieuse et si la Société Dassault n'avait pas, en ce domaine, péché par une incompréhensible et inacceptable légèreté, si, d'autre part, la vente de *Concorde* n'aurait pas été grandement facilitée par une augmentation de son rayon d'action, dès sa conception, qui permette au moins les vols directs au-dessus de l'Atlantique depuis les principales capitales européennes. N'est-ce pas le drame de confier la définition de programmes à des techniciens qui ne soient pas au moins aidés et conseillés par des commerçants? Car, c'est bien finalement de vendre qu'il s'agit.

Et si l'on se tourne maintenant vers la S. N. I. A. S., pense-t-on qu'il soit sérieux, en une période grave de son histoire, d'avoir laissé si longtemps en déshérence sa direction, de faire varier sans cesse ses structures, ce qui ne peut qu'affaiblir l'autorité de ses dirigeants successifs et plonger le personnel dans la confusion?

Je ne voudrais citer que quelques détails qui sont la preuve de cette incohérence. Alors que les bureaux d'études sont inquiets sur leur avenir et constatent dans leur plan de charge actuel un creux préoccupant, est-il acceptable qu'un département de la S. N. I. A. S. — celui des hélicoptères, pour ne pas le nommer — ait dû confier à des organismes extérieurs un certain nombre d'études, faute d'avoir pu trouver à l'intérieur même de la société un service qui accepte de s'en charger?

Est-il normal qu'une usine de l'Ouest de la France de la même société attributaire d'une part des fabrications d'un programme national, selon les règles en usage dans l'industrie, ait sollicité, pour le sous-traiter, le maître d'œuvre lui-même de ce projet? L'Etat qui paye et subventionne, le Parlement qui contrôle, les travailleurs dont les moyens d'existence sont en jeu et les contribuables qui, par le canal du budget de l'Etat, participent au soutien de l'industrie aéronautique ont le droit d'exiger un peu plus de cohérence.

Cela dit, l'objet peut-être le plus important de nos préoccupations immédiates est sans doute *Concorde*. Nous espérons que, finalement, il recevra l'autorisation d'atterrir aux Etats-Unis, ce qui lui permettra de démontrer la révolution qu'il apporte dans le transport aérien et dans l'économie mondiale. Cette démonstration attendue, nous l'espérons, sera une réalité quant, à partir du 21 janvier prochain, *Concorde* sera mis en ligne sur Rio de Janeiro.

J'ai personnellement le sentiment que la compagnie Air France n'a pas négligé ses efforts pour que les premiers mois d'exploitation se déroulent dans les meilleures conditions.

Et maintenant, comme on dit à la télévision, enchaînons et réfléchissons ensemble aux problèmes de notre compagnie nationale.

Un chiffre brutal : cette année, le déficit prévu, j'allais dire espéré, est de 400 millions de francs dans l'hypothèse où des conflits sociaux ne viendraient pas aggraver cette perspective. Nous enregistrons donc un certain dérapage par rapport aux prévisions.

Dans le cadre de mes fonctions de rapporteur et soucieux de vous apporter, mes chers collègues, toutes les informations désirables, je me suis attaché à analyser la situation de la compagnie.

Force est bien de constater l'accumulation d'un certain nombre de facteurs défavorables dont la plupart échappent à la décision des dirigeants.

Ces différents facteurs gagneraient à être cités dans un ordre différent, celui de leur importance décroissante : augmentation du prix du carburant en 1974 ; récession mondiale qui a suivi en 1975, notamment sur les trois principaux marchés d'Air France : Europe, Etats-Unis, Japon ; fermeture d'une partie des marchés de l'Indochine ; accroissement des taux de commission versés aux agents de voyage, à la suite de l'initiative prise par Panam ; difficultés multiples dues au désordre monétaire mondial.

Mais à ceux-là s'ajoutent d'autres difficultés internationales. Air France, service public à la disposition de la nation, doit obéir à certains impératifs.

Des lignes déficitaires en permanence et sans espoir d'amélioration doivent être maintenues pour des raisons d'intérêt national. La compagnie a été contrainte par l'Etat d'être la première utilisatrice de Roissy avec le très lourd handicap que cela a entraîné pour elle sur le plan de l'augmentation de ses frais de gestion et de l'évasion de trafic.

Examinons le handicap entraîné par l'installation à Roissy. La compagnie a dû supporter les inconvénients du rodage d'un nouvel aéroport. De plus, Roissy est plus éloigné qu'Orly des zones d'implantation principales de la clientèle d'affaires. Cela est important, surtout pour le moyen courrier. Enfin, l'aéroport d'Orly-Ouest, extrêmement commode pour la clientèle court et moyen courriers, est attribué à la concurrence allemande, suisse ou italienne.

Le partage d'exploitation entre Orly et Roissy a occasionné un coût supplémentaire — effectifs plus nombreux, moyens matériels plus importants et moins bien utilisés — et des pertes de recettes dues à la difficulté des correspondances. En effet, le réseau d'Air Inter est basé principalement à Orly-Ouest, à portée immédiate de la concurrence sur les destinations européennes et l'on manque de liaison rapide entre Orly et Roissy.

Enfin, la mise en service quasi simultanée de l'*Airbus* et de *Concorde* a été génératrice de dépenses supplémentaires. Il en est toujours ainsi chaque fois que l'on met en œuvre des matériels nouveaux.

En sens inverse, le maintien des *Caravelles*, excellents avions, mais dépassés et qui a peut-être fait l'objet d'une décision ne s'appuyant pas sur des données techniques évidentes, représente pour la compagnie un coût de trois millions de francs par an et par appareil, soit pour trente appareils une charge qui aurait pu être évitée de 100 à 120 millions de francs. Cela représente le tiers du déficit initialement prévu.

La compagnie n'a pas le pouvoir, comme l'ont fait certaines compagnies américaines, de licencier momentanément du personnel pour faire face à une crise conjoncturelle. Et si nous devons nous en féliciter sur le plan social, nous devons en accepter les conséquences sur le plan financier.

On doit pourtant noter que la masse salariale pour Air France représente 37 p. 100 de ses charges contre 30 p. 100 seulement pour Lufthansa et 33,8 p. 100 pour Swissair et qu'actuellement le chiffre du personnel navigant est passé de 2 386 en 1965 à 5 233 en 1975.

Etait-ce justifié par l'augmentation des activités de la société ? Il est vrai que la compagnie souligne que ses effectifs n'ont augmenté que de 27 p. 100 en 10 ans — je parle de l'ensemble du personnel — pour un accroissement d'activité de 195 p. 100. Il n'en reste pas moins, qu'actuellement, compte tenu des chiffres que je viens d'évoquer, la compagnie nationale ne se trouve pas la mieux placée si on la compare à certaines compagnies étrangères concurrentes.

Par ailleurs, la compagnie participe pour 19 millions de francs à la formation des personnels navigants. Elle n'utilise d'ailleurs pas obligatoirement cette somme. Une simple comparaison : fait-on payer aux entreprises qui emploient des polytechniciens les charges de l'école polytechnique ?

A ce propos, et concernant la formation des personnels navigants, j'aimerais faire une observation sur la formation des pilotes.

Sans prétendre émettre une opinion définitive à ce sujet, j'ai le sentiment que pour un certain nombre de raisons, dont notre propension à la culture générale désintéressée et également, sans doute, certaines considérations d'ordre malthusien, on inclut dans la formation des pilotes quantité d'éléments de connaissance théorique inutiles, ce qui alourdit le coût de la formation.

D'ailleurs, j'observe que la réforme de la licence I.F.R. de vol aux instruments des pilotes privés, étendue ainsi aux pilotes professionnels et qui a été déchargée de beaucoup de considérations théoriques pour focaliser l'étude sur les éléments pratiques, nécessaires, n'a pas eu pour conséquence l'infériorité, sur le plan de la compétence, des pilotes ainsi formés. Les licences américaines notamment font beaucoup moins de place que les nôtres aux notions théoriques. On ne peut pas prétendre pour autant que les pilotes américains soient de qualité inférieure aux nôtres, ni qu'au sein de la compagnie Air France, elle-même, des pilotes de sources de recrutement différents et de culture générale inégale ne soient pas d'égale qualité. Il y a là, je crois, un certain nombre de choses à revoir, j'allais dire peut-être à démystifier.

M. Jean Bac. Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Mais, revenons à Air France, pour constater qu'entre les conséquences de la conjoncture internationale et les décisions gouvernementales, justifiées sur le plan national par d'autres considérations que la rentabilité *stricto sensu*, je veux dire l'équilibre financier de la compagnie, la marge de manœuvre est étroite.

Sur un point particulier qui concerne les lignes déficitaires de la compagnie, je me demande s'il ne faudrait pas revenir au régime établi il y a quelques années, qui consistait, pour l'Etat, à laisser la compagnie libre du choix de créer ou de supprimer des lignes, étant entendu que si l'Etat, pour des raisons d'intérêt supérieur dont il est seul juge, demandait la création ou le maintien d'un certain nombre d'entre elles, il en supporterait le déficit.

Peut-être faudrait-il aussi se pencher sur le problème de la participation d'Air France à certaines de ses filiales et apprécier l'intérêt et la qualité de leur fonctionnement.

Je ne veux pas abandonner ce problème des transports aériens, sans dire un mot des transports intérieurs. La compagnie Air Inter fait face avec dynamisme et efficacité à la crise. Cela a entraîné la fermeture de quelques lignes assurées depuis lors par des compagnies de troisième niveau ainsi que quelques réductions de fréquence.

Mais — et ceci est capital — la situation financière de la compagnie s'est assainie malgré l'absence de dégrèvement ou de compensation que justifie son rôle de compagnie privée assumant un service public. Vous savez, mes chers collègues, que la compagnie maintient l'essentiel de son réseau en appliquant une péréquation entre quatre ou cinq lignes bénéficiaires et le reste de ses dessertes.

La suppression récente de lignes avait suscité une vive émotion. Elle était l'expression de la limite que les dirigeants d'Air Inter assignaient à cette politique de péréquation. Mais nous devons savoir aussi que parmi les lignes très déficitaires et qui pèsent donc d'un poids très lourd sur l'ensemble du réseau, figurent les lignes pour la Corse, dont Air Inter partage avec Air France la charge, chaque compagnie assurant le déficit de ses propres lignes.

Je ne dis pas, bien entendu, qu'il ne faut pas faire preuve pour la Corse d'une certaine solidarité sur le plan national, mais on peut se demander si ce n'est pas au niveau national que

devrait s'exprimer cette solidarité et non à celui d'une compagnie aérienne et indirectement des collectivités locales qui bénéficieraient de ce service. Ne faudrait-il pas appliquer à ce problème un raisonnement identique à celui que je suggérais tout à l'heure d'employer pour certaines lignes d'Air France ?

En ce qui concerne les compagnies régionales de troisième niveau, leur utilité n'est plus à démontrer. Elles s'adressent, le plus souvent, à des collectivités locales qui ressentent d'autant plus la nécessité d'un désenclavement qu'elles sont plus isolées et de condition plus modeste. Il convient sans doute, comme nous avions commencé à le faire au cours de notre dernier colloque, de réfléchir à ce problème d'organisation du transport régional.

Mais un point est particulièrement préoccupant. Toutes ces sociétés doivent consolider leur position financière. Il est impératif qu'elles ne soient pas entraînées, contre leur gré, dans une politique d'investissement excessif et de modernisation ruineuse par ce mécanisme de concurrence et d'émulation technique irraisonnées que l'on constate parfois dans le transport aérien. Je crois que, là, l'Etat doit jouer pleinement son rôle de tuteur et intervenir fermement soit par le biais des autorisations d'achat d'appareils soit par la voie de la délivrance des autorisations dont il possède la panoplie pour protéger les compagnies dans leur propre intérêt et dans celui des collectivités qui les supportent contre des excès dommageables pour tous.

J'ai lu récemment dans un rapport que la réforme du conseil supérieur de l'aviation marchande était souhaitée par l'ensemble de la profession. Cette réforme, si vous me pardonnez cette comparaison, c'est un peu l'arlésienne de l'aéronautique. On en parle toujours, on ne la voit jamais apparaître. J'avoue que si elle devait se réaliser, je ne verrais que des avantages à ce que les parlementaires et les collectivités locales y fussent plus largement associés.

Bien entendu, le transport aérien n'est concevable que s'il dispose d'aéroports et de services de sécurité, c'est-à-dire de la navigation aérienne et de la météorologie.

Commençons par le plus important des aéroports, l'aéroport de Paris. Depuis plusieurs années, je signale, lors de la présentation de mon rapport — mes collègues également, en cours d'année — la situation anormale de l'aéroport de Paris si on la compare à celle des principaux aéroports étrangers et métropolitains.

Sur le métier, remettons cent fois notre ouvrage et affirmons une nouvelle fois combien il est anormal que les collectivités locales ne participent pas aux activités de l'aéroport de Paris, à sa charge financière, sans doute, car elles y sont intéressées, mais aussi, ce qui en paraît la contrepartie normale, à sa gestion.

Il est souhaitable aussi que les utilisateurs, à savoir les compagnies, soient toujours plus étroitement associés aux décisions qui finalement les concernent au premier chef.

Il est vrai que l'aéroport de Paris souffre de la récession relative du transport aérien ou plutôt d'un taux d'expansion inférieur au taux généralement admis, et cela d'autant plus que son financement n'est pas sain. Nous l'avons dit et redit ici.

Les renseignements qui m'ont été fournis pour l'avenir dégagent une certaine tendance à l'optimisme, dans la mesure où l'effort d'investissement va diminuer au cours du VII^e Plan. J'espère que sera examinée très sérieusement l'opportunité d'investissements nouveaux — j'ai entendu à leur propos des avis discordants — comme la prolongation de la deuxième piste de Roissy ou certains investissements d'ordre para-aéronautique.

Je souhaite que le nouveau président de l'aéroport de Paris trouve, dans le développement à l'étranger de missions d'ingénierie, le moyen de faire vivre des bureaux d'études, peut-être trop importants. Sans doute aurait-il mieux valu — mais j'aurais garde de me prononcer de façon définitive à ce sujet — soustraire certaines études relatives à des investissements occasionnels, plutôt que de doter l'aéroport de Paris de structures lourdes et permanentes.

En ce qui concerne les autres aéroports, après Roissy-en-France et Satolas, le budget est dominé par la réalisation de l'agrandissement de l'aéroport de Nice. Là encore, j'ai entendu des avis très divergents quant au caractère de nécessité immédiate de cet investissement nouveau. J'espère que, compte tenu de la part prise dans le budget à ce très lourd investissement, des crédits resteront disponibles pour permettre certaines opérations d'aménagement qui conditionnent la rentabilité de certaines lignes et donc l'allègement des charges des collectivités locales par la mise en service d'un matériel de plus grande capacité que justifie l'accroissement du trafic. Je songe, notamment, à Saint-Brieuc et à Rouen, mais cette liste n'est évidemment pas limitative.

J'ai noté aussi que des crédits sont prévus pour la dévolution d'aérodromes de l'O.T.A.N. aux collectivités locales. J'espère que ce transfert ne sera pas un cadeau empoisonné. La tentation

est toujours très grande d'utiliser des installations existantes. Mais les besoins civils sont très différents des besoins militaires et, souvent, si l'on calcule le coût global de l'opération — c'est-à-dire investissement plus coût d'entretien — on se rend compte qu'il vaudrait mieux refaire un aérodrome nouveau adapté aux besoins plutôt qu'essayer de réanimer à grands frais des installations conçues dans un esprit radicalement différent.

La navigation aérienne s'est, elle aussi, redéployée en direction du fonctionnement de ses services aux dépens de l'effort d'investissement. De tous les avis que j'ai recueillis, il se dégage l'impression que les services rendus aux utilisateurs sont satisfaisants. Les attentes, notamment en région parisienne, ont diminué très fortement. Les relations entre civils et militaires se sont améliorées et les rapports avec la délégation à l'espace aérien se sont normalisés. Il est certain que, si la pause actuelle dans le budget n'est pas ressentie douloureusement, nous devons nous attendre dans les années prochaines à de nouveaux investissements pour la création de nouveaux centres de contrôle régional, comme celui de Brest, ou à des achats de matériels nouveaux pour le contrôle automatique du transport aérien vers 1980.

On note cette année des créations de postes d'officiers contrôleurs et de techniciens électroniciens en nombre acceptable, toujours dans l'optique d'une pause provisoire. La navigation aérienne va s'efforcer d'améliorer son dispositif de contrôle dans les basses couches utilisées par les transports intérieurs et l'aviation en général.

Les problèmes d'Eurocontrol ne sont toujours pas résolus, notamment l'orientation de l'organisation internationale quant à ses bases et à ses moyens. Eurocontrol ne devrait-elle devenir qu'un organisme d'étude ? Devrait-elle, au contraire, étendre le domaine de sa gestion ? Nous avons là une preuve supplémentaire, s'il en est besoin, des difficultés que rencontrent les organismes supra-nationaux.

Autre service technique : la météorologie, dont l'activité est suspendue à un transfert éventuel à Toulouse. Je dis « éventuel » puisque, selon ce qui m'a été communiqué — mais peut-être M. le secrétaire d'Etat pourra-t-il nous donner quelques explications complémentaires — on étudierait encore les avantages respectifs d'un transfert à Toulouse et d'un regroupement en région parisienne. Si l'on s'arrêtait à cette dernière solution, pourrait-on envisager l'utilisation du Bourget ? Ce n'est bien entendu qu'une simple idée, peut-être dépourvue de tout sens pratique.

Quoi qu'il en soit, la météorologie développe ses activités : E. D. F., agriculteurs, pétroliers, protection civile et bien d'autres recourent désormais à ses services. Nous devons faire en sorte, quelle que soit la méthode employée, car seul l'objectif compte, que la météorologie nationale puisse jouer le rôle important que beaucoup attendent de ce service.

Je terminerai cet exposé, peut-être un peu long, par quelques considérations sur l'aviation générale. Celle-ci a, dans l'ensemble, assez bien résisté à la crise, encore qu'il faille noter un transfert d'activités des jeunes vers les adultes. Au dernier recensement, nous avons en France environ 5 600 avions pour 36 000 pilotes, suivis de près par l'Allemagne qui a environ 5 000 avions pour seulement 9 000 pilotes. Il n'est pas besoin d'être expert en mathématiques pour conclure de ce rapport que nous avons beaucoup de pilotes, mais que ceux-ci volent peu. Les aides aux jeunes ont régressé en valeur relative, compte tenu de l'érosion monétaire. Faut-il les augmenter ? Faut-il étudier un nouveau système de participation de l'Etat fondé sur des bases nouvelles et donc repenser totalement le problème ? Je serais, pour ma part, partisan de la seconde solution et ce thème sera l'un de ceux qui feront l'objet d'un groupe de réflexion que nous organiserons l'an prochain, dans le cadre du Sénat, sur l'aviation générale, comme nous venons de le faire pour les aéroports et les transports régionaux.

Un mot sur les aérodromes de l'aviation générale de la région parisienne. A peu près tous suscitent l'opposition grandissante des riverains, fondée parfois sur des renseignements volontairement erronés de la part des défenseurs de l'environnement, favorisée aussi — il faut le dire pour être juste — par certains silences circonspects d'Aéroport de Paris à l'égard de ses projets. Il est permis de regretter que cette discrétion s'étende parfois aux réponses que l'administration fait aux questions posées par les commissions parlementaires.

Il semble, si l'on excepte les jets, que ce soit au-delà d'un certain trafic que les riverains commencent à s'émouvoir, ce qui voudrait dire qu'à des aérodromes à grand trafic et à grande concentration d'appareils il faudrait préférer un nombre plus grand d'aérodromes à trafic limité. Or, compte tenu des investissements nécessaires et du coût de fonctionnement des aéro-

ports importants, je ne suis pas sûr que cette solution serait plus coûteuse, bien que, sans doute, plus difficile à mettre en œuvre.

De toute façon, même si cela était, nous devrions, je crois, dans la mesure où nous considérons de plus en plus que la qualité de la vie est une donnée fondamentale, en tirer les conclusions au plan des différents investissements d'ordre national, fût-ce au prix d'une certaine augmentation du coût des projets.

Dernier point que j'évoque régulièrement chaque année en ayant l'impression de rencontrer l'indifférence générale : pour quoi ne veut-on pas, pour les petites machines, s'attaquer à la réduction du bruit à la source, dont l'étude serait d'ailleurs peut-être la bienvenue pour certains services à la recherche d'activités ?

Jusqu'à ce jour, l'administration se refuse à intervenir en invoquant les futures directives de l'O. A. C. I., l'organisation de l'aviation civile internationale, dont elle sait pertinemment qu'elles n'interviendront pas avant de longues années, moyennant quoi la situation se dégrade. Nos constructeurs, qui ne sont pas motivés sur le plan du marché national, voient se fermer les marchés des pays européens qui, eux, ont adopté une réglementation plus précise et nous voyons parfois se dresser contre cette aviation des oppositions, alors que nous souhaiterions, au contraire, qu'elle devienne de plus en plus populaire.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je voulais dire à propos de ce budget, que votre commission des finances, compte tenu des observations que je viens de formuler, soumet à votre appréciation. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, tous les chiffres concernant la composition des flottes et le trafic de nos différentes compagnies de transport aérien se trouvent dans mon rapport écrit. Je ne les reprendrai donc pas à cette tribune.

Je voudrais simplement rappeler que les compagnies françaises ont peut-être mieux supporté que d'autres les difficultés financières qu'ont connues presque toutes les compagnies de transport aérien.

Celles-ci ont eu à subir, en 1974, une augmentation du prix du carburant de 225 p. 100 sur 1973 et les conséquences de la récession économique qui frappe depuis 1974 les principaux pays industrialisés.

Sur le plan financier, les recettes commerciales des services internationaux ont été de 0,3 p. 100 inférieures aux seules dépenses d'exploitation et de 11 p. 100 inférieures aux objectifs fixés pour tirer un revenu raisonnable des investissements après déduction des intérêts à payer et des impôts.

La compagnie nationale Air France a réalisé une progression du trafic moyen de 9,8 p. 100, contre 3,3 p. 100 pour l'ensemble des compagnies régulières, et une augmentation de 14,50 p. 100 sur le fret, ce qui constitue un résultat assez remarquable. Malgré cela, son compte d'exploitation pour l'exercice 1974 s'est traduit par une perte de 542 millions de francs, alors qu'en 1971 les bénéfices avaient été de 12 millions de francs et, en 1972, de 50 300 000 francs.

Cette différence entre l'augmentation du trafic et les mauvais résultats financiers tient essentiellement à quatre causes.

D'abord, à la hausse du prix des carburants qui, à elle seule, a majoré les dépenses de la compagnie de 840 millions de francs, les tarifs ayant été rajustés trop tardivement.

La deuxième cause, c'est la crise économique, qui a entraîné une progression du trafic beaucoup plus faible que prévu.

La troisième, ce sont les grèves, qui ont perturbé l'exploitation.

La quatrième, c'est le transfert des services à Roissy-en-France et les difficultés de liaison entre les deux aéroports. Les appareils de certaines compagnies françaises ou européennes arrivent à Orly, ce qui rend les échanges entre ces deux aéroports particulièrement difficiles. Or, il ne semble pas qu'une solution soit en vue pour diminuer le temps qu'exige cette liaison et qui peut parfois dépasser une heure et demie.

Pour l'année 1975, notre compagnie nationale s'est engagée dans une action tendant à établir son équilibre financier dans un délai de trois ans, en essayant principalement de comprimer tous les postes dépensiers. Dans ce cadre triennal, elle procède en particulier à une révision de la politique de modernisation visant la flotte et les équipements connexes et des conditions d'exploitation de ses lignes. Il semble cependant que la perte brute de l'exercice 1975 devrait être de l'ordre de 400 millions de francs.

L'U. T. A., l'Union de transports aériens, a connu aussi une progression de son tarif supérieure à la moyenne de l'ensemble des compagnies puisque, de 1973 à 1974, elle a connu une augmentation de son trafic passagers de 14 p. 100 environ, comme pour le fret. Mais, pour cette compagnie aussi, malgré une progression de 36 p. 100 du chiffre d'affaires, l'exercice 1974 s'est soldé par un déficit de 21 millions de francs, pour les mêmes raisons qu'Air France. On peut cependant espérer, en ce qui concerne l'U. T. A., que les résultats de 1975 permettront d'éponger au moins en grande partie le déficit des deux exercices précédents.

Les résultats d'Air Inter ont été eux-mêmes profondément marqués par la conjoncture et pour les mêmes raisons, à savoir la hausse des carburants, la crise économique, la grève du personnel en avril, l'installation d'une antenne à Roissy-en-France. Cette compagnie a eu, en 1974, un déficit de 12 millions de francs. En revanche, en 1975, un bénéfice devrait apparaître, de l'ordre de 15 millions de francs.

Cependant, la compagnie Air Inter, qui assure les relations à l'intérieur du territoire national, connaît un certain nombre de problèmes spécifiques que je souhaiterais évoquer ici. A côté des impératifs financiers de la compagnie, il en est d'autres qui concernent la politique globale d'aménagement du territoire. Les relations aériennes permettent de diminuer les inconvénients de l'éloignement de Paris de certains départements, dont celui que je représente.

Or, cette politique de service public ne semble pas être prise suffisamment en considération, d'abord en ce qui concerne les prix du transport. Plus des deux tiers des passagers empruntant les lignes d'Air Inter ont un revenu supérieur à 4 000 francs par mois. Nous sommes donc loin d'une véritable démocratisation du transport aérien. Beaucoup de nos compatriotes sont ainsi écartés du transport aérien intérieur, alors qu'ils n'hésitent pas à utiliser des charters dont les prix sont plus abordables. Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est une affaire de Gouvernement qui peut agir en diminuant, soit les charges pesant sur la compagnie du fait du financement des appareils lors de l'achat, soit le taux de la T. V. A. ou la taxe sur les carburants, etc.

J'évoquerai un autre problème important relatif à la compagnie Air Inter, celui des horaires. Je voudrais ici, si vous me le permettez, citer à ce sujet un cas que je connais bien — c'est un cas particulier, mais il a valeur d'exemple — celui de la liaison Paris—Perpignan. Sur cette relation, il n'existe qu'un seul service par jour, au milieu de la journée. S'il correspond tout à fait à ce que souhaite la clientèle touristique, il est en revanche défavorable à la clientèle des hommes d'affaires. Lorsque ceux-ci prennent l'avion pour passer une journée à Paris, ils doivent y passer deux nuits et prendre quatre repas, ce qui élève considérablement le prix de ce déplacement.

Or, sur cet aérodrome de Perpignan et sur cette ligne, depuis 1972, la progression du nombre des voyageurs a été constante. Le coefficient de remplissage en 1975, jusqu'au 31 octobre, a été de 64,6 p. 100 contre 58,2 p. 100 en 1974.

Cette ligne ne peut continuer à se développer sans un deuxième service. Il n'est pas possible, paraît-il, de l'assurer, bien que la compagnie ait institué une troisième relation sur Paris—Nîmes malgré la diminution du trafic sur cette liaison, dont le coefficient de remplissage a été, en 1974, de 54,74 p. 100. La raison en est sans doute commerciale car Air Inter a voulu récupérer un certain nombre de voyageurs qu'un service établi au départ de Valence par une compagnie de troisième niveau lui a retirés. Donc, je disais qu'il n'est, paraît-il, pas possible d'assurer un nouveau service avec un départ de Perpignan tôt le matin et un retour tard le soir, parce que cet horaire est souhaité par toutes les villes et que la compagnie ne peut pas immobiliser des appareils pendant le milieu de la journée ce qui, bien sûr, grèverait considérablement son coût d'exploitation.

Mais alors, ne faut-il pas repenser le problème global et prévoir un planning d'utilisation du matériel, non pas à l'échelle nationale, mais à l'échelle européenne? Nous pensons que ce problème mérite d'être étudié. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'y revenir, soit lors de la prochaine discussion budgétaire, soit par la procédure des questions orales avec débat.

En ce qui concerne l'aéroport de Paris, pour la première fois la progression d'une année sur l'autre a été à peu près nulle, alors que le taux de développement, en moyenne, avait été de 12,8 p. 100 pour la précédente décennie. Cette tendance se retrouve d'ailleurs pour l'ensemble des aéroports européens, puisque l'aéroport de Paris conserve toujours la deuxième place après Londres pour les passagers et la troisième place après Londres et Francfort pour le fret.

Le bilan d'exploitation s'est traduit, en 1974, par une perte de 77,9 millions de francs, ramenée à 22,9 millions de francs par un allègement des charges financières de 55 millions de francs dont l'établissement a bénéficié de la part de l'Etat.

Pour 1975, la dernière estimation laisse prévoir un déficit de 47 600 000 francs, compte tenu d'un apport de l'Etat qui serait de 50 millions de francs. Ce déséquilibre est dû essentiellement à la charge, très lourde, des investissements nécessaires pour la réalisation de l'aéroport de Roissy après celle d'Orly-Ouest, investissements réalisés à 75 p. 100 par le recours à l'emprunt. Bien sûr, ce recours à l'emprunt permettra d'alléger, compte tenu de l'érosion monétaire, les charges d'investissement dans les années qui viennent.

Mais il faut souligner que de 1967 à 1973, les dépenses d'investissement ont égalé, parfois même dépassé, le chiffre d'affaires de l'aéroport de Paris. Ces mêmes charges ne devraient pas dépasser le tiers du chiffre d'affaires au cours du VII^e Plan. En effet, la première tranche de Roissy risque d'être rapidement saturée, ce qui nécessite une nouvelle répartition du trafic entre Orly et Roissy si l'on ne veut pas augmenter encore les investissements sur Roissy, Orly disposant d'ailleurs d'une capacité disponible pendant quelques années encore.

En ce qui concerne nos constructions aéronautiques, je voudrais parler tout d'abord de *Concorde*, lequel est devenu un cheval de bataille pour de nombreuses personnes qui sont pour ou contre. On reproche le coût d'investissement qu'a nécessité sa construction.

Je voudrais essayer, par une comparaison, d'indiquer le montant réel des chiffres. Il est prévu, pour la part française, jusqu'en 1978, une dépense de 8 830 millions de francs. Mais, rappelons, pour donner un ordre de grandeur, que la contribution de l'Etat au budget de la S.N.C.F., pour une année, est supérieure à dix milliards de francs.

Par conséquent, ces chiffres situent les proportions, car *Concorde* présente un caractère un peu particulier.

Nous qui avons été au départ contre la fabrication de cet appareil, nous devons reconnaître que ses qualités et ses performances en font un avion de toute première qualité. Il se présente malheureusement dans une conjoncture économique qui n'est pas favorable. Mais l'apparition de cet appareil aura des retombées économiques certaines.

Rappelez-vous, mesdames, messieurs, que lors de la sortie de *Caravelle* il y a quelques années, notre industrie française avait bénéficié de sa renommée, la France ayant acquis la réputation de produire des produits de qualité et à la pointe de la technique. Il en sera certainement de même avec *Concorde* qui, de plus, ouvrira la route à l'aviation commerciale de demain.

Mais pour qu'il en soit ainsi, il est urgent de préparer sans plus tarder le supersonique de demain, qui devra disposer d'une charge commerciale plus en rapport avec son coût d'utilisation et être propulsé par des réacteurs modernes, silencieux, économiques et développables. N'oublions pas que le moteur de *Concorde* a été mis à l'étude en 1950, est sorti en 1956, et est arrivé au terme de son développement.

Nous pensons qu'une collaboration du même type que celle liant la S.N.E.C.M.A. — la société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation — et General Electric devrait être recherchée avec des constructeurs américains.

Pour l'*Airbus A 300 B*, 25 exemplaires ont été commandés et 28 options ont été prises. Le prix en est certes élevé, puisqu'il est de 20 millions de dollars pour la version B 2 et de 21 millions de dollars pour la version B 4. Mais les frais de consommation en carburant et les frais d'entretien sont moins onéreux que sur les appareils actuellement en service. Sur le trajet Paris—Londres, le *Boeing 727-200* est de 45 p. 100 plus coûteux que l'*Airbus* au siège offert.

Les possibilités de développement du B. 4 peuvent d'ailleurs permettre de remplacer sur des étapes long-courrier le *Boeing 707*.

Le *Falcon 50* de Dassault-S.N.I.A.S. surclassé par son rayon d'action, qui est de 5 500 kilomètres, les avions américains de même type tel que le *Jet Star* de *Lockheed*.

Le moteur de dix tonnes de poussée, le C.F.M. 56, dont la certification est prévue pour 1978, présente un certain nombre d'avantages importants tels qu'une consommation de carburant réduite et un niveau de bruit très bas. Ce moteur pourrait équiper le *Super-Mercure* ou l'*Airbus* quadrimoteurs et peut-être des avions nouveaux. Il est prévu qu'il pourra être monté, en raison de la diminution du bruit et de sa moindre consommation en carburant, sur des appareils en service, comme les D. C. 8 ou des versions nouvelles du *Boeing 707*. Les constructeurs prévoient une commercialisation de 9 000 à 10 000 unités.

Après cette très rapide revue du matériel aéronautique, je voudrais insister particulièrement sur les éléments de commercialisation. Dans mon rapport écrit, je compare les systèmes de financement français et américain. Je n'y reviendrai pas à cette tribune afin de ne pas allonger mon propos. Je voudrais cependant indiquer que si la France ne peut appliquer une

telle politique, c'est, d'une part, parce que la taille de ses établissements de crédit ne le lui permet pas et, d'autre part, parce que nos avions sont de plus en plus fabriqués en collaboration avec nos voisins européens qui ont des systèmes de crédit différents.

L'Europe doit donc faire preuve d'imagination pour se doter de structures financières et commerciales à l'échelle de ses ambitions. Nous souhaiterions que le Gouvernement français défende énergiquement une telle politique pour que notre industrie aéronautique continue à avoir sa vie propre et ne tende pas à devenir une sous-traitance de l'industrie aéronautique américaine.

En conclusion de cette étude, votre commission se doit tout d'abord de féliciter nos transporteurs aériens pour le développement du trafic réalisé, même si les résultats n'ont pas suivi ce développement, dans une conjoncture particulièrement défavorable.

Elle observe cependant que cette progression d'activité ne s'est pas toujours traduite, comme c'est le cas pour Air France, par une amélioration de la situation financière de l'entreprise, en dépit de l'augmentation très sensible des tarifs. Il lui est apparu que le rendement du passager-kilomètre devait donc être pris en considération au même titre que la recherche de la clientèle.

Dans le cas particulier d'Air Inter, votre commission souhaite, en outre, que la cadence des dessertes et des horaires tienne compte, au mieux, des besoins des usagers parisiens et de province conciliables avec le meilleur emploi du matériel volant.

En ce qui concerne les matériels aéronautiques, elle souhaite qu'une meilleure coordination s'établisse au plan français et surtout européen entre constructeurs et transporteurs. A ce sujet, l'exemple du *Mercury* lui semble déplorable, puisqu'il apparaît que le lancement de cet avion a été décidé avec l'aide des pouvoirs publics malgré le refus manifesté au départ par Air France d'acquiescer un appareil disposant d'un rayon d'action plus réduit que les moyens-courriers classiques.

Votre commission tient enfin à souligner le rôle essentiel que joue la construction aéronautique, qu'il s'agisse de ses retombées technologiques ou de l'amélioration de l'image de marque de notre industrie.

Ces éléments justifient, à son avis, les aides financières qui lui sont accordées.

Elle est cependant convaincue que, seule, la mise en commun des moyens européens permettra à notre continent de faire face à la puissance financière et technologique des Etats-Unis.

Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan émet un avis favorable à l'adoption des dispositions du projet de loi de finances pour 1976 concernant l'aviation civile et commerciale. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté les exposés de vos rapporteurs avec une attention toute particulière. Ils ont procédé l'un et l'autre à une analyse très complète de ce projet de budget de l'aviation civile. Qu'il me soit permis de vous indiquer combien je suis sensible à la valeur de ces rapports. Je voudrais vous féliciter, messieurs les rapporteurs, pour le travail considérable que vous avez effectué.

Ce budget, je le rappelle, se monte à 1 005 millions de francs pour les dépenses ordinaires, qui sont en progression de 14 p. 100 sur cette année, et à 1 447 millions de francs pour les crédits de paiement des dépenses en capital qui marquent une très légère baisse par rapport à 1975. Par contre, les autorisations de programme s'élèvent à 1 757 millions de francs, traduisant une augmentation de 19 p. 100.

Sur ce total, la plus grosse part, soit 1 265 millions de francs vont à la construction aéronautique qui fait l'objet de tant de déclarations et de commentaires pessimistes.

Examinons d'abord les faits. Je vais, pour cela, passer rapidement en revue les principaux programmes en cours.

D'abord *Concorde*. Nous allons enfin voir en 1976 la consécration de treize années d'efforts en commun des industries française et britannique. A partir du 21 janvier prochain, il sera possible de quitter Paris à treize heures et d'être à Rio à seize heures alors qu'avec un avion classique il faut partir à neuf heures pour arriver à dix-huit heures seulement. Que d'obstacles il a fallu vaincre pour arriver à ce résultat ! Mais la preuve est là, devant nous, que les ingénieurs, les ouvriers techniciens et aussi les pilotes de la vieille Europe sont aujourd'hui, comme au tout début de l'aviation, à la pointe du progrès en matière aéronautique. Et toutes les critiques qui ont pu être

faites au nom de l'environnement, de la rentabilité ou de toute autre raison ne peuvent rien contre cette évidence : un nouveau moyen de transport est né qui réduit les distances et rapproche les hommes et qui finira par s'imposer malgré les oppositions farouches qu'il rencontre encore souvent.

C'est à la fin du mois de janvier que nous saurons si les autorités fédérales américaines autorisent l'atterrissage aux Etats-Unis. Si la réponse est positive, il sera possible de mettre l'avion en service sur Washington au printemps prochain. Pour New York, cela risque d'être un peu plus long.

Je réponds par avance aux questions que certains d'entre vous ne manqueront pas de me poser sur la suite du programme : pourquoi ne construit-on pas d'avions au-delà du seizième et pourquoi n'entreprend-on pas le développement de versions améliorées ? Sur ces deux points, je rappellerai d'abord ce que certains semblent constamment ignorer : nous ne sommes pas seuls dans ce programme et nous ne pouvons rien faire sans l'accord de nos partenaires britanniques. Or ceux-ci n'ont pas manifesté beaucoup d'enthousiasme pour aller de l'avant depuis un certain temps, ces temps derniers essentiellement.

Ils ont en particulier indiqué clairement à plusieurs reprises qu'ils n'envisageraient pas le lancement en fabrication de nouveaux appareils tant que la situation commerciale n'évoluerait pas. J'ai néanmoins demandé à mon collègue britannique, et il m'a donné son accord, que l'on étudie de près s'il n'y avait pas intérêt à lancer les travaux à long cycle sans attendre ce moment pour éviter une discontinuité dans la chaîne. Cette étude est en cours, mais sur des bases que je juge pour ma part trop limitatives et que j'ai dû accepter pour sauvegarder l'avenir.

Quant à l'étude de versions développées, elle ne s'impose pas pour le moment. L'avion actuel satisfait les objectifs qui lui avaient été fixés, notamment en ce qui concerne le rayon d'action. En matière de bruit, par ailleurs, on ne pourrait obtenir de progrès significatifs qu'en étudiant un moteur entièrement nouveau car le moteur actuel est au bout de ses possibilités dans ce domaine.

Tout autre est le cas de l'*Airbus*. Il est regrettable que les défenseurs de l'environnement ne mettent pas autant d'acharnement à le défendre qu'ils en mettent pour attaquer *Concorde*, car c'est le plus silencieux des avions de transport. Il est malheureusement arrivé sur le marché exactement au moment où les compagnies aériennes ont dû mettre un frein considérable à leurs investissements. Malgré cela, il réussit à s'imposer dans nombre de pays face à une concurrence d'autant plus âpre que tous les constructeurs sont touchés par la crise et voient leurs ventes diminuer. Actuellement, vingt-cinq avions sont vendus ferme et vingt-sept options ont été prises. Les fabrications sont en cours pour les soixante-huit premiers avions et j'ai autorisé les approvisionnements à long terme jusqu'au quatre-vingt-quatrième avion. Cet avion est le produit de base de notre industrie pour de longues années. Un de vos rapporteurs a posé la question de savoir si on atteindrait le chiffre de trois cents appareils qui a servi de base pour fixer le prix de vente. Il est impossible de rien affirmer dans ce domaine, mais j'en suis pour ma part tout à fait convaincu.

Actuellement, tous les efforts portent sur la commercialisation des deux versions existantes B. 2 et B. 4, mais nous sommes prêts à lancer, en liaison avec nos partenaires, le développement de nouvelles versions dès que le marché fera apparaître un besoin précis. Il ne servirait à rien de lancer prématurément le développement d'une version qui ne correspondrait pas aux besoins des compagnies.

Le troisième grand programme aéronautique est le moteur CFM 56 développé par la S.N.E.C.M.A. en coopération avec la société américaine General Electric. Tous les objectifs initialement fixés devraient être largement tenus et le moteur certifié courant 1978. Ce moteur, qui apportera des progrès considérables en matière de bruit, de pollution et de consommation, notamment, commence à intéresser beaucoup les aviateurs et les compagnies aériennes pour les avions de la prochaine génération. Son marché potentiel est estimé à 3 000 unités entre 1980 et 2000.

En dehors de ces trois programmes, un certain nombre d'opérations de moindre importance se poursuivent comme les *Mystère 10* et *20*, le *Corvette*, les hélicoptères SA. 350, SA. 360 et SA. 365, ou démarrent comme le *Mystère 50*, le *Super-Puma* ou le moteur de 1 800 CV.

Ce tableau vous aura, je l'espère, convaincu qu'il est tout à fait exagéré de dire, comme certains s'y complaisent, que notre construction aéronautique civile est en voie de disparition et que le Gouvernement l'abandonne à son triste sort. Bien sûr, nous traversons une période difficile ; bien sûr, les résultats commerciaux ne sont pas toujours ceux que l'on avait espérés ; bien

sûr, la domination américaine est écrasante. Mais nous développons ou fabriquons de nombreux produits parfaitement compétitifs à tous points de vue et nous détenons un certain nombre d'atouts qui sont des garanties précieuses pour l'avenir.

Cet avenir, le Gouvernement s'en préoccupe très activement, mais il entend tenir compte des expériences passées et de la réalité d'aujourd'hui et ne pas se lancer tête baissée dans un nouveau programme sans s'être assuré au préalable de ses chances de succès. J'admire beaucoup les gens qui écrivent et déclarent : « Il n'y a qu'à », mais qui seraient bien en peine de justifier commercialement leurs propositions. Je pense, pour ma part, qu'une décision de cette importance doit s'entourer d'un certain nombre de précautions. Mais je peux vous assurer que depuis l'annonce faite par M. le Premier ministre au Bourget, un travail important est en cours pour définir quel avion faire et avec qui le faire. Je réponds ainsi au souci exprimé par votre commission des finances. Ce n'est que lorsque nous aurons examiné avec soin toutes les possibilités qui s'offrent à nous que nous prendrons la décision : ce ne sera pas, en toute hypothèse, avant plusieurs mois.

Je me suis étendu un peu longuement sur ce sujet, mais je tenais à remettre les choses au point : notre industrie aéronautique civile n'est pas dans une situation aussi mauvaise que certains le disent et je peux vous assurer que le Gouvernement, comme il l'a toujours fait, est bien décidé à faire ce qu'il faut pour assurer son avenir.

Je voudrais maintenant passer en revue les autres secteurs de l'aviation civile.

Dans le transport aérien, la situation est toujours assez préoccupante à Air France. Votre rapporteur spécial, M. Fortier, a d'ailleurs fait une analyse très pertinente et très complète de cette situation. Après un déficit de 540 millions de francs en 1974, la compagnie prévoyait, au mois de septembre, un déficit de plus de 300 millions de francs en 1975. Il sera certainement plus important après les événements qui ont perturbé le fonctionnement de la compagnie ces dernières semaines. Cette situation n'est pas propre à Air France : de nombreuses compagnies aériennes connaîtront, en 1975, des résultats aussi mauvais, sinon plus, qu'en 1974. Certaines semblent se comporter mieux, mais c'est souvent au prix de fermeture de lignes et de compression d'emploi. Ce n'est pas la voie suivie à Air France où priorité est donnée au maintien de l'emploi.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. On a beaucoup parlé, vos rapporteurs les premiers, de contraintes particulières subies par notre compagnie nationale qui la pénaliseraient par rapport à la concurrence. C'est ainsi que l'on cite assez souvent le maintien en service des vieilles *Caravelle*, l'exploitation partagée entre Orly et Roissy, la desserte de la Corse ou des départements et territoires d'outre-mer, le maintien de certaines lignes pour des considérations de politique extérieure, etc. A partir de ces données, l'administration procède actuellement à un examen détaillé de ces différents points mais ce n'est en fait qu'un aspect du problème et la compagnie met actuellement au point un plan de redressement global. Le Gouvernement, pour sa part, est décidé, n'en doutez pas, à faire ce qu'il faut pour l'aider à renouer le plus rapidement possible avec l'équilibre financier que la compagnie connaissait depuis dix ans.

La situation du transport aérien intérieur est heureusement meilleure. Air Inter, en particulier, a vu son trafic reprendre une croissance normale et devrait avoir, en 1975, grâce aussi à une gestion rigoureuse, des résultats très satisfaisants, mise à part la desserte de Perpignan pour laquelle je répondrai directement à M. Pams, sans provoquer une guerre entre les villes de Perpignan et de Nîmes que vous avez citées.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis. Il ne s'agit pas seulement de Perpignan !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Quant au transport régional, la crise n'a pas interrompu la croissance extrêmement rapide qu'il a connue depuis quelques années et qui se traduit par le réseau aérien dense et ramifié que nous connaissons aujourd'hui. Il importe maintenant que nous abordions une phase de consolidation des entreprises et, dans certains cas, de rationalisation des dessertes : l'Etat, en délivrant ou en renouvelant les autorisations de transport, devra obtenir des entreprises des justifications économiques accrues et une amélioration progressive de leur structure financière. Il devra, dans le cas des dessertes menaçant d'être lourdement et longuement déficitaires, s'assurer que ceux qui les subventionnent ont une connaissance satisfaisante des données nécessaires. Il devra enfin, sans se départir du libéralisme qui a été la règle jusqu'ici, s'efforcer d'organiser la concurrence lors de l'attribution des droits par une meilleure information de tous.

Ce souci de développement de l'information, je désire l'appliquer à tous mes partenaires, au dehors de l'administration aussi bien qu'en son sein.

Le développement des moyens techniques n'a de signification qu'au service des hommes. C'est pourquoi le budget de 1976 accorde une priorité plus marquée aux moyens de fonctionnement du secrétariat général à l'aviation civile que les budgets antérieurs. Cela se traduit par la création d'emplois nouveaux plus nombreux, d'une part, dans les différents corps de la navigation aérienne : 120 emplois d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, d'électroniciens de la sécurité aérienne et de techniciens de l'aviation civile ; d'autre part, dans les corps techniques de la météorologie nationale : 92 emplois.

A l'égard de ces personnels, j'entends poursuivre une politique de concertation.

C'est sur cette base qu'il conviendra de préparer et de réaliser le regroupement de services de la météorologie nationale à Toulouse qui est, monsieur Fortier, une décision acquise et irréversible. Des travaux commenceront d'ailleurs sur place dès 1976. Parallèlement, des mesures d'accompagnement sont prévues pour mettre les agents — et leurs conjoints — en mesure de faire face, dans de bonnes conditions, aux conséquences du transfert.

Je suis convaincu que cette opération, à la réussite de laquelle le Gouvernement attache une grande importance, marquera une étape décisive dans la modernisation de la météorologie nationale au service de l'aéronautique, bien sûr, mais plus généralement à celui de la protection de l'environnement, de la sécurité des personnes et des biens et, enfin, des nombreux secteurs de la vie nationale pour l'activité desquels l'observation et la prévision des phénomènes atmosphériques constituent une donnée importante.

En matière de navigation aérienne, les objectifs demeurent les mêmes que par le passé : sécurité, régularité, réduction des nuisances, mais, surtout, qualité des services, pour laquelle les facteurs humains jouent un grand rôle. C'est pourquoi j'attache beaucoup d'importance à la concertation tant avec les utilisateurs qu'avec les personnels.

L'accroissement des effectifs et la construction prochaine d'un centre de contrôle supplémentaire de dimensions raisonnables, où une attention particulière sera portée aux conditions de travail, doivent permettre de réduire les tensions auxquelles sont soumis les agents au dévouement desquels je tiens à rendre hommage.

Pour compléter cet examen des différents secteurs de l'aviation civile, je voudrais enfin parler des aéroports.

Ce budget de 1976, comme déjà celui de 1975, porte la marque d'une certaine rigueur dans les investissements nouveaux, conséquence logique du ralentissement de la croissance du trafic.

De plus, je partage entièrement l'opinion exprimée par le rapporteur de la commission des finances : évitons le luxe. Nous devons faire en sorte que les différentes régions du pays soient dotées des équipements nécessaires à leur développement, mais ces équipements doivent être conçus dans un souci d'économie.

C'est dans cet esprit qu'une seule opération nouvelle importante est lancée cette année : l'extension sud de l'aéroport de Nice, qui permettra, par le déplacement des pistes vers la mer, d'augmenter les possibilités opérationnelles de cet aéroport et de réduire considérablement les nuisances dues au bruit.

C'est dans cet esprit, également, que la mise en service de la deuxième aérogare de Roissy initialement prévue en 1979 est reportée à 1981 au plus tôt, les installations existantes devant suffire jusque-là.

Parallèlement, la fermeture du Bourget au trafic commercial pourrait être avancée à 1977.

Ces mesures auront pour effet d'améliorer la situation financière d'Aéroport de Paris et de permettre un retour progressif à l'équilibre des comptes. Je rappelle à ce propos que l'Etat a consenti des efforts importants sous forme d'allègements des charges financières et d'apports en capital pour accélérer ce retour à l'équilibre.

En ce qui concerne l'aide aux riverains, pour laquelle je rappelle qu'un décret de 1973 avait institué une taxe parafiscale, des résultats très concrets ont été obtenus : depuis l'origine et jusqu'à la fin de cette année, cette taxe aura rapporté environ 60 millions de francs.

Elle a d'ores et déjà permis autour de Roissy l'achat de cent cinquante logements et l'insonorisation de sept écoles. Autour d'Orly sont à l'heure actuelle réalisés, en cours ou en négociation l'achat de soixante-quinze logements ainsi que l'insonorisation de trente-trois écoles — représentant neuf cent trois

classes — et de quatre établissements médico-sociaux. Ces programmes se poursuivront les années prochaines, notamment autour d'Orly, grâce à la concertation étroite qui s'est établie entre les collectivités intéressées, Aéroport de Paris et les services départementaux concernés ainsi que grâce aux compléments de subventions accordés par les ministères de l'éducation et de la santé.

Par ailleurs, je fais étudier une modification de cette taxe pour la rendre plus incitative en pénalisant davantage les avions les plus bruyants. Les résultats de cette étude me seront communiqués prochainement.

Enfin, les services de l'aviation civile, en liaison avec les compagnies aériennes, Aéroport de Paris et les préfets concernés, étudient en permanence les améliorations de trajectoire à l'arrivée et au départ d'Orly et de Roissy pour diminuer la gêne pour les riverains de ces aéroports, et plusieurs améliorations ont déjà pu être apportées autour de ces deux plates-formes.

Pour conclure, je dirai que si l'aviation civile connaît actuellement en France comme dans d'autres pays des difficultés sérieuses, elle ne manque pas non plus d'atouts pour les surmonter et pour envisager l'avenir avec confiance. Le principal de ces atouts est probablement la qualité des hommes et des femmes qui la servent et leur amour de leur métier.

Vous pouvez être assurés que le Gouvernement est bien décidé à faire tout ce qu'il doit pour ce secteur de l'activité nationale auquel il attache le plus grand prix. Ce projet de budget répond, je crois, à ce souci, et c'est pourquoi je vous demande, mesdames, messieurs les sénateurs, après l'avis exprimé par vos commissions, de bien vouloir le voter. (*Applaudissements à droite ainsi que sur les travées de l'Union des démocrates pour la République et de l'Union centriste des démocrates de progrès.*)

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

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

M. René Monory, rapporteur général. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous dire, avec beaucoup de courtoisie, que vous nous avez laissés un peu sur notre faim.

Je ne vous cacherai pas que les crédits de votre ministère ont été examinés, en commission des finances, dans un climat de malaise. D'ailleurs, nous n'avons pas, comme pour d'autres budgets, émis un avis favorable, ni un avis défavorable, car nous souhaitons obtenir de plus amples explications quant à l'avenir de notre industrie aéronautique.

Je rends hommage à notre rapporteur spécial, dont la tâche était difficile. En ce qui concerne certaines fabrications, il s'est montré peut-être plus optimiste que certains d'entre nous, et il a fait preuve, dans la rédaction de son rapport, de beaucoup d'objectivité.

Lorsque vous avez parlé de *Concorde*, monsieur le secrétaire d'Etat, vous vous êtes placé sur la défensive tout en faisant montre d'une certaine ironie à l'égard de ceux qui nourrissent encore quelque doute sur le destin commercial de cet appareil. Cela, je le regrette. Pourquoi ?

Concorde vole vite et dans des conditions satisfaisantes, et tous nous nous réjouissons des succès de la technologie française, qui a peut-être étonné nos voisins. Mais dans une société libérale, à laquelle je suis personnellement attaché, il est un certain nombre de contraintes qu'il importe de respecter. Il faut œuvrer dans un créneau commercial pour vendre chez nous mais aussi à l'étranger. Or nous fabriquerons seize appareils *Concorde*, nous n'en commercialiserons que quatorze et neuf sont déjà vendus.

Il faut dire que *Concorde*, avec son environnement — sa maintenance — est vendu actuellement à peine à la moitié de son prix de revient aux compagnies française et britannique. Malgré ces conditions très favorables et la vente des places au prix des premières majoré de 20 p. 100, nous équilibrerons à peine. Ce qui m'inquiète énormément, c'est qu'en 1976 on prévoit que le déficit actuel ne sera pas comblé.

Que les Américains nous donnent ou non l'autorisation d'atterrir à Washington importe peu. Ce qui compte, c'est qu'un certain nombre d'emplois dépendent de la continuité de la fabrication de *Concorde*. D'autre part, il existe des contraintes budgétaires, et nous perdons 200 millions de francs chaque fois que l'on vend un appareil.

Ce qui m'inquiète, c'est de savoir comment, sur le plan commercial, va se poursuivre l'opération *Concorde*. D'une part, aucune vente n'est actuellement prévue. D'autre part, comment allons-nous intéresser d'autres partenaires commerciaux éventuels étant donné les perspectives actuelles de déficit ?

Sans doute, deux mille personnes ont-elles déjà retenu des places sur *Concorde*. Seulement, dès qu'un produit nouveau de cette qualité est lancé sur le marché, il y a toujours des amateurs. En outre, il faut tenir compte des effets induits pour la compagnie Air France : la vente des places sur *Concorde* se fera au détriment de la vente de places de première classe sur les autres appareils.

Si, en considérant l'appareil *Concorde*, j'éprouve une grande satisfaction sur le plan technologique, je me dois, en ma qualité de rapporteur général, de rechercher comment, après l'important effort financier consenti, il est possible de rendre l'opération *Concorde* elle-même rentable.

Personnellement, je ne crois pas — mais je me trompe peut-être et c'est précisément sur ce point que j'aurais souhaité que vous nous répondiez — que seuls, même avec les Britanniques, nous soyons capables de produire un appareil susceptible d'intéresser le marché international, et d'abord, parce que son rayon d'action ne me paraît pas répondre aux nécessités de l'heure : l'appareil supersonique commercial devrait être un long-courrier plutôt qu'un moyen-courrier.

La question est donc posée : a-t-on l'intention de poursuivre la collaboration uniquement avec les Britanniques, avec tous les aléas que cela représente sur le plan commercial ou, au contraire, a-t-on l'intention d'élargir le champ d'investigation, pour réaliser un appareil plus perfectionné, au rayon d'action plus long, de rentabilité plus grande, cela avec d'autres partenaires capables de nous l'acheter ?

Si j'insiste, c'est parce qu'il serait tout à fait désagréable à la commission des finances que, l'année prochaine, des dotations de 1 200, 1 400 ou 1 500 millions de francs soient demandées pour poursuivre une œuvre qui n'aurait pas d'aboutissement commercial.

Je vous le dis encore une fois avec beaucoup de courtoisie, monsieur le secrétaire d'Etat, il ne faut pas masquer la vérité. Le problème est posé ; il faut le résoudre. Je disais, voilà peu de jours à cette tribune, et je le répète fermement : « Dire la vérité, c'est déjà commencer à résoudre une partie de nos problèmes. » (*Applaudissements.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous allons essayer de répondre à l'invitation de M. le rapporteur général de « rechercher la vérité et de la dire ».

Tout d'abord, quelques mots sur les personnels de la navigation aérienne et sur l'inégalité des indices.

Le 15 mai dernier, j'avais eu l'occasion, par une question écrite, d'attirer votre bienveillante attention sur les fonctionnaires de la navigation aérienne, et notamment sur l'inégalité des indices.

Votre réponse n'ayant pas satisfait les requêtes que j'avais alors exprimées, je me permets, à l'occasion de la discussion du budget de l'aviation civile, d'attirer à nouveau votre attention sur ce point particulier.

Depuis la parution, au *Journal officiel* du 19 octobre 1975, du décret n° 75-961 du 25 septembre 1975, les techniciens de la navigation aérienne relèvent du corps des techniciens de l'aviation civile. La structure indiciaire de ce nouveau corps est la même que celle de celui du corps des techniciens de la navigation aérienne. Il reste, par conséquent, toujours diminué par rapport à celui des officiers contrôleurs ou celui des électroniciens de la sécurité aérienne pour des fonctions ou responsabilités identiques.

Cependant, de nouvelles tâches relevant du transport aérien vont être confiées à ces techniciens, c'est-à-dire que ce corps embrasse à lui seul de nombreuses disciplines directement liées à la navigation et à la sécurité aériennes. La mobilité technique dont il sait faire preuve devrait le placer, sinon au-dessus, au moins à égalité avec celui des officiers contrôleurs étant donné la maîtrise qu'il a des tâches multiples qu'on lui confie.

L'échelonnement indiciaire des officiers contrôleurs et des électroniciens de la navigation aérienne supérieur à celui des techniciens de l'aviation civile est l'élément qui crée le malaise actuel, étant donné l'injustice flagrante qui résulte des différences existantes pour des fonctions et des attributions comportant une parfaite identité de responsabilités, de recrutement et de subordination hiérarchique.

C'est pourquoi je vous serais très obligé, monsieur le secrétaire d'Etat, de me faire savoir si vous êtes décidé à faire un effort financier propre à supprimer ces inégalités dont vous avez été saisi par les organismes représentatifs du personnel.

Il me serait possible, compte tenu des tableaux des divers indices de ces différents corps, de faire valoir le bien-fondé de ma requête.

Compte tenu du peu de temps qui m'est imparti, je ne puis m'étendre, mais je dispose de documents qui me poussent à considérer qu'il importe d'aligner ce nouveau corps sur celui des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et celui des électroniciens de la sécurité aérienne, bien que ces derniers bénéficient d'un statut spécial leur retirant le droit de grève, leur situation n'étant pas fondamentalement différente de celle des techniciens.

Un mot encore, pour en finir avec les officiers contrôleurs de la sécurité aérienne et des lourdes sanctions qu'ils subissent pour avoir exercé leur droit de grève constitutionnel.

Le Conseil d'Etat a reconnu l'abus de pouvoir commis à l'occasion des révocations. Ne pensez-vous pas qu'il y ait abus à maintenir des sanctions d'abaissement d'échelon qui se traduisent par des réductions de la rémunération des intéressés ? La loi d'amnistie a été une énorme tromperie pour ces personnels.

Malgré une négociation promise depuis longtemps, promesse faite pour endormir l'opinion publique, aucune négociation n'a été entreprise par vos services, et le comité des relations professionnelles ne peut remplacer un droit de grève qui doit être acquis à tous. La concertation que vous défendez devient l'auberge espagnole quand vous n'apportez aucune concrétisation aux études que vous menez.

Votre budget ne peut permettre aucun avancement de l'officier contrôleur de la circulation aérienne de 2^e classe à la 1^{re} classe en 1976 puisque l'avancement en 1975 a été refusé à plus de cent contrôleurs. Quels sont les provisions budgétaires pour la négociation que vous envisagez ? Les indemnités des contrôleurs de la circulation aérienne doivent être prises en compte pour le calcul de la pension car la pension à 50 p. 100 des rémunérations de la vie active n'est pas acceptable.

Maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat, bien que nous vivions tous deux dans une grande ville, Toulouse, où l'industrie aéronautique tient une place prépondérante, je me trouve dans l'obligation de ne pouvoir chanter le même cantique que celui que vous avez interprété à cette tribune.

L'étude objective du budget de l'aviation civile ne fait que confirmer notre déception et surtout le bien-fondé de nos inquiétudes quant à l'avenir de notre industrie aéronautique.

En 1975, dix millions de francs avaient été inscrits pour financer « les pré-études d'avions avancés ». Cette dotation n'a pas été reconduite pour 1976. Nous le déplorons.

Le chapitre 53-24 du titre V, relatif aux « Grands programmes d'études et de développement de matériels aéronautiques », s'élève à 1 265 millions de francs et se trouve ventilé de telle manière qu'aucun crédit n'est prévu pour le développement des versions de l'Airbus, dont vous nous avez parlé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat.

Une telle décision, dans les circonstances actuelles, nous apparaît comme d'une gravité exceptionnelle. Le Gouvernement veut-il renouveler avec l'Airbus l'erreur commise pour Caravelle ? Quel but poursuit-il pour ce type d'aviation ?

Nous sommes fort perplexes, surtout lorsque nous apprenons l'effort financier fait par la République fédérale d'Allemagne en faveur de cet appareil.

Les prévisions budgétaires de nos amis d'outre-Rhin font ressortir une inscription de 180 millions de marks pour le développement de l'Airbus A 300 B, de 22 millions de marks pour l'aide à l'exportation, de 105 millions de marks pour l'aide à la production.

Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a prévu d'ajouter à ces enveloppes budgétaires des cautions pouvant atteindre 1 500 millions de marks, ainsi que des aides à la commercialisation sous forme de prêts aux acheteurs portant sur 324 millions de marks jusqu'en 1978.

Vraiment nous ne pouvons comprendre l'immobilisme du Gouvernement français au moment où la République fédérale d'Allemagne fait un effort très important. Il y a là un manque de synchronisation pour le moins regrettable.

En septembre dernier, le nombre de commandes fermes passées par huit compagnies s'élevait à vingt-six appareils et vingt-neuf options étaient enregistrées.

La cadence de fabrication évolue très lentement : deux appareils seraient construits mensuellement à partir de la fin de l'année prochaine.

Dans le domaine de l'exploitation, les résultats sont prometteurs. Au 13 juillet dernier, les neuf appareils Airbus 300 en service à Air France, T. E. A., Air Siam et Germanair totalisaient 7 666 heures de vol commercial, 5 958 atterrissages, 738 433 passagers transportés ; le coefficient d'occupation était de 68,2 p. 100 ; la régularité oscillait entre 96 et 100 p. 100 ; le prix de revient du siège-kilomètre était inférieur de 10 p. 100 à celui du Boeing 727.

Il faut noter encore que la commission anti-bruit des aéroports civils de la République fédérale d'Allemagne a décerné un prix à l'Airbus A 300. C'est l'avion gros porteur le plus silencieux du monde. Le bruit de cet appareil se situe bien au-dessous des normes fixées par les organismes internationaux, notamment américains.

Nous nous trouvons en présence d'un excellent appareil qui mériterait des efforts particuliers pour assurer le développement de ses différentes versions et de sa commercialisation.

Tout à l'heure, vous nous avez parlé de l'arrivée tardive de l'Airbus sur le marché, au moment où nous connaissons une crise économique. Mais à qui la faute ? Etait-il utile de faire appel à une participation européenne aussi importante qui a retardé la mise en chantier de cet appareil ? Nous y reviendrons ultérieurement.

Votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, ne permet aucune initiative. Il reste statique au moment où plus que jamais il faudrait agir.

Boeing ne vient-il pas de différer le lancement de son projet B 727-300, concurrent potentiel de l'Airbus, pour concentrer ses efforts sur le fameux 7 X 7 ?

Une action immédiate devrait être menée auprès des compagnies aériennes de transports susceptibles d'utiliser l'Airbus. Tout doit être fait pour consolider la position de cet appareil et pour compenser les conséquences de la situation du marché aérien.

Il est regrettable que votre budget ne vous permette pas d'agir ainsi !

Nous avons appris que la compagnie espagnole Iberia avait annulé sa commande d'Airbus. Nous serions heureux de savoir si, dans ces conditions, vous allez continuer de permettre à l'industrie espagnole de participer à la fabrication de l'appareil.

Concorde, nous allons en parler maintenant, est aussi une très grande réussite technique, tout le monde le reconnaît, mais il importe que, dès janvier prochain, il puisse s'imposer sur le marché mondial des transports.

Sa mise en vol commercial a remporté un engouement non négligeable. Au 15 octobre dernier, 1 600 passagers avaient retenu leur place à bord du supersonique.

Sa vitesse satisfait, contrairement à ce qu'on peut prétendre, une requête essentielle des passagers, partagée par plus de la moitié des entreprises et relative à la réduction du temps de vol.

Par contre, nous nous heurtons à certaines difficultés que nous allons analyser. La rentabilité de Concorde sera, sans nul doute, l'œuvre des usagers et de personne d'autre.

Or, le tarif, supérieur de 20 p. 100 au tarif de première classe actuel, est un obstacle sérieux.

Je regrette très vivement cette importante majoration car, au temps où les techniques américaines permirent de remplacer les avions à hélices par les « Jets » subsoniques actuels, l'augmentation des tarifs fut évaluée à 4,5 p. 100 seulement.

Pour pallier le protectionnisme outrancier des Américains, malgré l'affirmation de la compagnie nationale Air France qui considère que rempli à 70 p. 100 Concorde est rentable, il importe, monsieur le secrétaire d'Etat, de lutter pour obtenir, sur le trajet effectué par l'appareil à la vitesse supersonique, l'application des « tarifs contractés ».

La chose ne sera pas facile. Nous le savons, mais nous considérons que, pour obtenir satisfaction, un effort important devrait être fait en vue de faciliter la vente de l'appareil franco-britannique, effort qui pourrait être identique aux formules bancaires très diversifiées utilisées en faveur des constructeurs américains aux Etats-Unis ou ailleurs.

Car, à l'heure actuelle, le gouvernement américain accorde des crédits aux compagnies européennes pour qu'elles achètent des avions américains.

Je citerai une autre difficulté majeure : les atterrissements des autorités fédérales ou d'Etats américains pour donner suite à la demande d'ouverture des aéroports de Washington et de New York.

Nous allons examiner ce problème. Il est important, pour l'opinion française, qu'il soit défini et connu.

Ce n'est que le 13 septembre dernier que le secrétaire d'Etat américain aux transports a fait connaître que sa décision interviendrait trente jours après le 5 janvier 1976, date à laquelle il entendra, durant le même temps, les arguments des adversaires et des partisans de l'avion supersonique franco-britannique.

La publication du rapport de l'administration fédérale de l'aéronautique américaine est pour le moins curieuse, et même, j'ose l'affirmer à cette tribune, tendancieuse.

Au décollage, *Concorde* est deux fois plus bruyant, dit-on, qu'un *Boeing 707*. Après avoir parcouru trois kilomètres, son niveau sonore serait identique. Au sol, ses vibrations sont quatre fois supérieures à celles d'un avion subsonique. Il dégagerait, au décollage, dix fois plus d'oxyde de carbone qu'un D. C. 10. A l'atterrissage, son bruit serait inférieur à celui d'un *Boeing 707*. *Concorde* serait plus polluant qu'un avion subsonique et une flotte importante de supersoniques, ce qui n'est hélas ! pas le cas, pourrait affecter la couche d'ozone et provoquer l'apparition de deux cents cancers de la peau qui ne seraient pas mortels. Il faut se mettre d'accord sur ce que l'on entend par « mortel » dans le cas d'une maladie comme le cancer.

Ce rapport reconnaît que la sécurité de *Concorde* est néanmoins satisfaisante et que l'appareil peut effectuer sans danger le virage à 25 degrés prévu après le décollage de l'aéroport de New York-Kennedy.

Sur la base de telles conclusions, tout laisse à penser que la réponse des autorités fédérales américaines sera négative.

J'ose croire, monsieur le secrétaire d'Etat, que les défenseurs de *Concorde* sauront mettre en relief que les seules mesures de bruit qui restent valables sont celles effectuées à Casablanca en juin 1974, avec un avion décollant et se posant à son poids maximal, ce qui n'a pas été le cas aux Etats-Unis.

Les points de mesure correspondaient à ceux définis par l'O. A. C. I. et les niveaux de bruit considérés notamment par les autorités américaines, australiennes, britanniques, apportaient la preuve irréfutable que le supersonique respectait la réglementation internationale avec un bruit égal au décollage à celui du *Boeing 707* et du D. C. 8, en approche avec un bruit inférieur, latéralement avec un bruit très légèrement supérieur, soit au total un niveau de bruit égal à celui des quadriréacteurs américains dont je viens de parler.

Nos défenseurs, monsieur le secrétaire d'Etat, devront rappeler aux autorités américaines que des mesures faites ultérieurement à Melbourne, Roissy, Montréal, Dallas, Londres, Washington ont confirmé les résultats obtenus à Casablanca.

Ils devront aussi indiquer que les émissions polluantes sont comparables à celles des avions subsoniques et que l'impact du vol à haute altitude sur la structure de la stratosphère reste à vérifier avec plus de précision ; ils devront aussi provoquer des controverses scientifiques si cela est nécessaire.

Il s'agit là d'une éventualité car le monde aéronautique est loin de disposer d'une flotte importante de supersoniques.

Le groupe socialiste, que je représente à cette tribune, considère qu'il faut lutter en permanence contre une propagande intentionnelle, insidieuse, laissant entendre que, systématiquement, *Concorde* aggravera les nuisances subies par les populations qu'il survolera ou auprès desquelles il atterrira.

A la vérité, au moment où les cadences de fabrication de l'industrie aéronautique américaine sont inférieures aux possibilités de production, où apparaissent de très sérieuses difficultés pour le financement des autres prototypes civils, une victoire commerciale de *Concorde* mettrait en cause les intérêts des constructeurs américains et ces derniers ne veulent pas, avec les compagnies aériennes américaines, que le supersonique supplante le transport subsonique dont ils ont la maîtrise.

Tels sont les motifs essentiels de résistance de l'autorité américaine.

M. André Aubry. Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Rendez-vous service à *Concorde* en disant cela ?

M. André Méric. J'en suis persuadé.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Je n'en suis pas sûr.

M. André Méric. C'est votre opinion et je défends ici celle d'un groupe qui a la prétention de connaître les problèmes qu'il aborde à cette tribune.

Je suis fort étonné d'une telle intransigeance car le transport supersonique suscite un attrait indéniable, même auprès des Américains. Malgré les trente-trois mille lettres de protestations relatives au respect de l'environnement naturel et humain, *Boeing* propose, pour les années 1990, un avion trisonique, de conception avancée, aussi silencieux que le *Boeing 747* et capable de transporter trois cent soixante passagers sur plus de 8 000 kilomètres.

Cette annonce retentissante n'a provoqué de protestation relative ni à la pollution ni à aucun des autres motifs que j'ai évoqués précédemment et qui avaient pour unique objet d'empêcher l'atterrissage de *Concorde* sur les aéroports américains.

Mes chers collègues, je vous fais juges d'une telle attitude car le sort du supersonique est lié à la décision des autorités fédérales américaines, et certaines compagnies européennes et asiatiques achèteront l'appareil si elles ont la certitude de pouvoir le faire atterrir aux Etats-Unis.

Malgré l'incertitude américaine, et contrairement à ce que vous avez affirmé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, vous auriez dû prévoir sur votre budget les crédits indispensables pour la poursuite de la fabrication des dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième appareils car, si la commercialisation de *Concorde* est malgré tout un succès, après les neuf commandes enregistrées, il faut songer à la transformation des cinq options en commandes fermes et vous ne disposerez plus que de deux appareils pour faire face aux nouvelles demandes.

Par ailleurs, l'arrêt à seize appareils et le refus de lancer sérieusement les études de la version B créent un vide mortel pour l'avenir de cet avion, ainsi que pour la division « avions » de la S. N. I. A. S. qui serait vouée à la sclérose, les travailleurs subissant ainsi, et eux seuls, les conséquences sociales de votre regrettable décision.

Nous ne voudrions pas que la collaboration recherchée auprès de l'industrie américaine ne se fasse pas à ce prix. Nous ne saurions admettre que demain *Concorde* serve de banc d'essai au futur appareil américain dont on parle actuellement.

Le programme de *Corvette* a été entièrement financé par la S. N. I. A. S. et représente, à ce jour, une dépense de 320 millions de francs. En outre, en 1975, quatre avions étaient vendus pour la somme globale de 19 millions de francs.

Je reste persuadé que, si le Gouvernement était intervenu pour aider cette construction, le nombre d'avions placés serait important.

Permettez-moi de déplorer amèrement qu'il n'ait pas été fait pour *Corvette* ce que vous avez fait pour *Mercury*. Il est vrai que cette dernière fabrication émane de la société d'avions Marcel-Dassault.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous serions heureux de connaître si cette firme a remboursé à l'Etat les sommes avancées pour *Mercury* ?

La convention dénoncée par la Cour des comptes, il y a quelques années, qui voulait que la maison Marcel Dassault ne rembourse qu'après la vente du quarantième appareil, est-elle toujours en vigueur ?

Dans l'affirmative, cette société ne remboursera rien, puisque seulement dix *Mercury* ont été construits et exploités par Air Inter, et à quelles conditions !

M. André Aubry. C'est un cadeau !

M. André Méric. La lecture de votre « bleu » nous apprend, monsieur le secrétaire d'Etat, que la compagnie Air Inter, pour l'achat des pièces de rechange de l'avion *Mercury* par application du protocole du 24 avril 1974 passé entre l'Etat et cette compagnie de transports aériens, bénéficie d'une subvention s'élevant à 9 070 848 francs.

Mais ce n'est pas tout. L'échec du *Mercury 100* serait dû à la crise qui frappe le transport aérien et non aux qualités de cet appareil. Il serait question de développer le *Mercury 200* qui pourrait, nous dit-on, s'attaquer à un marché de plus de mille appareils. Je serais heureux de connaître les critères qui permettent une telle affirmation.

Si j'en crois certaines informations, la firme Dassault, pour cette nouvelle construction, rechercherait un support efficace aux U.S.A. Il paraît qu'en agissant ainsi elle ne trahirait pas la cause européenne. Mais que ne ferait-on pas pour satisfaire la firme Dassault-Bréguet ?

Il faut que vous sachiez, mes chers collègues, que cette entreprise a bénéficié au titre du plan de soutien à l'économie de 450 millions de francs d'autorisations de programme et de 325 millions de francs de crédits de paiement pour les études et les essais du *Falcon 50*.

Mais ce n'est pas tout ! Pour cette même fabrication, le Gouvernement se serait engagé à financer 40 p. 100 des dépenses correspondant à la partie traitée par Dassault-Bréguet et la totalité des dépenses correspondant à la partie éventuellement sous-traitée à l'Aérospatiale, alors que personne n'ignore que si la série ne compte que soixante appareils la perte sera de 175 millions de francs et de 155 millions si le programme réalisé est de cent unités. Il est vrai que, là encore, on espère que trois cents appareils seront vendus. Nous serions curieux de connaître les analyses qui ont conduit à cette estimation.

Oui, vraiment, que ne ferait-on pas pour la société Dassault-Bréguet !

En revanche, nous serions très heureux de connaître le sort que le Gouvernement réserve à l'Aérospatiale, à sa division « Avions » et à l'usine de Toulouse.

Du 1^{er} avril 1974 au 31 octobre 1975, l'effectif de cette dernière unité a diminué de 512 personnes dont 102 ont été licenciées au retour de leur service national pour avoir refusé de quitter leur famille, leur domicile et leur région. Ces jeunes gens sont sanctionnés pour avoir accompli leur devoir.

Or, l'usine de Toulouse relève de l'autorité du ministre de la défense. Ce dernier oblige les jeunes gens à accomplir leurs obligations militaires et, quand ils reviennent, il refuse de les réemployer dans une usine dont il a la responsabilité. C'est certainement cela le libéralisme et la concertation !

Par ailleurs, 713 personnes ont été affectées à Airbus-Industrie, dont le directeur, je viens de l'apprendre par hasard est, paraît-il, un Américain...

M. Gérard Ehlers. Encore un !

M. André Méric. ... à Aéroformation, ou déplacées, ce qui porte le nombre d'emplois supprimés à 1 265.

Pour 1976, nous nous trouverons, dès la mi-année, en présence d'une insuffisance de charges productives mettant en cause plusieurs centaines d'emplois productifs et de nombreux postes techniques ou d'encadrement.

Le bureau d'études possède des heures pour maintenir le potentiel humain en place, mais n'a aucune charge de travail attribuée officiellement. Une telle situation n'a jamais existé. Si des décisions, prises dans le cadre d'une politique globale à long terme, n'interviennent pas immédiatement, c'est-à-dire avant la fin de l'année 1975, vous n'éviterez pas la catastrophe.

Alors, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'allez-vous faire ?

Sur le plan national, l'Aérospatiale a vu ses emplois réduits de 7 000 depuis 1970. Des menaces pèsent sur les établissements de Châteauroux, Châtillon, Suresnes, à la suite des fermetures d'usines à Courbevoie et Villaroche.

Quant aux effectifs du bureau d'études, ils seraient ramenés de 1 725 à 1 500. Le bureau de Suresnes disparaîtrait et les unités de Toulouse, du Bourget et de Saint-Nazaire, seraient regroupées au sein d'un seul bureau d'études. Ces suppressions et ce regroupement ne combleront pas les insuffisances notoires du plan de charge.

On nous dit que le *Mystère 50* de M. Marcel Dassault apporterait 50 000 heures de travail. Mais ce sont les optimistes qui le disent. De toute façon, les besoins sont beaucoup plus importants : il manquerait 200 000 heures productives à la fin de 1976.

Par ailleurs, de 1972 à 1975, le déficit de la S. N. I. A. S. n'a cessé d'augmenter ; il serait proche d'un milliard de francs. Ce déficit est dû non seulement à la mévente des avions civils, mais surtout à l'obligation faite par le Gouvernement à la société nationale de s'endetter en empruntant à des taux trop importants pour poursuivre ses fabrications, faute d'un capital social suffisant par rapport au chiffre d'affaires.

Alors que la division « Avions » de l'Aérospatiale et son bureau d'études connaissent de graves difficultés, alors que la situation financière appelle des solutions, n'est-il pas scandaleux, monsieur le secrétaire d'Etat, que, depuis deux mois, cette entreprise soit privée d'une direction générale ?

Je suis monté à cette tribune pour condamner, en son temps, la transformation de l'Aérospatiale en société d'économie mixte. Par la réforme de la fin de l'année 1973, vous avez voulu adapter les structures de commandement aux dispositions de la législation de 1966 sur les sociétés anonymes pour réduire la portée de la notion de nationalisation. Cette réforme avait entraîné l'institution d'un conseil de surveillance et la mise en place d'un directoire. Dix-huit mois après, c'est l'échec en raison de la dilution du commandement par le directoire et de l'influence dérisoire du conseil de surveillance.

Si nous avions été entendus à cette époque, monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement aurait pu faire l'économie de la crise actuelle. Surtout que nous voici revenus à l'ancienne formule : conseil d'administration et président-directeur général.

En vérité, le Gouvernement a ouvert à la S. N. I. A. S. une vacance de commandement à un moment où, plus que jamais, s'imposaient d'urgentes décisions pour remettre rapidement en ordre la situation financière, apporter des solutions aux difficultés de la division « Avions », combler les insuffisances du plan de charge du bureau d'études dont dépend la garantie d'emploi de milliers de travailleurs.

Voilà plusieurs semaines, M. le Président de la République avait demandé à M. Mayoux, ancien directeur du Crédit agricole, d'assumer les fonctions de président-directeur général. Le

conseil d'administration, qui devait être installé avant le 15 octobre dernier, ne l'est pas encore car, au cours de l'assemblée générale des actionnaires de l'Aérospatiale, qui s'est tenue le 3 novembre dernier, assemblée générale composée en majorité de représentants relevant de l'autorité gouvernementale, les actionnaires n'ont pu parvenir à un accord sur la nomination des membres du conseil d'administration qui doit comprendre douze membres.

En l'occurrence, le Gouvernement nous a donné la preuve de son incompétence dans la gestion des affaires de l'Etat.

Laisser une entreprise d'une telle dimension, soumise à une redoutable concurrence, sans direction, sans les concours d'hommes ayant donné la mesure de leurs connaissances techniques ne peut que susciter notre véhémence protestation et plonger les personnels dans le désarroi et la colère.

Monsieur le secrétaire d'Etat, après votre retour des U. S. A., vous avez manifesté votre volonté d'étudier « systématiquement toutes les solutions possibles de coopération avec des constructeurs étrangers » autour du CFM 56 et des cellules d'Airbus ou de Mercure.

En supposant qu'une telle coopération devienne possible, avec quels crédits financerez-vous l'opération ?

Vous avez regretté que vos collègues européens n'aient pas, en août dernier, répondu à votre invitation. Nous ne pouvons que le déplorer avec vous.

Sur le plan européen deux documents importants à nos yeux existent. Il s'agit d'abord du programme d'action pour l'industrie aéronautique que la commission des communautés européennes vient de faire parvenir au conseil. De ce document personne ne parle. Il paraît pourtant que nous sommes européens !

Il s'agit ensuite du rapport établi par les constructeurs européens en liaison avec les compagnies aériennes, le groupe des Six.

La comparaison de ces deux documents permet de noter que c'est l'Airbus et ses versions qui sont mis en exergue par les différentes études. C'est peut-être la raison pour laquelle vous ne disposez d'aucun crédit pour donner à cet appareil la dimension qui convient !

Notons aussi que les projets de l'Aérospatiale relatifs aux AS 200 se situent également dans les créneaux A et C du groupe des Six.

Ainsi la S. N. I. A. S. vous offre de réelles possibilités pour combler des besoins européens incontestables, des atouts d'avenir permettant à l'Europe et à la France de garantir leur indépendance dans le domaine du transport aérien commercial, leurs possibilités ne se limitant pas à la collaboration que vous avez définie : moteur CFM 56, cellules Airbus ou Mercure.

Cependant, vous avez cru utile de vous rendre aux U. S. A. Bien sûr, nous n'ignorons rien de la suprématie des avionneurs civils américains. Vous avez pensé qu'il y aurait intérêt à s'introduire sur leurs marchés tout en profitant de leur image de marque.

Cela vous sera possible dans la mesure où vous ne heurterez pas les intérêts de l'industrie américaine et où vous resterez sous sa domination.

J'ai pu lire dans *Le Monde* du 22 octobre 1975 les propositions de M. Wilson, président du conseil d'administration de Boeing et de M. Bacher, responsable des affaires internationales de cette entreprise.

Il est proposé non seulement à notre industrie, mais aussi à celles de la Grande-Bretagne, de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas, de la Suède, de la Belgique, de l'Espagne, de l'Italie, avec une prise de participation japonaise de 20 p. 100, de construire, sous la direction de Boeing, un nouveau triréacteur le 7X7, pouvant transporter 180 à 200 passagers sur des distances de 3 200 à 4 800 kilomètres. Cet appareil utiliserait le réacteur CFM 56 produit par la S. N. E. C. M. A. et General Electric.

La deuxième proposition de Boeing consiste à céder, mes chers collègues, à 192 sociétés européennes 25 p. 100 seulement de la mise au point d'un avion quadriréacteur d'alerte avancée, complément de la couverture radar assurée par l'O. T. A. N.

Enfin, Boeing proposerait également à la S. N. I. A. S. l'étude d'une nouvelle version militaire et civile du Boeing 707 équipée de quatre réacteurs CMF 56 modernes.

L'on peut faire alors trois constatations.

Premièrement, le 7X7 ou le 707 rénové sont des concurrents directs de l'éventuel Mercure 200 et surtout de l'Airbus dont certaines versions utilisent les mêmes réacteurs. Cette proposition met un terme au développement de deux constructions françaises.

Deuxièmement, les conditions de la coopération sont inacceptables : Boeing entend disposer de 51 p. 100 de la responsabilité de l'opération et du droit de poursuivre éventuellement un projet seul, sans le secours de quiconque.

Troisièmement, le nombre d'entreprises consultées, d'une part, les conditions de la coopération, d'autre part — l'arrêt de fabrication de cellules françaises répondant à des besoins réels — relèguent l'industrie européenne au rang de sous-traitant pour des résultats précaires et sans envergure.

Si la collaboration que vous avez recherchée aboutissait à de telles conclusions, l'apport financier de la France serait, certes, moins important que dans le cadre d'une coopération européenne, mais vous auriez permis aux Américains d'exploiter, dans des conditions pour nous inacceptables, les possibilités immenses de notre industrie.

Vous êtes arrivé à l'heure des choix !

En ce qui nous concerne, nous restons fidèles à la collaboration européenne.

Ces jours derniers, les commissions mixtes — administration, industrie, compagnies aériennes — chargées d'étudier les problèmes de la construction aéronautique civile devaient remettre leurs rapports.

Souhaitons que, pour une fois, le choix que vous ferez corresponde aux besoins réels du transport aérien par la construction, autour du réacteur CMF 56, d'un projet de l'Aérospatiale et non aux intérêts de la firme Dassault-Breguet, car la remotorisation du *Mercur* 100 pour en faire, à peu de frais, le *Mercur* 200 serait un échec, surtout si cette entreprise obtient la coopération de Boeing, de Mac Donnell ou de Douglas.

Vous auriez alors engagé le processus de démantèlement de l'Aérospatiale, de la récession et de la disparition de sa division « Avions » et vous auriez en outre mis en cause l'avenir de l'industrie aéronautique de notre pays.

Telles sont les observations que j'étais chargé de développer à cette tribune. Je vous prie de m'excuser de l'avoir fait avec passion, mais chacun le comprendra. J'ai toujours soutenu la cause de *Concorde*, de l'*Airbus*, car je suis profondément convaincu que leur développement constitue pour notre pays, pour la France et pour l'Europe un puissant moyen de progrès technique, de promotion sociale et surtout d'indépendance à l'égard des Etats-Unis. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur les travées de l'U. D. R.*)

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

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, permettez-moi, tout d'abord, d'évoquer, après le président Méric, la situation de certains personnels de la navigation aérienne.

Je voudrais rappeler que M. Yves Guéna, alors ministre des transports, avait estimé qu'un comité des relations professionnelles mis en place en janvier 1974 et chargé d'étudier les problèmes des corps à statut spécial devait remplacer, mais avec plus d'efficacité, la médiation envisagée dans la proposition de loi de notre collègue M. Tinant, qui tendait à introduire un processus de discussion obligatoire avant de recourir à la grève.

Nous devons nous rendre à l'évidence et constater que la mise en place de ce comité des relations professionnelles n'a pas amené la négociation et que les revendications des personnels, visés par cette proposition de loi, prennent de ce fait une forme de plus en plus aiguë. Irons-nous vers un nouvel affrontement ? Je me le demande. Il semble que personne ne peut raisonnablement le souhaiter.

C'est pourquoi nous vous demandons de revoir la loi du 2 juillet 1964, créant un corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et le corps des électroniciens de la sécurité aérienne, et plus particulièrement son alinéa 2 qui a provoqué les affrontements que nous avons connus en 1973.

Les organisations syndicales avaient sincèrement cru voir dans le comité des relations professionnelles la mise en place d'une instance qui permettrait la négociation promise depuis si long temps.

La première réunion de ce comité, qui a eu lieu le 6 décembre 1974, a mis en place des groupes d'études. La deuxième réunion, que vous aviez promise à l'Assemblée nationale pour le 25 novembre, n'a toujours pas eu lieu, et les organisations syndicales n'ont eu aucune nouvelle de leurs revendications et des études menées depuis le mois de juillet 1975. Devant ces lenteurs, l'impatience des contrôleurs me paraît légitime.

Par ailleurs, je voudrais signaler que le tableau d'avancement des officiers contrôleurs de la circulation aérienne n'a pas pu inscrire plus de cent officiers contrôleurs de deuxième classe pour le grade d'officier contrôleur de première classe.

Le budget présenté en 1976 permettra donc tout juste de régler les avancements de 1975 qui n'ont pu avoir lieu ; mais qu'en sera-t-il des avancements de 1976, s'il ne reste aucun poste budgétaire à pourvoir ?

L'effort de recrutement qui avait été consenti dans les cinq dernières années doit être soutenu, afin que les « aiguilleurs du ciel » soient rémunérés pour l'emploi qu'ils occupent.

Un autre point retient l'attention vigilante des personnels à statut spécial de l'aviation civile. Leurs actions revendicatives ont toujours été suivies de sanctions : exclusion temporaire, abaissement d'échelon, mutation disciplinaire et même révocation. Si, pour les révocations, vous avez fait un geste, monsieur le secrétaire d'Etat, qui était indispensable pour les familles des sept contrôleurs révoqués, il n'en demeure pas moins que de lourdes sanctions pécuniaires continuent d'être subies par d'autres. La loi d'amnistie votée en juillet 1974 devait, dans notre esprit, supprimer toute rancœur. Il esemble que des imbrications juridiques n'ont pas permis d'obtenir ce résultat. C'est pourquoi nous sollicitons la levée de toutes les sanctions subies par ces personnels depuis deux ans maintenant.

Dernier sujet de préoccupation : les rémunérations de ces personnels.

Les rémunérations indemnitaires des officiers contrôleurs de la circulation aérienne sont importantes. Elles représentent environ la moitié du total de leurs émoluments et ne sont pas prises en considération pour le départ à la retraite. Des solutions doivent être trouvées pour que les rémunérations de ces fonctionnaires, qui exercent d'importantes responsabilités de sécurité, ne soient pas fonction du rendement, ce qui, à terme, pourrait être très préjudiciable à la sécurité aérienne.

Je vous demanderai, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir porter une attention toute particulière aux revendications des « aiguilleurs du ciel » dont nous connaissons tous le rôle important et essentiel dans le domaine de la sécurité aérienne et qui remplissent leurs délicates fonctions avec une conscience à laquelle il m'est agréable de rendre hommage. (*Applaudissements.*)

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

M. Paul Guillard. Peu averti des problèmes de l'aéronautique et non compétent dans cette technique, mon intention n'est pas, en intervenant à nouveau sur votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, de me livrer à de larges développements sur tous les problèmes de l'aviation civile.

Cependant, élu, comme vous-même, d'une région particulièrement sensibilisée aux questions relatives à la construction aéronautique, je considère de mon devoir d'appeler votre attention sur quelques points qui font plus particulièrement l'objet de mes préoccupations.

La S. N. I. A. S., vous ne l'ignorez pas, possède en Loire-Atlantique deux établissements, l'un situé à Saint-Nazaire, l'autre à Bouguenais, près de Nantes. Chacun d'entre eux occupe actuellement près de trois mille personnes, anxieuses de l'avenir de leur emploi. Leur angoisse est partagée par tous ceux, fonctionnaires et élus, que préoccupe la situation économique et sociale de la région.

Ces usines travaillent pour une large part sur les programmes *Concorde*, *Airbus*, *Mystère 20*, *Mystère 50* et *Corvette*.

Aussi ai-je écouté avec une particulière attention la partie de votre exposé plus spécialement consacrée à la construction aéronautique civile.

Mais, si vos propos m'ont semblé être, dans l'ensemble, de nature à justifier quelques espérances et à engendrer, disons, un optimisme raisonné, j'aurais aimé y trouver plus de précisions susceptibles d'apaiser mes craintes quant aux problèmes du plan de charge.

Sans tomber dans le noir pessimisme de notre distingué collègue, M. Méric, et sans prononcer un réquisitoire aussi impitoyable et passionné que lui — réquisitoire dans lequel il a été aussi sévère à votre égard que les Américains à l'égard de *Concorde*, ce qui me semble un peu paradoxal — nous restons quelque peu sceptiques en raison de certaines circonstances.

Aucun crédit budgétaire, par exemple, ne semble être prévu pour 1976 au titre de *Airbus*. Il s'agit là pourtant, je crois, d'un appareil hautement compétitif, de l'aveu même des industriels américains. Il semblerait donc qu'il aurait été de bonne politique de consentir un effort particulier de financement, afin de développer la production de cet avion et l'étude de tous les dérivés possibles.

On ne parle plus guère de *Corvette* dont la réalisation, qui a cependant nécessité un investissement important, semble avoir été un échec. La construction de cet avion est-elle définitivement abandonnée ?

Quant à *Concorde*, nous espérons que le début de son exploitation commerciale marquera une étape favorable et donnera un coup de fouet aux commandes de compagnies étrangères. Je sais que, pour une large part, l'avenir de cet appareil est lié à l'autorisation d'atterrissage et à l'arbitraire des Etats-Unis. Je souhaite que les efforts que vous avez personnellement déployés dans ce sens soient très prochainement couronnés de succès.

Devant cet avenir incertain, monsieur le secrétaire d'Etat, je serais heureux que vous me donniez les informations les plus précises possible sur les mesures que le Gouvernement a prises — et compte encore prendre — pour assurer le plan de charge de la division « Avions » et plus spécialement des usines de cette division implantées dans la région nantaise et nazairienne.

L'année dernière à pareille époque, vous aviez indiqué à cette tribune, je crois, que M. le rapporteur général l'a rappelé, que les responsables de la société avaient été invités à procéder à une analyse approfondie de la situation de leurs usines et des plans de charge prévisibles pour les années à venir. Le Gouvernement devait tirer les conclusions de cette analyse et prendre des décisions en conséquence. Etes-vous en mesure aujourd'hui de nous donner des précisions à cet égard ? D'avance, je vous remercie de celles que vous voudrez bien me fournir et, à travers moi, au Sénat.

Maintenant permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire une réflexion personnelle. *Air Inter*, dont vous avez la tutelle, a pris un remarquable essor et dans l'ensemble donne satisfaction à sa très large clientèle. Bien que non Toulousain, ce qui peut être une tare aujourd'hui dans cette discussion (*Sourires*), le Nantais que je suis, client fidèle d'*Air Inter*, voudrait exprimer un souhait : que la ligne Nantes—Paris, qui est en plein essor, soit, comme d'autres lignes, assurée entièrement dans un avenir proche par des avions français modernes, court ou moyen-courriers. Il y trouverait une double satisfaction : celle d'une rapidité et d'un confort accrus par rapport à ceux du *Fokker 27* à hélices encore en service et celle de l'amour-propre, les usines de Nantes, de Bouguenais et de Saint-Nazaire participant avec succès à la construction, hier de la *Caravelle*, aujourd'hui de l'*Airbus*.

Les ouvriers et la population de Nantes et de Saint-Nazaire s'en réjouiraient également. (*Applaudissements.*)

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

M. André Aubry. La discussion du budget de l'aviation civile a lieu dans une période où le personnel d'*Air France* livre une intense bataille revendicative. Cette lutte vise deux objectifs clairs et précis.

En premier lieu, elle concerne les revendications du personnel relatives au pouvoir d'achat et aux conditions de travail, notamment aux effectifs. La direction d'*Air France* et le Gouvernement portent donc l'entière responsabilité de ce conflit, dont il faut chercher l'origine dans une politique de blocage des salaires entre les mois de janvier et de novembre 1975 et dans une politique de diminution des effectifs.

C'est ainsi que le directeur général d'*Air France* reconnaissait récemment, dans un quotidien du soir, l'effort de productivité réalisé par les personnels de cette compagnie en raison d'une augmentation du trafic de l'ordre de 5 p. 100, et cela avec des effectifs stables, voire en diminution.

Cette situation risque d'être aggravée en 1976. En effet, alors qu'est prévue une augmentation de trafic de 2,8 p. 100 pour la flotte subsonique et de 4,8 p. 100 en y incluant *Concorde*, la direction d'*Air France* confirme son intention d'accélérer sa politique de « rétrécissement » en matière de personnel.

Pourtant, si l'on examine d'un peu plus près l'évolution en valeur relative de certaines dépenses entre 1973 et 1974, on peut constater que le chiffre d'affaires a progressé de 26 p. 100, les frais financiers — charges d'emprunt — de 48 p. 100, les frais de personnel de 19 p. 100, alors que le poste carburants enregistrait un bond de 244 p. 100. Ces quelques chiffres démontrent bien que les difficultés de la compagnie nationale ne sont pas à porter au crédit des travailleurs de la Compagnie *Air France*.

Alors que le cartel des pétroliers, en « rackettant » et en pillant *Air France*, a « empoché », en 1974, 380 millions de francs de superprofits, les revendications chiffrées par les organisations syndicales s'élèvent, en année pleine, à 80 millions.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelles dispositions comptez-vous prendre d'abord pour que s'ouvrent à *Air France* de véritables négociations avec les organisations syndicales représentatives afin de satisfaire les revendications et de mettre fin au gâchis créé par le refus de discussions valables, dont vous portez, avec la direction d'*Air France*, l'entière responsabilité ?

Que ferez-vous ensuite pour que cessent le rackett et le pillage des pétroliers et pour que les sommes indûment prélevées sur *Air France* lui soient restituées ?

A l'occasion de ce conflit se trouve également posée par les personnels la question du devenir d'*Air France*. Je n'en traiterais que les aspects, selon moi, les plus essentiels.

Où veut-on aller ? Que veut-on faire de cette entreprise nationale dont le rôle qu'elle joue dans l'économie nationale — elle est la troisième entreprise par la rentrée de devises — et dont l'influence qu'elle a pour le renom de la France à l'étranger, ne peuvent être niés par personne ?

C'est ainsi qu'*Air France* n'a obtenu aucun prêt du fonds de développement économique et social depuis dix ans, que le capital social est nettement insuffisant, que le ratio entre les fonds propres de l'entreprise et l'endettement à long terme s'élèvera à la fin de 1975 à 2,38.

Il s'agit là d'une situation aberrante. Monsieur le secrétaire d'Etat, qu'entendez-vous promouvoir dans votre politique pour que soit rapidement établi un plan de financement permettant une augmentation conséquente du capital d'*Air France* et l'octroi de prêts sur fonds publics à des taux d'intérêt corrects afin que les investissements nécessaires puissent être réalisés normalement dans le cadre d'une expansion réelle ?

S'il n'en était pas ainsi, nous y verrions confirmation d'une politique de malthusianisme économique, contraire à l'intérêt d'*Air France* et des personnels, contraire à l'intérêt du transport aérien, donc contraire à l'intérêt national.

Il est également de votre responsabilité de régler le problème des contraintes que l'Etat impose à la compagnie nationale. Un dossier a été déposé auprès de vos services, comme auprès du ministère de l'économie et des finances. Monsieur le secrétaire d'Etat, pourriez-vous nous donner des chiffres précis et nous dire comment vous comptez y donner suite ?

Un problème important est également posé, celui concernant la flotte, particulièrement le remplacement des appareils moyen-courriers *Caravelle* et l'arrivée de *Concorde* dont la mise en exploitation commencera le 21 janvier prochain.

Pour le remplacement des trente *Caravelle*, la solution la plus généralement avancée consisterait à avoir recours, une fois de plus, à du matériel américain. D'ailleurs, *Air France* vient d'acheter trois *Boeing 707* ayant déjà vingt-huit mille heures de vol. Or, les transformations nécessaires afin de les adapter aux normes françaises, seraient réalisées aux U. S. A. et s'élèveraient à 1 million de dollars l'unité.

Nous mesurons là toute l'attitude coupable que représente l'abandon de la construction d'une famille d'avions dont la *Caravelle* aurait pu servir de base.

Le remplacement d'une flotte moyen-courrier composée de *Caravelle* déborde largement le cadre d'*Air France*. Le problème se pose également pour *Air Inter* et d'autres compagnies européennes, d'autant qu'en se situant dans une politique à long terme — l'horizon 1985 — ce sont également les *B 727*, les *B 737* et les *DC 9* qui ne seront plus adaptés et qu'il faudra remplacer.

Des marchés importants sont donc à conquérir, y compris dans les pays du Moyen-Orient et dans ceux en voie de développement qui sont des demandeurs potentiels.

Monsieur le secrétaire d'Etat, envisagez-vous la construction d'une famille d'avions moyen-courriers d'un module 150-180 places, correspondant à un développement de ce secteur du transport aérien ?

Cette solution nous semble être celle de l'avenir, d'autant qu'elle se place en liaison étroite avec le développement de l'*Airbus*, moyen-courrier gros porteur, correspondant à des besoins et tenant compte de l'encombrement, à la fois des aéroports et des routes aériennes.

Les capacités de production, les hautes qualifications des ouvriers, techniciens, ingénieurs de la construction aéronautique française permettent la réalisation de cette famille de moyen-courriers. Est utilisé le moteur de 10 tonnes de poussée *CFM 56*, qui sera opérationnel dans moins de trois ans. Il présente une avance technologique importante et répond aux dernières normes antibruit, celui étant de 30 p. 100 inférieur au bruit provoqué par les moteurs équipant le *B 727*. Enfin, sa consommation spécifique en carburant est très inférieure à celle des moteurs actuellement en service.

Ce développement de la construction aéronautique, en fonction des besoins des transporteurs et dans des perspectives à long terme, se conçoit dans une politique de coopération européenne, coopération rejetant une super-structure européenne en matière de construction, mais, au contraire, respectant l'indépendance nationale.

Vous avez déclaré dernièrement, monsieur le secrétaire d'Etat, lors de votre voyage aux U. S. A., que vous étiez favorable à une coopération avec les constructeurs américains. Dans cette optique, nous considérons que ce serait ravalier la construction aéronautique française au rang de « sous-traitance ». Monsieur le secrétaire d'Etat, maintenez-vous votre déclaration ?

S'agissant de *Concorde* — nous tenons à rappeler que nous avons été, dès son origine, ses meilleurs défenseurs — qui est maintenant une réalité, je ne reviendrai pas sur les qualités techniques qu'il présente. J'aborderai cette question sous l'angle de sa réussite commerciale, donc des possibilités de poursuivre sa construction au-delà des seize appareils prévus à ce jour.

Quels sont les moyens exceptionnels que vous comptez appliquer, monsieur le secrétaire d'Etat, pour faire de cet appareil, épine dorsale de la construction aéronautique, une réussite à tous égards ?

Par exemple, quelle aide allez-vous apporter à la compagnie Air France qui se trouve confrontée au paiement de quatre appareils pour un montant, pièces de rechange comprises, de 1 600 millions de francs ?

Certes, une dotation au capital d'Air France de 400 millions de francs vient d'être réalisée. Mais pour le reste, le recours à l'emprunt avec ce que cela représente comme endettements nouveaux et charges financières accrues, semble être, pour l'instant, la seule voie envisagée.

Est-il exact, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement prendrait à sa charge les intérêts d'emprunts réalisés par Air France au titre de *Concorde* ?

Si cela était, considérez-vous que ce serait suffisant et de nature à régler les difficultés financières de la compagnie nationale ?

Le développement du transport aérien est une nécessité économique objective. Son développement passe, au premier chef, par l'accession de couches nouvelles de la population à ce mode de transport.

Il ne s'agit pas de s'en tenir à de belles déclarations d'intention sur la volonté de promouvoir un transport de masse. Il faut prendre des mesures en conséquence. Je vous soumetts deux propositions immédiates et concrètes : appliquer au transport aérien français la réduction de 30 p. 100 au titre des congés payés ; mettre en œuvre une politique de tarifs réduits pour les collectivités locales et les organismes de loisirs sociaux.

Après ces différents points concernant la compagnie nationale Air France, le devenir du transport aérien et de la construction aéronautique française, je voudrais évoquer la situation faite au personnel de l'aviation civile, situation qui ne cesse de se dégrader.

En effet, par les lois de 1964 et de 1971 a été retiré aux corps techniques de la navigation aérienne le droit de se défendre effectivement contre les mesures antisociales dont ils sont les victimes.

Le mécontentement n'est pas supprimé pour autant. Ce que vous avez annulé, par contre, c'est la possibilité réelle d'exprimer ce mécontentement, et ce n'est pas le comité des soi-disant « relations professionnelles » qui est de nature à favoriser cette expression.

Il est urgent d'abroger les dispositions sclérotiques des lois de 1964 et de 1971 relatives à la suppression du droit de grève des officiers contrôleurs, des électroniciens, des ingénieurs.

Que comptez-vous faire dans ce domaine ? Quand le projet de loi déposé à cet effet par mes collègues à l'Assemblée nationale viendra-t-il enfin en discussion ?

J'en viens à l'autre volet de votre action contre les libertés : je veux parler de cet instrument de dissuasion sociale qu'est la mixité « militaires-civils » des contrôles de la circulation aérienne.

Depuis la création de cette mixité à Clermont-Ferrand, à Bordeaux, à Roissy, le bilan est négatif, tant du point de vue technique que du point de vue financier.

Sur le plan de la gestion de l'espace aérien, aucun progrès n'est à enregistrer au bénéfice du transport aérien. Les zones militaires se multiplient. Aucune économie n'a été réalisée, mais les installations de radio navigation de France sont en train de battre les records de panne. Les centres de contrôle ne sont pas dotés des moyens modernes nécessaires à leur mission. Ils manquent d'effectifs.

Le plan de relance a été sans effet. Dans le domaine de la formation des contrôleurs, on assiste, là aussi, à la mise en place du « redéploiement » pour favoriser la formation des militaires. Des retards considérables sont apportés à la formation des civils, de l'ordre, à Roissy, de huit à vingt-quatre mois pour trent-quatre d'entre eux.

Comment, dans de telles conditions, ne pas être surpris du refus des contrôleurs civils de former les contrôleurs militaires ? Ce contrôle commun civil-militaire n'empêche d'ailleurs pas l'armée d'avoir créé son propre contrôle à Creil, pour un coût de 600 millions de francs.

Après Roissy, l'opération recommence avec, prévue au budget de 1976, la création d'une approche commune à Salon-Marignane. Il est urgent, à notre avis, d'arrêter ce gâchis financier et technique.

Quelles mesures comptez-vous prendre, monsieur le secrétaire d'Etat, pour y mettre un terme, conformément aux intérêts des personnels et à ceux de l'aviation civile française ?

L'accord salarial, signé dans la fonction publique malgré l'avis contraire de la C. G. T., de la C. F. D. T. et même de la C. G. C., entraîne une importante perte de pouvoir d'achat pour les fonctionnaires du secrétariat général à l'aviation civile.

Le syndicat C. G. T. de l'aviation civile a chiffré cette perte pour les catégories techniques. Calculée sur la base de l'indice des prix de la C. G. T. et en tenant compte de l'augmentation du 1^{er} octobre que les personnels n'avaient d'ailleurs pas perçue à cette date, elle varie de 6,5 à 15,2 p. 100 selon les grades. Encore ce calcul ne prend-il en compte ni l'incidence de la fiscalité, ni la dégradation des prestations familiales.

Que comptez-vous faire dans ce domaine ? Comment agirez-vous, par exemple, monsieur le secrétaire d'Etat, pour, d'une part, revaloriser les « primes de technicité » avec effet rétroactif et compte tenu de l'indice réel des prix, puisque vous avez vous-même reconnu, lors d'une entrevue intersyndicale, que ces primes n'avaient pas suivi l'évolution des prix depuis leur création en 1970, d'autre part, pour indexer les primes sur l'évolution des traitements ?

Enfin, un autre problème mérite une solution urgente, celui du déblocage des avancements.

Un grand nombre d'agents, titulaires ou sur contrat, sont statutairement proposés et proposés au grade supérieur, mais l'insuffisance criante des postes budgétaires en 1975 fait que ces personnels de haute qualification se voient refuser l'avancement auquel ils ont droit.

C'est ainsi que pour 246 officiers contrôleurs qui remplissent toutes les conditions requises, il n'y a que 129 postes de première classe. De même, en ce qui concerne les électroniciens, soixante-huit postes sont prévus — un pour quatre-vingts proposés — alors que quarante-sept postes de technicien supérieur sont disponibles pour cent six techniciens remplissant les conditions requises.

On pourrait multiplier les exemples et citer le cas des agents sur contrat de deuxième catégorie. Aucun poste de première catégorie n'a été créé, en dépit des promesses qui leur ont été maintes fois prodiguées.

Enfin, il faudrait citer le cas des jeunes ingénieurs qui se trouvent pénalisés dans leur légitime promotion, du fait qu'ils ont accompli leur service national ou accepté la coopération technique.

Ma conclusion concernera l'Aéroport de Paris. Nous ne pouvons que regretter l'absence de gros travaux, de projets, cela au nom de la politique d'austérité. Pour 1976, il est prévu une dotation en capital de 100 millions de francs par l'Etat et un prêt du F. D. E. S. d'un montant égal. Cela est insuffisant et, de même qu'en 1975, l'Aéroport de Paris sera en déficit en 1976.

L'embauche est nécessaire dans divers secteurs. Les effectifs prévus en 1976 ne progresseront que de 1 p. 100, soit de moins de cinquante postes, alors que, notamment en raison de la réduction des horaires dans les services à travail continu, pour satisfaire les besoins en formation, en entretien des installations et pour une sécurité meilleure, il faudrait créer plusieurs centaines de postes.

Ma question est simple. Quelles mesures envisagez-vous de prendre, monsieur le secrétaire d'Etat, afin de faire cesser à l'Aéroport de Paris la politique de sous-traitance pour des activités à caractère permanent, et pour lui permettre de jouer son véritable rôle de service public ?

Tenant compte des critiques formulées et des questions précises que je viens de vous poser et auxquelles, je l'espère, vous répondrez, vous comprendrez les raisons pour lesquelles le groupe communiste ne peut voter votre budget. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Je vais donc répondre aux différentes questions qui m'ont été posées en traitant globalement les deux sujets les plus importants : la construction aéronautique et le *Concorde*. Je m'attacherai à

ne faire qu'une seule réponse, aussi complète que possible, mais dans laquelle chacun des intervenants trouvera, j'espère, les éléments de réponse au problème particulier qu'il a soulevé.

Monsieur Méric, vous avez tout d'abord soulevé le problème du personnel de la navigation aérienne. Il est vrai que les techniciens de l'aviation civile, puisqu'ils s'appellent ainsi maintenant, sont soumis au statut général des fonctionnaires, à la différence des O.C.C.A., officiers contrôleurs de la circulation aérienne, et rien ne permet actuellement de penser qu'il serait justifié de les y soustraire. En revanche, le nouveau statut dont ils viennent d'être dotés traduit, dans le cadre des dispositions communes aux corps de la catégorie B, l'extension de leur vocation à certaines tâches qui sont suscitées par le développement du transport aérien, notamment au niveau régional. Selon moi, cette remise en ordre, qui était nécessaire, ne peut qu'être bénéfique à terme pour les intéressés, puisqu'elle confirme la diversification des tâches qui peuvent leur être confiées. Vous avez d'ailleurs souligné le problème des O.C.C.A. Je puis vous indiquer très nettement à ce sujet que toutes les conséquences de l'amnistie présidentielle et des décisions des tribunaux administratifs ont été tirées; j'aurai d'ailleurs l'occasion de revenir plus tard sur le problème des O.C.C.A.

A propos du budget de l'aviation civile proprement dit, vous avez évoqué ensuite le problème de l'Airbus. Je tiens à vous indiquer clairement qu'il existe encore un crédit de 20 millions de francs qui permet d'améliorer l'appareil dans sa version actuelle. Certes, ce crédit ne permet pas de lancer l'étude d'une nouvelle version, mais — je l'ai dit dans mon propos liminaire — nous sommes prêts à étudier de nouvelles versions si elles nous sont demandées par quelque compagnie que ce soit. Souvenez-vous : lorsque l'Airbus a été lancé en 1969, aucune provision budgétaire n'était prévue, ce qui n'a pas empêché son lancement. Si, en cours d'année, il apparaissait nécessaire d'étudier de nouvelles versions, nous le ferions. Il faut cependant bien voir qu'actuellement aucune compagnie aérienne au monde n'en a manifesté le désir. Dès lors, si nous lançons l'étude de versions améliorées avant même qu'on nous le demande, nous risquerions de nous diriger dans une voie qui ne répondrait pas au désir des compagnies. Par conséquent, ce qui est important pour nous, c'est d'être prêts à lancer des études dès lors qu'elles paraîtront nécessaires.

Vous avez parlé de l'effort financier de l'Allemagne en le mettant en parallèle avec le nôtre. C'est une erreur, monsieur Méric, car son effort financier, qui est réel, n'a pas pour objet d'étudier de nouvelles versions; il constitue, en fin de compte, un rattrapage eu égard au retard très important qu'avaient pris nos partenaires allemands sur le plan financier pour les versions actuellement en cours de fabrication, et pour celles-là seules.

De même, vous avez mentionné le 727-300. Je vous indique que, s'il a été envisagé pendant un certain temps par Boeing, son étude a été arrêtée.

M. André Méric. Ce n'est pas du tout cela !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Pour ce qui est de l'Espagne qui, effectivement, est un de nos partenaires dans la fabrication d'Airbus, des négociations sont en cours. J'ai d'ailleurs parlé moi-même au ministre espagnol compétent, voilà quelque temps, pour que les commandes prévues dans le contrat d'origine soient confirmées. Je pense que nous aboutirons dans quelques mois. Sinon, nous reconsidérerions la situation qui serait ainsi créée.

Avant de parler en détail de Concorde, je voudrais vous dire, monsieur Méric, que vous avez commis une erreur au sujet de Corvette : le nombre d'appareils vendus est non de quatre, mais de dix.

Vous avez commis aussi une erreur à propos du Mystère 50. S'il est vrai que le plan de développement de l'économie a prévu 450 millions de francs en autorisations de programme, ils ne sont pas destinés intégralement à la Société des avions Marcel Dassault. Ils sont répartis à raison de 235 millions de francs pour cette société et de 215 millions de francs pour la S.N.I.A.S., qui doit participer, par décision du Gouvernement, au développement et à la fabrication de l'appareil à hauteur d'environ 50 p. 100 et ce par contrat séparé pour qu'il ne puisse pas y avoir de suspicion de sous-traitance entre la Société des avions Marcel Dassault et la S.N.I.A.S. Cet avion, conçu par la société A. M. D., sera donc fabriqué à la fois par ces deux sociétés.

M. André Méric. Il y a tout de même 360 millions de francs de crédits de paiement qui vont à la Société Marcel Dassault. Le reste, ce ne sont que des autorisations de programme !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je maintiens que sont inscrits au plan de développement de l'économie 450 millions en autorisations de programme, dont 215 millions pour la

S. N. I. A. S. et 235 pour la société des avions Marcel-Dassault au titre du lancement des Mystère 50; les crédits de paiement seront évidemment équivalents.

Pour ce qui concerne Airbus-Industrie, j'ai été très surpris d'entendre de votre bouche que son directeur était américain. Il s'appelle Bernard Lathière et je le connais très bien. Né dans le Limousin, il est Français comme vous et moi, monsieur Méric !

M. André Méric. C'est une information qui m'a été donnée ce matin. Vous avez du retard !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je ne pense pas que M. Lathière ait changé de fonctions depuis ce matin. Je suis très inquiet pour lui ! (Sourires.)

Parlons maintenant du problème de fond qui, comme je l'ai dit, me permettra de répondre à toutes les questions posées à propos du Concorde. Il faut faire le tour complet du problème et voir la situation actuelle. Trois problèmes se posent : le succès commercial et donc l'avenir immédiat du programme, l'éventualité de l'étude d'une version améliorée et la suite du programme de fabrication.

En ce qui concerne Concorde, personne ne doute aujourd'hui que le pari technique soit gagné. Les vols d'endurance, que vous critiquez l'an dernier, monsieur Méric, l'ont prouvé définitivement.

M. André Méric. Je ne les ai pas critiqués !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. J'ai le procès-verbal sous les yeux, monsieur le sénateur !

C'est à partir de là que l'on peut dire sans contestation possible que le pari technique a été gagné.

Reste le succès commercial. Je rappelle que l'avion sera en service commercial le 21 janvier prochain et que, dès lors, chacun pourra l'emprunter librement. Je m'étais engagé à ce que la certification de l'appareil intervienne avant la fin de l'année. Elle a eu lieu le 9 octobre. J'avais également pris l'engagement qu'il serait mis en service au début de 1976, alors que l'on prévoyait, voilà un an encore, son entrée en service au mois d'avril. Ces promesses vont être confirmées, ce qui montre bien notre détermination de poursuivre l'opération Concorde.

La certification est assurée. Nous disposerons, avec le concours des compagnies, d'un nombre d'appareils qui nous permettra de démarrer normalement; nous démarrerons sur Rio de Janeiro.

Reste le grand problème des autorisations d'atterrissage. Sur Rio de Janeiro, nous n'avons pas de difficulté, mais nous en rencontrons sur les Etats-Unis, en particulier là où nous avons demandé d'atterrir, à New York et à Washington. Nous avons aussi des problèmes sur Tokyo où nous voudrions pourtant mettre la ligne en service à la fin de l'année 1976. Nous en rencontrons enfin pour le survol de la Sibérie; nous sommes en pourparlers à ce sujet depuis déjà dix-huit mois.

Mais les plus importants, dans l'immédiat, concernent évidemment les autorisations de vols sur les Etats-Unis. Lorsque je me suis rendu aux Etats-Unis au mois de septembre, j'ai rencontré le ministre américain des transports, ainsi que toutes les autorités administratives compétentes. J'ai insisté sur le problème politique, le seul d'ailleurs que je pouvais évoquer, en disant que l'opinion publique ne comprendrait pas ni en Grande-Bretagne, ni en France qu'il y ait un barrage quelconque, sur le plan politique, du côté américain. Il m'a été répondu qu'un problème politique se posait aussi aux Etats-Unis où une partie de l'opinion est opposée à Concorde. Comme la procédure de déclaration d'impact sur l'environnement était en cours — elle n'a d'ailleurs pas encore abouti — aucune assurance n'a pu m'être donnée par le Gouvernement et vous savez que le texte final de déclaration d'impact sur l'environnement a été publié récemment, mais sans avis du Gouvernement. C'est en fin de compte le point de départ de la phase finale, avec une audience publique le 5 janvier et la décision du Gouvernement le 5 février, un mois après.

Si l'avis du Gouvernement est positif, je pense que nous aurons l'autorisation d'atterrir à Washington presque immédiatement. Pour New York, elle sera plus difficile à obtenir, puisque c'est une autorité indépendante, celle de l'aéroport de New York, qui doit nous la donner. En fait, nous ne l'aurons définitivement que le jour où l'opinion américaine l'acceptera. Sinon, nous irions au-devant de procès longs et difficiles qui pourraient, de surcroît, être suspensifs.

Telle est la situation actuelle. Il est vrai qu'il s'agit pour nous d'un problème capital car il faut bien voir que, par le monde entier, quel que soit le succès que puisse connaître le Concorde sur la ligne ou les lignes qu'il assurera au départ, il n'aura vraiment de succès commercial que le jour où nous pourrions desservir New York, la ligne la plus importante et la plus prestigieuse du monde. C'est la raison pour laquelle il faut, à tout prix, que nous puissions y aller si nous voulons assurer le succès commercial de l'appareil.

Certains d'entre vous ont évoqué l'étude d'une version améliorée de *Concorde*. Ce problème avait déjà été soulevé l'an dernier, d'une façon beaucoup plus générale qu'aujourd'hui, d'ailleurs, ce qui est normal car il a perdu de son acuité depuis lors. Que peut-on demander, en effet, à une version améliorée ? On ne peut lui demander qu'une amélioration du rayon d'action ou du moteur.

Amélioration du rayon d'action ? L'avion a fait ses preuves. Il peut, dans sa version actuelle, desservir les lignes les plus importantes du monde et aucune compagnie aérienne n'a d'ailleurs discuté le rayon d'action du *Concorde* pour déterminer sa décision d'achat. Les améliorations successives qui ont été apportées depuis les premiers essais de l'appareil jusqu'à ce jour permettent actuellement de satisfaire les besoins des compagnies qui seraient intéressées.

Quant à l'amélioration du moteur, elle porterait essentiellement sur le bruit car vous savez que c'est là le reproche que l'on adresse le plus souvent à *Concorde*. Or, le moteur actuel date de 1962 ; les nuisances qu'il entraîne du point de vue du bruit ont été améliorées de 15 décibels sur les trois points de mesure légaux et, partant de là, ce moteur n'est plus aujourd'hui susceptible d'améliorations importantes. Il n'est plus perfectible.

Dès lors, la seule solution consisterait à étudier un nouveau moteur. Mais qui voudrait aujourd'hui étudier un nouveau moteur dont le coût serait de plusieurs milliards de francs ? Je rappelle à ce sujet que le coût du C. F. M. 56, qui est un moteur subsonique, est déjà de trois à quatre milliards de francs. C'est dire quel serait le coût de l'étude d'un moteur de supersonique que personne ne peut ni ne sait faire actuellement. J'y reviendrai.

En vérité, le problème de fond qui conditionne tout l'avenir du supersonique ou des supersoniques en général est celui des normes de bruit qui seront applicables à l'aviation supersonique dans les années qui viennent. Actuellement, il n'existe aucune réglementation, mais le fait que nous ayons demandé précisément des autorisations d'atterrissage a fait prendre conscience du problème. Des projets sont en cours d'étude. Le premier apparu consiste à reprendre les normes de bruit applicables aux avions subsoniques, c'est-à-dire les normes américaines F. A. R. 36.

Or, non seulement personne au monde ne sait actuellement faire un tel appareil, mais personne ne peut même indiquer quand on saura le faire. Les experts de la N. A. S. A. eux-mêmes l'ont reconnu. Ce projet de règlement admettrait toutefois une exception pour les seize appareils actuellement fabriqués ou en cours de fabrication.

Voilà où nous en sommes. Aussi longtemps que ce problème, capital pour l'avenir, ne sera pas réglé, il ne sera pas possible de donner une suite au programme qui est lancé, ni de passer à l'étude d'une version améliorée.

Quant à la suite du programme, seize appareils — vous le savez — sont en fabrication. Il en reste cinq à vendre. Nous travaillons — il faut le savoir — sur des appareils qui n'ont pas encore été vendus. Le dernier des seize sera livrable au milieu de l'année 1978. Or, il faut à peu près deux ans à une compagnie aérienne pour mettre en service un *Concorde* à partir du moment où elle l'a commandé.

C'est dire que nous pouvons dès maintenant, avec le programme en cours, satisfaire aux commandes qui seront passées au milieu de l'année 1976. Or, nous n'aurons pas, très certainement, de commandes auparavant. Il ne se pose donc pas actuellement de problème de livraison, mais il subsiste effectivement un problème de fabrication et de lancement au-delà du seizième appareil. Dans le cycle de fabrication du *Concorde*, il se trouve que ce sont nos partenaires britanniques qui doivent commencer les premiers. La décision à prendre ne doit pas tarder si nous voulons éviter une rupture dans la chaîne de fabrication.

Partant de ces éléments de base et ne connaissant pas l'intention de nos partenaires, j'ai écrit le 25 juin dernier au ministre britannique pour lui proposer des études sur les mesures conservatoires qui permettraient d'envisager un programme continu de fabrication au-delà du seizième appareil. Je n'ai reçu de réponse que le 12 septembre.

Nos partenaires n'étaient pas opposés à de telles études à deux conditions. La première était de ne pas engager de dépenses nouvelles sans de nouvelles commandes ; la deuxième indiquait clairement qu'il n'était pas possible à nos partenaires d'envisager de nouveaux développements si les pertes globales des deux Gouvernements sur le programme devaient augmenter.

Cette dernière condition est très grave car, au niveau du dix-septième appareil, nous n'avons pas atteint le seuil de rentabilité.

Il est vrai — comme vous le disiez tout à l'heure — que nous travaillons sur le programme en perdant encore de l'argent. Donc, si cette condition était retenue, c'était la condamnation du programme.

J'ai écrit de nouveau au ministre britannique en lui demandant, d'une part, que l'étude soit menée rapidement, d'autre part, qu'elle porte sur tous les aspects du problème et non pas seulement sur l'aspect financier. Car des problèmes sociaux, des problèmes d'emplois, des problèmes de retombées technologiques se posent qu'ils nous faut mettre dans le bilan global de l'opération si nous voulons y voir clair.

Or j'ai reçu la réponse tout récemment. C'est un élément nouveau que j'apporte au Sénat. Nos partenaires britanniques désirent que l'étude porte sur les seuls aspects financiers. L'étude est, malgré cela, en cours et menée en commun. Nous n'y verrons clair que lorsque ces études seront terminées. J'espère que nous arriverons à déterminer en commun comment nous pouvons éviter une discontinuité dans la fabrication.

Ayant entendu, ici ou là, quelques critiques plus ou moins véhémentes, quelques doutes aussi sur la volonté du Gouvernement français de poursuivre le programme, je vous laisse juges, à partir de ces éléments, de voir qui veut aller de l'avant dans le programme et qui est moins déterminé.

En conclusion sur le *Concorde*, je crois que le Gouvernement français a montré sa volonté d'aller jusqu'au bout du programme et de l'exploiter au maximum. Il souhaite rencontrer aussi, en toutes circonstances, la même détermination. Pour ma part, j'ai toujours été et je suis encore confiant. Depuis treize ans *Concorde* a triomphé de beaucoup d'écueils et il vaincra ceux qui sont encore sur sa route, jusqu'au jour où il s'imposera de lui-même, à tous ceux qui lui sont encore opposés.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur Ferrant, vous avez soulevé, ainsi que M. Aubry, le problème des contrôleurs de la circulation aérienne et vous avez essentiellement parlé du comité des relations professionnelles.

Ce comité se réunira pour la deuxième fois en l'espace d'un an, le 5 décembre. J'avais indiqué à l'Assemblée nationale la date du 25 novembre mais, pour une raison indépendante de ma volonté, j'ai dû la retarder. Je peux néanmoins préciser que depuis la précédente réunion, les syndicats, mes collaborateurs directs et moi-même, nous sommes réunis une dizaine de fois. Personnellement, j'ai reçu les syndicats aussi souvent qu'ils me l'ont demandé. La concertation a été établie et elle est permanente. Elle permet d'apporter des améliorations à la situation matérielle des contrôleurs qui jouissent, au sein de la fonction publique, d'une situation privilégiée. Celle-ci est la conséquence de leur statut spécial. Il est évident que le Gouvernement ne pourrait dénoncer les dispositions de ce statut sans annuler les avantages dont bénéficient lesdits contrôleurs.

En outre, les créations d'emploi que j'indiquais tout à l'heure s'inscrivent dans le cadre de la politique d'amélioration de la qualité des services et de progrès des conditions de travail, comme vous l'avez souhaité.

Je puis vous assurer, à l'un comme à l'autre, que la situation des contrôleurs de la navigation aérienne est l'une de mes premières préoccupations. Je suis décidé, pour ma part, à poursuivre la politique de concertation qui suppose, de part et d'autre, un esprit constructif.

Vous avez évoqué également, monsieur Ferrant, le problème des avancements. Je vous indique à ce propos que 145 emplois de contrôleurs de première classe sont prévus par le projet de budget pour 1976 qui viendront s'ajouter aux emplois actuels de ce grade, ce qui permettra d'améliorer considérablement les conditions d'avancement, conformément au vœu que vous avez exprimé.

Monsieur Guillard, vous avez soulevé trois problèmes. Si vous le permettez, je répondrai d'abord au dernier, qui est celui de la liaison aérienne Paris—Nantes. Vous demandez que la desserte de cette ligne soit assurée par des avions français. Jusqu'à présent, le volume du trafic n'était pas suffisant pour justifier l'utilisation d'une *Caravelle* mais je vais mettre le problème de nouveau à l'étude et je vous ferai part directement de ses résultats.

Vous avez également soulevé deux problèmes de fond qui ont été également évoqués, par d'autres orateurs, celui du plan de charge de la S. N. I. A. S. et celui de la construction aéronautique. Je vais m'étendre un peu sur ces problèmes qui sont d'ailleurs liés.

Le premier, celui du plan de charge de la S. N. I. A. S., a été évoqué ici même par le ministre de la défense il y a quelques jours. Je ne puis donc que reprendre ses propos.

Quand on évoque la S. N. I. A. S., on oublie quelquefois de parler chiffres. Je crois pourtant devoir en parler ne serait-ce que pour montrer les efforts financiers que fait l'Etat en faveur de la S. N. I. A. S.

Au cours de la présente année, 540 millions de francs ont été accordés sur le budget de l'Etat pour des augmentations de capital à la S. N. I. A. S. ; par ailleurs, la S. N. I. A. S. bénéficie d'environ 1 500 millions de francs pour ses études et le développement de ses fabrications, soit une aide directe budgétaire d'environ deux milliards de francs pour l'année, crédits auxquels s'ajoutent les commandes de fabrication. Pour situer cet effort, je dirai que le chiffre d'affaires de la S. N. I. A. S. de l'année dernière, qui est d'ailleurs le seul chiffre que l'on connaisse, a été de plus de 4 800 millions de francs dont 1 638 millions de francs à l'exportation.

La S. N. I. A. S. bénéficie de commandes très importantes d'engins balistiques, d'engins tactiques et d'hélicoptères et la situation des trois divisions correspondantes est très satisfaisante.

En revanche, les activités de la division « avions », en majeure partie tournées vers les programmes civils, posent des problèmes. Les difficultés rencontrées dans la commercialisation des programmes *Concorde* et *Airbus* se répercutent directement sur cette division qui a donc à faire face à une baisse importante de son plan de charge.

Face à cette conjoncture difficile, le Gouvernement et la direction de la S. N. I. A. S. ont eu le souci permanent de sauvegarder l'emploi dans l'entreprise. A ce jour, du reste, tout licenciement a été évité et, sur le plan global, les effectifs sont restés très sensiblement constants. Ils étaient de 37 336 personnes au 30 septembre 1974 et de 37 083 personnes au 30 septembre 1975. Néanmoins, cette situation difficile a conduit à prendre un certain nombre de mesures que je vais détailler.

En premier lieu, il a été procédé à un équilibrage de la charge entre les divisions de la S. N. I. A. S., notamment par le transfert vers la division « avions » des fabrications d'hélicoptères *Super-frelons* et *W.G. 13* qui représentent, en 1975, plus de un million d'heures de travail.

Par ailleurs, les transferts de charge en provenance de la Société des avions Marcel Dassault-Breguet Aviation, notamment la fabrication du fuselage du *Mirage F 1* ont été effectués.

Il faut noter à ce propos que la société Marcel Dassault a fourni en 1974 à l'ensemble du groupe S. N. I. A. S., filiales comprises, plus de 2 200 000 heures de travail sur les programmes *Mirage III*, *Mirage F 1*, *Mystère 10* et *Mystère 20* dont la moitié à la division « Avions ». Il s'y ajoutera une part importante des travaux liés au programme du *Mystère 50* qui vient d'être financé dans le cadre du plan de soutien à l'économie et dont la moitié au moins sera fabriquée par la S. N. I. A. S. avec un contrat direct de l'Etat, comme je l'ai indiqué tout à l'heure.

Pour l'avenir, un des premiers soucis du Gouvernement est, bien entendu, de maintenir dans toute la mesure du possible l'acquis technique indiscutable de la S. N. I. A. S., ainsi que sa capacité de concevoir de nouveaux avions. Je vais précisément traiter ce problème.

Pour répondre plus particulièrement à votre question relative aux villes de Nantes et de Saint-Nazaire, je dirai qu'il s'est produit un creux de charge au milieu du premier semestre de 1975. Le plan de charge s'est maintenant redressé grâce aux travaux de modification apportés à la *Caravelle 12* et au *Mystère 50*. A partir de là, les perspectives pour 1976 sont satisfaisantes.

Il me reste à aborder le grand problème de base, celui de l'ensemble de la construction aéronautique dont *Concorde* et d'autres programmes que j'ai précédemment traités ne sont que des éléments.

Il faut d'abord dresser le bilan, l'inventaire que l'on peut faire aujourd'hui de notre construction aéronautique ; ensuite définir les objectifs afin d'éviter — comme le disait M. Fortier tout à l'heure — des échecs totaux ou partiels sur les programmes que nous lançons et enfin préciser la stratégie à adopter.

Voyons d'abord le bilan. Nous sommes dans un contexte international défavorable, caractérisé au niveau mondial par une surcapacité de production. C'est un problème identique à celui d'un autre secteur qui relève de mon département ministériel : la construction navale. Avec toutefois une différence c'est que, si dans un cas comme dans l'autre, nous construisons des matériels sophistiqués, cette politique, dans le cadre de la construction navale, joue en notre faveur et sauvegarde le plan de charge alors que dans le cas de la construction aéronautique c'est l'inverse, et la même politique joue à notre détriment.

Nous avons pourtant des atouts dans notre main : d'abord la capacité de nos industriels n'est pas contestée et ils n'ont plus à faire la preuve de leur valeur — les derniers appareils que nous avons fabriqués depuis la *Caravelle*, le *Mercur*, l'*Airbus*, le

Concorde sont là pour le prouver ; ensuite l'atout que représente l'*Airbus*, qui est et qui sera une réussite. Je rappelle que nous avons vendu cette année plus d'*Airbus* que *Douglas* et *Lockheed* n'ont vendu d'appareils gros porteurs.

De plus cet appareil sera à l'origine d'une famille qui devrait effectivement, dans les prochaines années, assurer un plan de charge stable pour nos industries.

D'ailleurs la meilleure preuve est que lorsque j'en ai discuté avec les constructeurs américains, tous m'ont parlé de l'*Airbus* avec beaucoup de considération et eux-mêmes le prennent désormais au sérieux sur le marché international.

Nous avons enfin un autre atout, le moteur CFM 56. Ce moteur réalisé en coopération est une réussite à tous les points de vue sur le plan technique : il satisfait largement aux normes de bruit, il est moins polluant que la plupart de ses concurrents, sa consommation est beaucoup plus faible que celle des réacteurs actuels. C'est un succès sur le plan de la coopération.

Le marché pour ce type de moteur sera, entre 1980 et l'an 2000, de l'ordre de 6 000 moteurs. Mais si l'on tient compte du fait que son concurrent le *JT 10 D* de Pratt et Whitney prendra la moitié du marché, c'est 3 000 moteurs que nous pourrions vendre à partir de 1980.

Tels sont nos atouts, mais quelles sont nos faiblesses ? Nos faiblesses sont surtout commerciales. Il est vrai que nous avons manqué, par le passé, de pénétration commerciale. Il est vrai aussi que nous ne disposons pas, comme les constructeurs américains, ni d'un réseau commercial, ni d'un réseau de vente ou d'après-vente. Il est vrai aussi que nous n'exploitons pas actuellement les créneaux commerciaux dans lesquels nous pourrions essayer de poursuivre nos actions — la seule exception est le créneau que s'est créé l'*Airbus* — et que nous ne disposons pas d'un système d'étude de marché qui soit suffisamment développé.

Ombre et lumière, tel est le bilan aussi réaliste que possible de ce qu'est aujourd'hui notre construction aéronautique. A partir de là, quel objectif faut-il lui fixer et quelle stratégie faut-il employer pour l'atteindre ?

L'objectif peut être défini d'une façon simple : il faut que nous utilisions le potentiel dont je viens de parler pour fabriquer, autour de notre moteur CFM 56, un avion qui corresponde à un créneau commercial. Se posent alors deux questions : quel avion faut-il faire et avec qui faut-il le faire ?

Il est impossible de répondre sur le champ à la première question. Il faut donc adopter une stratégie en deux étapes, à court terme et à moyen terme.

A court terme, j'ai déjà mentionné les mesures que nous avons prises pour sauvegarder le plan de charge de nos industries aéronautiques dans les circonstances difficiles que nous traversons, comme d'ailleurs tous les grands constructeurs aéronautiques. Je n'y reviens donc pas.

En ce qui concerne le moyen terme, il faut que nous répondions à la question suivante : quel avion faut-il faire ? J'ai déjà dit qu'il fallait que nous le fassions autour du moteur CFM 56. A partir de là, trois possibilités techniques peuvent être envisagées : soit un biréacteur, auquel cas nous irions vers un appareil d'une capacité de 150 passagers et d'un rayon d'action de 2 500 kilomètres ; soit un triréacteur d'une capacité de 200 passagers et de 4 000 kilomètres de rayon d'action ; soit, enfin, un quadriréacteur pouvant transporter toujours 200 passagers mais dont le rayon d'action serait de 10 000 kilomètres. En toute hypothèse, il importe que l'appareil choisi réponde à un créneau commercial. J'ai coutume de dire à ce sujet qu'on ne fait pas un avion parce qu'on sait et qu'on peut le faire, mais parce qu'il répond à un créneau commercial. C'est la condition de base pour définir l'avion que nous construirons.

Nous avons lancé des études tous azimuts, et tout d'abord au niveau national. J'ai réuni à plusieurs reprises les dirigeants des compagnies aériennes et des constructeurs français pour que nous réfléchissions en commun sur la nature de l'avion à construire.

Nos travaux ne sont pas encore terminés et une nouvelle réunion aura lieu bientôt. J'attends beaucoup de ces discussions car les résultats déjà obtenus me permettent d'espérer qu'elles seront très constructives.

Nous effectuons ces mêmes analyses, ces mêmes recherches et ces mêmes définitions de marché au niveau européen. Depuis plusieurs années, certains gouvernements des pays d'Europe occidentale ont demandé aux dirigeants de leurs compagnies aériennes de se réunir et de définir ensemble le type d'avion dont ils entendraient disposer dans les années qui viennent. Il ne leur est pas facile, surtout dans le contexte de récession qui est actuellement le nôtre, de répondre précisément à cette question alors qu'ils ne maîtrisent pas les données de l'évolution du marché. Au niveau européen, nous connaissons également bientôt les résultats de ces études.

Enfin, j'ai étudié le problème avec les constructeurs américains. La différence essentielle qui existe entre eux et nos propres constructeurs — sur le plan technique, nos industries valent les leurs — réside dans le fait que les Américains disposent d'un système d'étude de marché sans équivalent en France. A partir de leurs études de marché et de leurs projets, nous essaierons de définir les créneaux commerciaux que nous pourrions, demain, exploiter.

Ainsi que je le disais, ces études, ces négociations ont été lancées tous azimuts. Nous pourrions en faire la synthèse et prendre une décision, vraisemblablement vers le milieu de l'année 1976.

Cela étant dit, avec qui faut-il faire cet avion ?

M. le Premier ministre a indiqué, au salon du Bourget, que, dans toute la mesure du possible, nous le ferions avec nos partenaires européens. Cette indication bien précise ne doit donc laisser aucun doute dans les esprits.

A la suite de cette déclaration, j'ai d'abord écrit à ceux de nos partenaires européens avec lesquels nous sommes déjà lancés dans la réalisation d'un programme quelconque pour leur proposer de participer en commun à la définition de l'avion et à son développement. J'ai ensuite écrit aux autres pays européens pour leur demander de s'associer à la fabrication, étant bien entendu qu'une acceptation de leur part, quels qu'ils soient, implique, d'un côté, qu'ils acceptent de participer financièrement à l'opération, et de l'autre, que leurs compagnies aériennes s'engagent à acheter l'avion construit en commun.

J'ai reçu la plupart des réponses ; elles sont toutes positives sur le principe.

Dans le même temps, les constructeurs américains ont pris contact directement avec moi parce qu'ils étaient intéressés par une coopération éventuelle avec notre construction aéronautique, ce qui est à la fois nouveau et important. Il ne faut pas oublier que le marché intérieur américain représente 45 p. 100 du marché mondial et que nous n'y avons pas accès. Il ne faut d'ailleurs pas se leurrer : nous n'y pénétrerons vraiment que le jour où nous travaillerons avec un constructeur américain. Mais ce sont là, au départ, des atouts qu'il ne faut pas négliger.

Ces contacts avec les constructeurs américains ont été suivis de la visite que je leur ai faite à la faveur d'une invitation à me rendre aux Etats-Unis qui m'avait été adressée, pour une autre raison, par le gouvernement américain. Nous avons discuté très librement et sur un pied d'égalité. J'ai indiqué à chacun des trois constructeurs que nous ne saurions travailler qu'en coopération et non en sous-traitance et que si programme commun il y avait, il serait établi sur la base d'une co-responsabilité. C'est la raison pour laquelle je suis un peu peiné, monsieur Méric, du procès d'intention que vous me faites à ce sujet-là, en parlant uniquement de *Boeing*.

Un groupe de travail a été mis en place avec chacun des trois constructeurs américains. Il comprend des représentants de nos deux principaux fabricants et de l'administration. Il recherche objectivement quelle formule de coopération pourrait être adoptée, formule qui serait évidemment différente pour chacun des trois constructeurs compte tenu de leurs fabrications actuelles et de leurs projets.

Je ne saurais vous dire aujourd'hui à quel résultat parviendra ce groupe de travail, mais ce qui compte, pour moi, c'est bien ce résultat, car je ne suis pas ces négociations au jour le jour. J'aurai d'ailleurs l'occasion de revenir sur ce sujet.

Il reste une autre solution, la coopération avec l'U. R. S. S. Elle m'a été proposée. Vous savez que le protocole qui a été signé à l'issue de la visite à Moscou de M. le Président de la République prévoit l'étude de la possibilité d'une coopération entre les industries aéronautiques des deux pays. Un groupe de travail structurel est déjà en place et il étudie ce problème.

En résumé, je peux dire que nous sommes actuellement lancés, au niveau des études, dans toutes les directions ; mais je ne saurais préjuger le résultat des discussions en cours. La seule chose qui soit certaine, c'est que nous traiterons, que je traiterai avec le partenaire, quel qu'il soit, qui nous permettra de réaliser au mieux l'objectif qui a été défini une fois pour toutes et auquel le Gouvernement est attaché. Il s'agit, dans des circonstances difficiles sur le plan mondial, de maintenir notre industrie aéronautique et même de la développer, et nous y arriverons. (*Applaudissements au centre et à droite ainsi que sur les travées de l'U. C. D. P.*)

Monsieur Aubry, j'ai déjà répondu à plusieurs de vos questions mais comme vous avez déclaré que, de toute façon, vous ne voteriez pas le budget, je me demande si je dois répondre aux autres. Je le ferai cependant.

En ce qui concerne la politique salariale à Air France au cours de l'année 1975, je vous dirai que le contrat de salaire en vigueur dans cette compagnie a permis d'augmenter les salaires de 10 p. 100, soit 8,5 p. 100 au 1^{er} novembre et 1,5 p. 100 au 31 décembre. Le pouvoir d'achat a donc été maintenu et la priorité au maintien de l'emploi affirmée et tenue.

Par ailleurs, les récentes réunions qui ont eu lieu entre les partenaires sociaux au sein de l'entreprise ont permis de confirmer cette orientation concernant l'emploi. Elle s'inscrit dans le cadre d'une politique contractuelle à laquelle les salariés font confiance dans leur majorité — ils l'ont prouvé — pour assurer le progrès social.

Vous avez parlé du remplacement des vieilles *Caravelle* d'Air France. Sur ce point, le Gouvernement a indiqué clairement sa préférence pour une solution française. Des études sont lancées depuis déjà plusieurs mois, mais la question n'est pas facile à régler. De deux choses l'une : ou c'est possible dans l'immédiat et nous le faisons ; ou ce n'est pas possible et il nous faudra élaborer une stratégie qui nous permette d'y parvenir dans les plus brefs délais.

Vous demandez la fabrication de moyens-courriers de 150 places, alors que l'orateur précédent n'en voulait pas. C'est dire combien le problème est délicat.

Vous avez parlé également de tarifs réduits, mais vous avez oublié de dire qui paierait. Je veux bien admettre tous les tarifs réduits que l'on voudra, pourvu que l'on ne compromette pas l'équilibre financier des entreprises qu'il est déjà si difficile de maintenir.

Enfin, vous avez évoqué la coordination civile - militaire à propos de la gestion de l'espace aérien. Cette coopération ne fait pas de difficulté actuellement. La création d'un comité interministériel de l'espace aérien et la mise en place d'un délégué à l'espace aérien, qui remontent déjà au 1^{er} janvier 1972, ont permis de définir la politique d'organisation et d'utilisation de l'espace et de coordonner les actions, notamment au plan de la gestion régionale de l'espace, de l'exploitation à basse altitude des grands aéroports militaires et civils, comme à Bordeaux, Clermont-Ferrand et Roissy, et aussi de l'exploitation des espaces aériens supérieurs, c'est-à-dire 6 000 mètres et au-dessus.

Telles sont, mesdames, messieurs, les réponses que je voulais apporter aux questions qui m'ont été posées.

M. André Méric. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

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

M. André Méric. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse. Je l'ai écoutée avec l'attention qu'elle méritait et j'y ai trouvé quelques aspects positifs. Mais je voudrais mettre en exergue, très rapidement, les aspects qui ne le sont pas.

Je répondrai tout d'abord à notre distingué collègue, M. Guillard, qui a trouvé dans mon intervention une contradiction pour lui regrettable. Elle serait le fait de mon opposition aux prétentions américaines, de ma condamnation impitoyable de la politique gouvernementale en matière de construction aéronautique. J'ai beau chercher, je ne vois vraiment pas en quoi il y a contradiction. Je décele, dans l'affirmation de M. Guillard, sa volonté, par le truchement de ma modeste personne, de donner un gage de sympathie à M. le secrétaire d'Etat. Je ne le lui reprocherai pas, bien au contraire, car j'ai toujours été sensible à sa mesure et à son urbanité.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la S. N. I. A. S. n'est pas en difficulté dans l'ensemble de ses divisions. La division « Engins », la division « Hélicoptères » sont des unités de production très rentables et très profitables à notre industrie. Il s'agissait dans mon intervention, je le précise, de la division « Avions » de la S. N. I. A. S., notamment du bureau d'études, dont les charges de travail ne doivent pas être constituées, surtout maintenant, en période de crise, par de simples sous-traitances, car vous enlèveriez alors toute possibilité d'utilisation normale d'un bureau d'études qui a fait ses preuves à travers *Caravelle*, *Airbus* et *Concorde* et qui peut répondre à toutes les demandes qu'on peut lui faire parvenir.

C'est ce potentiel que nous voulons défendre et qu'il faut conserver et développer. Vous ne pouvez le faire qu'en confiant à ce secteur des charges de travail qui lui soient propres, c'est-à-dire la construction d'appareils nouveaux.

Vous nous dites — et c'est là que nous différons dans notre opinion sur la politique aérienne civile — que vous ne pouvez pas commander un appareil qui n'aurait pas une résonance

commerciale. Nous, nous vous disons qu'il faut commander cet appareil pour conserver les structures de production, pour maintenir des techniciens à leur poste et pour donner à l'entreprise nationale qui fait honneur à notre pays des possibilités de développement. Or, vous prétendez qu'il n'y a pas de possibilité de développement, pas de créneaux. Je pense le contraire.

Vous avez dit tout à l'heure que personne ne demandait à acheter d'avion et qu'aucune commande n'était passée. Je m'en tiens à des textes que je connais — et que vous devez avoir aussi — pour apporter, dans l'intérêt de la politique de construction aéronautique que je défends, des solutions efficaces.

Il y a le rapport établi par la commission des communautés européennes. Pour la catégorie comportant de 180 à 200 sièges, il est préconisé l'*Airbus* 300 B-10 ; pour la catégorie comportant de 250 à 300 sièges, il est préconisé l'*Airbus* A-300, B-2, B-4, pour le long courrier, étude de développement d'un quadrimoteur qui soit une version de l'*Airbus* A-300 B 11.

Prenant le rapport du groupe des Six, je constate qu'il n'y a pas que des constructeurs d'avions ; on y trouve des compagnies aériennes comme la Lufthansa, la British-Airways, Air France et d'autres. Quel type d'avion réclament ces compagnies aux constructeurs ?

Le type A, de 180 à 200 places ; rayon d'action : 3 600 kilomètres. Quel est l'avion préconisé ? L'*Airbus*, version B 10 - A 300.

Le type B, de 100 à 140 places, rayon d'action 2 500 kilomètres. Cela est possible avec des dérivés d'avions existants à étudier.

Le type C : de 180 à 200 places ; rayon d'action 11 000 kilomètres. L'avion qui est recommandé : une version de l'*Airbus* A-300-B 11.

Vous avez des propositions des compagnies européennes les plus importantes.

Puis il y a autre chose. Lorsqu'on considère le marché mondial de l'aéronautique, on constate qu'il existe, à l'heure actuelle, des bi, des tri, des quadri-réacteurs à remplacer. Il faut remplacer les *Caravelles*, les D. C. 9, les D. C. 8. Il faut penser au *Mercure*, qui a été abandonné, au *Boeing* 707. Mais les Américains y pensent ; ils pensent même à des prolongements de *Concorde*.

Dites-moi, monsieur le secrétaire d'Etat : êtes-vous au courant de ce qu'est l'avion B 1 aux Etats-Unis ? N'est-ce pas un supersonique militaire semblable à *Concorde* tant en performances qu'en masse-dimensions ? Le remplacement des bombes par des passagers n'est pas un problème quand on a mis au point la formule.

De plus — vous ne pouvez pas l'ignorer — les Américains poursuivent leurs études sur un moteur plus silencieux, plus économique ; dès que ce moteur sera au point, le *Concorde* américain sera une réalité. Alors, comme pour *Caravelle*, la France aura montré le chemin et ouvert le marché, mais ce sera l'Amérique qui récoltera les bénéfices. Que de temps perdu, que d'argent dépensé inutilement ! C'est pourquoi nous insistons très vivement.

Il y a aussi, dans le budget, quelque chose que je ne comprends pas. Il aurait fallu penser à la recherche et augmenter les crédits dans le domaine de la recherche de nouveaux matériaux pour la construction des avions et de nouveaux équipements. Actuellement — vous ne l'ignorez pas, de nouveaux matériaux composites existent sur le marché, qui permettent de réaliser des structures plus légères qu'avec les alliages légers. La France et l'Aérospatiale seraient prêtes à fabriquer ces nouvelles structures, mais les travaux sont stoppés par la modicité des crédits de l'Etat, laquelle empêche de participer à ce développement de la recherche dans ce domaine. Nous sommes dépassés par les Etats-Unis qui n'hésitent pas à débloquent d'importants crédits en faveur de constructeurs comme General Dynamic, Lockheed, Douglas et Boeing.

Il en est de même dans le domaine des équipements et pour le développement de nouveaux principes de pilotage par commandes électriques. Si donc l'avenir de l'aéronautique est sombre, il l'est en France, mais pas aux Etats-Unis.

Par contre, aujourd'hui, par manque de décision — il ne faut même pas dire par manque d'argent, puisqu'on paie des bureaux d'études à ne rien faire — alors que nous avons tout pour réussir, j'élève une fois de plus ma voix pour dénoncer une politique qui ne correspond pas aux intérêts réels de notre pays.

Vous nous dites qu'il faut rechercher une collaboration avec les pays européens. Je le veux bien, mais que cela se fasse sur la base des rapports des Six ou de celui de la Communauté européenne, cette collaboration n'est intervenue jusqu'à présent qu'au niveau des constructeurs, mais elle ne s'est pas éten-

due à l'ensemble des compagnies aériennes qui, avec des capitaux américains, achètent aujourd'hui des appareils américains. Si l'Europe n'est pas constituée au niveau des compagnies américaines, cette collaboration sera vouée une nouvelle fois à l'échec commercial.

Quand nous pensons, mes chers collègues, que la South African Airways participe à la réalisation de l'*Airbus* et que la Grande-Bretagne n'achète aucun appareil ! Comment voulez-vous qu'une collaboration européenne, si l'on s'en tient à ces principes, puisse donner des résultats valables ?

Quant aux Allemands, il a fallu faire pression sur la Lufthansa, alors que l'industrie allemande participe à la construction d'*Airbus*, pour qu'elle achète quatre ou cinq appareils.

Je pense à Ibéria, dont j'ai dénoncé la situation.

Il faut aborder la collaboration européenne sur de nouvelles bases !

Vous nous avez parlé des avantages...

M. le président. Mon cher collègue, je suis obligé de vous rappeler que votre temps de parole est de cinq minutes.

M. André Méric. Je regrette que, sur des problèmes essentiels, le représentant de la minorité que je suis n'ait pas la possibilité de s'exprimer comme le voudrait la décence parlementaire.

La collaboration avec l'industrie américaine ne sera possible que si nous avons des bureaux d'études puissants et bien organisés pour discuter d'égal à égal et si nous voulons construire, en France, une structure commerciale qui n'existe pas.

J'aurais bien d'autres observations à formuler. Mais j'arrêterai là mon propos.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pensez qu'à la S. N. I. A. S. il n'y a pas de président, il n'y a pas d'organisation, il n'y a pas d'argent, il n'y a pas de bureau d'études. Et dans un bureau d'études, qui n'aura pas de charges de travail, ce sera bientôt pour vous les pires difficultés. L'avenir nous départagera !

M. le président. Je vous ferai remarquer que la présidence a fait preuve de beaucoup de compréhension à votre égard.

M. André Méric. Ce n'est pas vous que visait mon observation, monsieur le président — vous vous êtes d'ailleurs montré très aimable à mon égard — mais nous discutons du problème capital d'une industrie qui intéresse des dizaines de milliers de travailleurs.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. A la S. N. I. A. S. monsieur Méric, il y a une structure, un bureau d'études, des travailleurs, un plan de charges, et l'Etat se trouve derrière tout cela, qui aide autant que faire se peut et qui, comme je l'ai dit, maintiendra et développera l'activité aéronautique de la France.

Pour vous répondre très brièvement, je dirai qu'il n'y a pas de sous-traitance au bureau d'études — c'est ce que j'ai indiqué tout à l'heure à deux reprises — et je précise qu'il y aura des contrats séparés pour le *Mystère* 50 entre l'Etat et les deux constructeurs.

Vous dites que des instances européennes ont préconisé l'avion français et qu'il y a des compagnies aériennes dans ces structures. Mais pourquoi ces compagnies ne commandent-elles pas nos avions ? Pourquoi, au moins, ne prennent-elles pas des options ? Nous y verrions tellement plus clair !

Nous sommes trop souvent partis d'intentions qui ne se sont pas concrétisées pour continuer dans cette voie. L'important n'est pas ce que l'on nous préconise à l'extérieur ; c'est ce que nous voulons faire, à l'intérieur, après une analyse objective des données du marché.

Vous n'avez décidément pas de chance avec l'*Airbus*, monsieur Méric, car le gouvernement britannique ne participe pas au programme *Airbus* ; c'est le constructeur privé Hawker Siddeley qui est associé à titre privé au groupement d'intérêt économique *Airbus Industrie*.

Enfin, voici une dernière observation portant sur le supersonique. Vous pensez que les constructeurs américains attendent que nous ayons fait les frais de la mise en service pour profiter de notre expérience. J'en ai parlé avec eux. Bien sûr, le B 1 n'est pas un concurrent pour le *Concorde* car je ne pense pas qu'un bombardier puisse être le concurrent d'un avion de transport civil. Mais, aucun des trois constructeurs américains n'est intéressé par l'aviation supersonique pour les raisons que j'ai

développées tout à l'heure. Le seul qui m'en ait parlé m'a dit qu'il le serait éventuellement à partir de 1985. Donc, là aussi, s'il y avait eu un créneau, nous l'aurions exploité. Nous n'avons pas attendu ce jour pour en parler, mais, là encore, nous nous sommes heurtés à une opposition.

Telle est, sommairement, la réponse que je pouvais formuler à vos commentaires.

En conclusion, je vous précise que mon objectif est, au milieu de l'année 1976, de pouvoir définir l'avion que nous ferons et que nous ferons parce qu'il se vendra. (*Applaudissements à droite, sur les travées de l'U. D. R. et de l'U. C. D. P.*)

M. Paul Guillard. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Guillard, pour répondre au Gouvernement.

M. Paul Guillard. Je reviens au problème posé par *Concorde*. Ce n'est pas pour ouvrir une polémique avec vous, monsieur Méric — d'ailleurs vous avez bien reconnu que ce n'était pas dans ma nature — mais je crois que vous m'avez mal compris.

Au sujet du succès commercial de *Concorde* — et là, je réponds au Gouvernement — je suis peut-être aussi inquiet que vous, monsieur Méric, parce que les Américains sont excessifs dans leurs jugements non désintéressés et que leur décisions peuvent être très lourdes de conséquences.

Mais je suis aussi plus indulgent que vous et plus mesuré, car il me semble que nous n'avons pas le droit d'accuser outrageusement celui qui, justement, déploie le maximum d'efforts pour défendre la cause de l'aéronautique française dans des circonstances très difficiles et qu'il n'a pas la possibilité, hélas, de maîtriser entièrement à l'extérieur.

Ce qu'il faut, mon cher collègue, c'est s'unir, quelles que soient nos options politiques, pour la défense de ce qui est une magnifique réussite de la technique française, à la gloire des cadres et des ouvriers de l'aéronautique. (*Applaudissements.*)

M. André Méric. Je demande la parole. (*Exclamations sur un certain nombre de travées.*)

M. le président. Monsieur Méric, je pourrai vous donner à nouveau la parole tout à l'heure pour explication de vote.

M. Charles Ferrant. Je demande la parole.

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

M. Charles Ferrant. Je serai très bref.

J'ai évoqué tout à l'heure, au cours de mon intervention, les sanctions qui frappent encore certaines catégories d'agents du service de la navigation aérienne, à la suite du mouvement de grève d'il y a deux ans. Je n'ai pas entendu de réponse, mais peut-être ai-je eu un moment d'inattention.

Je me permets de confirmer, monsieur le secrétaire d'Etat, avec beaucoup de courtoisie, qu'un coup d'éponge sur les sanctions contribuerait beaucoup à détendre l'atmosphère dans ce milieu.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je pensais avoir répondu, mais si tel n'a pas été le cas, veuillez m'en excuser.

Les conséquences de l'amnistie présidentielle ainsi que de toutes les décisions des tribunaux ont été tirées et mise en application. Il n'y a pas de problème aujourd'hui à ce sujet.

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

ETAT B

M. le président. « Titre III : 66 192 815 F. »

La parole est à M. Méric, pour explication de vote. (*Sourires.*)

M. André Méric. Monsieur le président, que l'on m'excuse de reprendre la parole, mais je voudrais redire à mon excellent collègue M. Guillard que je n'ai pas tenu de propos outrageants à l'égard de M. le secrétaire d'Etat. J'ai dit ce que je pensais, avec mon caractère et mes habitudes. Je suis de Toulouse, dans le Midi de la France, où l'on n'hésite jamais à dire tout ce que l'on pense. Ensuite, l'on continue le combat, mais en ce qui concerne l'unité, depuis que je suis parlementaire, monsieur Guillard, je n'ai fait que prendre la défense, à cette tribune, des appareils de la flotte française aérienne.

A une certaine époque, alors qu'il était difficile de faire accepter le *Concorde* par les Anglais — le premier ministre anglais était alors travailliste — nous avons, un député de la

Haute-Garonne, M. Eugène Montel, et moi-même, traversé le Pas-de-Calais pour prendre contact, à Londres, avec les responsables du parti travailliste. Nous avons rencontré le Premier ministre et je crois que nous avons ainsi participé à la poursuite de la construction du *Concorde*.

L'unité ne manque jamais lorsqu'il s'agit de l'avenir des travailleurs — ce qui, pour nous, est l'essentiel — et de celui de la technologie de notre pays.

Les crédits accordés à M. le secrétaire d'Etat — j'allais dire M. le ministre d'Etat ce que je vous souhaite de devenir un jour (*Sourires*) — étant loin d'atteindre le montant que nous aurions souhaité, le groupe socialiste votera contre.

M. André Aubry. Le groupe communiste votera également contre.

M. le président. Il vous en est donné acte.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(*Ce crédit est adopté.*)

M. le président. « Titre IV : moins 38 275 469 F. » — (*Adopté.*)

ETAT C

TITRE V

M. le président. « Autorisations de programme : 1 751 550 000 F. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 1 042 053 000 F. » (*Adopté.*)

TITRE VI

M. le président. « Autorisations de programme : 5 458 000 F. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 2 788 00 F. » — (*Adopté.*)

IV. — MARINE MARCHANDE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports (IV : Marine marchande).

La parole est à M. Roger Gaudon, rapporteur spécial.

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de la marine marchande concerne un grand nombre de secteurs que je rappellerai : l'administration générale, la police maritime, les pêches maritimes et cultures marines, la flotte de commerce, l'équipement naval, la protection de l'environnement marin.

Il n'est pas dans mon intention d'aborder tous ces sujets. Je demande au Sénat de bien vouloir se reporter à mon rapport écrit. Je m'en tiendrai, sans sous-estimer l'ensemble, aux quatre grandes questions qui concerneront les gens de mer, la pêche maritime, la flotte de commerce et l'équipement naval.

Les dépenses prévues au titre du budget de la marine marchande s'élèvent à 2 416,3 millions de francs pour 1976, contre 1 955,3 millions de francs pour l'exercice précédent, soit une croissance de l'ordre de 23,6 p. 100.

Toutefois, cette présentation ne serait pas complète s'il n'était pas rappelé que le budget pour 1975 a été abondé de 565,6 millions de francs par la troisième loi de finances rectificative pour 1975.

Ces crédits supplémentaires seront, pour une large part, effectivement dépensés au cours du premier semestre 1976. Par rapport au budget initial de 1975, le budget de 1976, augmenté des crédits du troisième « collectif » pour 1975, permettra d'engager, dans la prochaine année, un volume de dépenses supérieur de 52 p. 100.

Le total des crédits affectés aux dépenses ordinaires passera de 977 millions de francs en 1975 à 1 142 millions de francs en 1976, soit une progression de 16,8 p. 100. Le troisième « collectif » a abondé de 195 millions de francs la subvention à l'établissement national des invalides de la marine, l'E.N.I.M.

Les autorisations de programme passeront de 940 millions de francs en 1975 à 1 262 millions de francs en 1976, soit une augmentation de 34,4 p. 100 ; le troisième « collectif » a engagé 472,6 millions de francs d'autorisations de programme supplémentaires.

L'ensemble des crédits réservés aux gens de mer atteint un montant de 884 millions de francs. La majeure partie de cette somme est représentée par la subvention à l'E.N.I.M. qui atteindra 831 millions de francs, soit une augmentation de 15,1 p. 100 par rapport à 1975.

Cette majoration est justifiée par la poursuite d'objectifs précis : d'une part, maintenir la parité entre les rémunérations réelles et les salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions ; d'autre part, continuer l'application de l'accord conclu le 15 mai 1973 entre le comité central des armateurs de France et les syndicats de marins.

Pour 1976, la subvention du budget de l'Etat représentera 52 p. 100 des recettes totales de l'établissement. En outre, au titre de la compensation démographique, la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés accorde un concours égal à 4,61 p. 100 des recettes ; de même, pour le régime vieillesse, la compensation instituée par l'article 28 de la loi de finances pour 1974 représente 1,63 p. 100 des recettes.

Le montant de cette subvention est susceptible d'être révisé en cours d'année. Pour 1975, le troisième « collectif » a permis d'abonder la subvention initiale — 722,2 millions de francs — d'une dotation complémentaire de 195 millions de francs. Elle est destinée à couvrir le déficit prévisible pour le quatrième trimestre de 1975.

Les gens de mer, nous le savons tous, sont ces hommes qui accomplissent un travail difficile. Ils méritent donc, de la part du Gouvernement, une très grande attention. C'est pourquoi il me semble utile de formuler deux remarques si l'on veut que les gens de mer et leurs ayants droit puissent obtenir des rémunérations, pensions et retraites correspondant à leurs activités et au niveau réel du coût de la vie.

Ma première remarque est la suivante : si l'on admet, comme M. le ministre de l'économie et des finances, une accélération de l'inflation, il est à craindre que l'augmentation des crédits ne puisse permettre d'atteindre les objectifs proposés. Ainsi, il me semble nécessaire de réviser en hausse la subvention à l'E. N. I. M.

Ma deuxième remarque concerne la parité. Monsieur le secrétaire d'Etat, il convient d'admettre qu'il existe toujours un décalage entre les rémunérations réelles et les salaires forfaitaires. Pour obtenir la parité, il y a lieu de faire une distinction entre les rémunérations réelles et celles qui découlent des conventions collectives.

Pour 1976, le budget accorde une priorité à la formation professionnelle. La majoration de la contribution de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime — subvention à l'association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime — se monte à 2 140 000 francs, soit un accroissement de 16,8 p. 100, et l'ajustement aux besoins de la dotation relative aux bourses d'études est en augmentation de 7 p. 100.

Depuis de nombreuses années, l'association rencontre de graves difficultés pour équilibrer son budget. A la fin de 1975, le déficit cumulé depuis 1971 dépassera 3,6 millions de francs. La mesure proposée pour 1976 doit correspondre aux besoins de l'exercice, mais des mesures complémentaires sont impérativement nécessaires pour assainir sa situation financière grevée par une augmentation des dépenses plus rapide que celle de la subvention de l'Etat.

L'équipement des établissements scolaires maritimes aura reçu, pour 1975, 9 380 000 francs et, pour 1976, 4 millions de francs, soit au total 13 380 000 francs.

Il semble donc qu'il ait été tenu compte enfin du degré de vétusté qui affectait les établissements d'enseignement maritime. Toutefois, les moyens prévus pour assurer le financement des dépenses de fonctionnement ne paraissent pas devoir être suffisants, d'une part, pour combler le retard accumulé ces dernières années et, d'autre part, pour assurer la formation des techniciens modernes qu'exige la mise en œuvre des unités navales modernes.

Telles sont les principales remarques que je tenais à formuler sur le chapitre des gens de mer.

Les pêches maritimes doivent également retenir l'attention de notre assemblée. Votre commission des finances avait déjà manifesté son inquiétude devant la détérioration de notre industrie des pêches maritimes, tant artisanales qu'industrielles. L'inquiétude demeure et ce qui s'est passé à Boulogne-sur-Mer, il y a quelques jours, le confirme.

La crise qui touche les pêches est si grave que, lors de l'examen des crédits de ce budget par l'Assemblée nationale, le Gouvernement a déposé un amendement afin d'allouer aux entreprises artisanales et industrielles de pêche maritime une subvention exceptionnelle de 23 millions de francs qui sera répartie entre les différents bénéficiaires en tenant compte de la part du carburant dans les charges d'exploitation de chaque entreprise.

Le budget prévoit, d'une part, des moyens nouveaux destinés à poursuivre la modernisation de l'outil de production et entend, d'autre part, assurer une meilleure protection des revenus de la pêche.

Il est prévu la création d'un « fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la mer et de la conchyliculture » disposant d'une subvention de 24 460 000 francs pour 1976, 4 780 000 francs étant réservés à la section assurance chômage intempéries.

Ce fonds a plusieurs missions. Il doit s'occuper du développement de l'information, de l'orientation et de la régulation de la production et du marché, de la modernisation de la production, de la commercialisation et de la transformation et enfin de la promotion de la consommation nationale et des exportations.

Personne ne peut nier la baisse de la production, l'effondrement des prix, voire la destruction du poisson de qualité.

Je rappelle que le VI^e Plan prévoyait une augmentation de la production de 5 p. 100 par an. Or, nous enregistrons un retard de 18 p. 100 sur les prévisions. Cette aggravation de la baisse de production s'est accompagnée d'une baisse sensible des prix.

Tous ces aspects ont des incidences sérieuses pour les marins pêcheurs, les artisans pêcheurs en particulier.

Il convient de rechercher l'origine de cette crise de la pêche maritime. Elle est double. D'une part, on constate l'augmentation massive des importations en provenance des pays de la Communauté économique européenne, surtout de pays tiers, qui provoquent en particulier un déficit de notre balance commerciale évalué à 1 350 millions de francs. D'autre part, les prix de retrait communautaire sont bien trop faibles.

Pensez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que la subvention inscrite pour le fonds, de l'ordre de 19 670 000 francs, pour la section économique soit suffisante, si l'on considère qu'un de ses rôles sera d'intervenir lorsque les cours s'effondreront comme c'est le cas actuellement ?

Il nous semble que le Gouvernement, en vue de protéger notre production nationale, pourrait revoir le problème des importations et, dans le cadre de la Communauté économique européenne, parvenir à une égalisation des conditions de concurrence, à une révision en hausse des prix de référence, et obtenir que les produits en provenance des pays tiers ne puissent entrer dans les Etats de la Communauté à des prix inférieurs à ceux définis par celle-ci.

Si nous parvenions à de telles solutions, je ne dis pas que la crise serait globalement résorbée, mais nous aurions sauvé en grande partie notre production nationale.

J'en viens à l'autre moyen prévu par le budget : poursuivre la modernisation de l'outil de production.

Il a été prévu de renouveler, en dix ans, la flotte hauturière et de construire, durant le VI^e Plan, 85 000 tonneaux de jauge brute. A la fin de 1975, 75 000 tonneaux de jauge brute auront été effectivement construits, soit 88 p. 100 de l'objectif.

Concernant les navires de pêche industrielle, le montant des subventions a atteint, en 1974, 29,2 millions de francs et a intéressé vingt-trois navires.

Vous trouverez dans mon rapport écrit les trois modes d'intervention de l'Etat.

Il serait envisagé de moduler le niveau des aides par type de pêche, en fonction des objectifs généraux poursuivis par les pouvoirs publics.

Pour 1976, l'effort de renouvellement entrepris en faveur de la flotte hauturière, qui marque un certain retard par rapport aux objectifs de construction du VI^e Plan — 90 bateaux construits au lieu de 116 prévus — serait poursuivi en faisant plus particulièrement porter l'incitation sur les unités de faible et de moyen tonnage, productrices d'espèces nobles et diversifiées demandées par le marché.

Par contre, la modernisation de la flotte de grande pêche — 9 bateaux construits contre 10 prévus pour le VI^e Plan — et de la flotte thonière — 25 thoniers réalisés contre 20 prévus — semblerait maintenant acquise et ces secteurs de pêche ne recevraient pas de nouvelles enveloppes financières en 1976.

Pour la pêche artisanale, l'aide de l'Etat ne porte que sur les unités comprises entre 10 et 150 tonneaux de jauge brute. Le tonnage à construire avait été estimé à 5 800 tonneaux de jauge brute par an. Or le tonnage global mis en service, au terme des quatre premières années du Plan, ne représente que 8 000 tonneaux de jauge brute.

La pêche artisanale bénéficie, entre autres, d'une prime de 6 p. 100 du coût de la construction accordée aux patrons pêcheurs artisans, à condition de répondre aux critères des navires types retenus par les sociétés interprofessionnelles artisanales et agréés par l'administration.

Dès lors, il convient de se poser la question suivante : s'il tient compte de la crise, l'outil de production actuelle correspond-il à ce grand secteur économique ?

A l'Assemblée nationale, vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, précisé : « L'objectif du Gouvernement est de maintenir l'outil de production à son niveau actuel ».

Si, les uns et les autres, nous estimons que des moyens nouveaux supplémentaires doivent être accordés, y compris la prévision dans le « collectif » de fin d'année des crédits nécessaires, il ne suffit pas de moderniser, ni même de maintenir, mais de nous orienter vers l'extension de notre flotte de pêche. Ce serait conforme aux souhaits exprimés par la profession et aussi, j'en suis convaincu, à ceux de notre assemblée.

La flotte de commerce est une composante importante de notre économie nationale.

Ce chapitre porte, pour l'essentiel, sur deux formes d'actions : l'aide accordée à la Compagnie générale maritime, à concurrence de 120,2 millions de francs, contre 103,9 millions de francs en 1975, soit une augmentation de 15,7 p. 100 ; les subventions d'équipement à l'armement maritime, d'un montant de 200 millions de francs d'autorisations de programme, contre 81,8 millions de francs en 1975.

Mais il faut rappeler que le troisième « collectif » de 1975 avait déjà prévu une dotation de 200 millions de francs au même titre. Donc, en 1976, le plan de développement de la flotte va recevoir, en fait, 400 millions de francs, soit 40 p. 100 d'une enveloppe de 1 milliard de francs que l'Etat s'était initialement engagé à affecter à ce programme de 1976 à 1980.

L'exercice 1975 de la Compagnie générale maritime présente des résultats assez contrastés. En ce qui concerne les compagnies composant le groupe maritime national, je n'entrerai pas dans les détails que vous trouverez dans mon rapport écrit.

En raison de la conjoncture présente, la Compagnie générale maritime doit être privilégiée. Je pose, à ce propos, une question : compte tenu du principe de la continuité territoriale avec la Corse, est-il exact que le Gouvernement envisage la constitution d'une autre compagnie ? Si cela était, il me semble qu'il serait plus judicieux et plus économique d'accorder toutes les liaisons à la Compagnie générale maritime, notre compagnie nationale ayant fait la preuve de son efficacité.

Lors de la discussion du budget de 1975, nous avons eu un long débat sur le désarmement du paquebot *France*. Votre rapporteur avait critiqué la position adoptée par le Gouvernement. Aujourd'hui, où en sommes-nous ?

Tous les marins, nous le savons, n'ont pas encore retrouvé un emploi. Le coût du désarmement s'est élevé, je le rappelle, à 10,1 millions de francs, dont 6,4 millions pour le personnel. Pour le prochain exercice, le coût est estimé à 12 millions de francs.

A cette somme s'ajoute la charge financière nouvelle correspondant à l'immobilisation du navire, qui s'élève à 22,75 millions de francs.

Quant à l'avenir du paquebot, il était dit qu'il serait vendu. Peut-être aurons-nous aujourd'hui une réponse sur sa destination.

Nous constatons donc, d'une part, que l'immobilisation du *France* revient cher aux contribuables, d'autre part, que le problème de son utilisation n'a guère progressé depuis l'année dernière.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale : « Le déficit de la balance des frets et passagers, montre à l'évidence que l'économie française ne dispose pas encore d'un outil à la mesure de son commerce extérieur ». Cette déclaration confirme le bien-fondé de l'appréciation fournie par votre rapporteur l'année dernière. Il avait, en effet, noté l'erreur que représentait la politique de recours à l'affrètement de bateaux étrangers. Mieux valait, estimait-il, développer notre construction navale. Le présent budget ne dissipe pas les craintes.

Comme nous, vous constatez que notre flotte est insuffisante. Notre pavillon n'assume que 26 p. 100 des importations et exportations en quantité et 38 p. 100 en valeur, ce qui entraîne un déficit de notre balance commerciale.

La France, qui se situe, pour son commerce, au quatrième rang mondial, peut-elle se satisfaire de n'avoir que la neuvième flotte du monde ?

Pour notre part, nous considérons — et votre réflexion à l'Assemblée nationale confirme notre impression — que le Gouvernement devrait accorder de nouveaux moyens permettant à notre flotte de commerce d'assumer pleinement son rôle.

De plus, votre commission a estimé devoir à nouveau attirer votre attention sur trois problèmes que j'énumérerai brièvement.

Premièrement, à propos des pavillons de complaisance, la situation s'aggrave. Ils représentent déjà le quart de la flotte mondiale. Or, ils n'appliquent aucune des règles internationales en matière de qualification d'équipes, de salaires. Ce sont, en général, les pollueurs de la mer. Enfin, il faut le reconnaître, ils font une concurrence déloyale.

Le Gouvernement devrait, c'est notre opinion, agir avec beaucoup plus de fermeté auprès des instances internationales pour que cesse cette situation alarmante.

Deuxièmement, les détournements de trafic deviennent de plus en plus importants et dommageables pour notre économie. Là encore, des mesures s'imposent. Il y aurait lieu, en particulier, pour limiter ces détournements, d'améliorer les dessertes routières, ferroviaires, fluviales des ports français.

Le troisième problème concerne les liaisons maritimes avec les D. O. M. et T. O. M. Je l'ai analysé dans mon rapport. J'ajouterais simplement que le coût du fret subit de trop fréquentes augmentations qui ont une répercussion sur les prix, très dommageable pour les populations concernées.

Pour terminer mon exposé, je traiterai de l'équipement naval.

La dotation prévue au titre de l'aide de l'Etat à l'industrie française de la construction navale progressera de 25 p. 100 par rapport à 1975 : 1 milliard de francs contre 800 millions de francs. Mais il faut rappeler que le troisième collectif pour 1975 a prévu 200 millions de francs supplémentaires au titre de la couverture des révisions de prix. Il s'agira donc, au total, d'une augmentation de 50 p. 100 d'une année sur l'autre, mais dont les trois cinquièmes sont consacrés aux révisions de prix. Cette somme s'applique donc aux mesures acquises, ce qui n'apporte pas d'unités nouvelles.

Il convient de souligner l'effort particulier fait, dans le budget, en faveur des petits et moyens chantiers. Jusqu'ici, ceux-ci ne recevaient qu'une part minime des crédits.

Nous venons de constater que notre pays ne disposait pas d'un outil à la mesure de notre économie. Un effort exceptionnel d'une grande ampleur reste donc à accomplir en direction de la construction navale française.

Nous pouvons affirmer que celle-ci a relativement mieux résisté à la crise que d'autres industries. Mais, à moyen terme, ne risque-t-elle pas de connaître des difficultés en raison de la hausse des prix à la construction et de la concurrence étrangère ?

Quelle solution le Gouvernement envisage-t-il d'appliquer pour faire face aux aléas prévisibles que risque de connaître cette profession ?

Vous avez déclaré à ce propos, monsieur le secrétaire d'Etat : « Le Gouvernement vient de demander aux chantiers français de réfléchir aux modalités que pourrait revêtir le renforcement de leur capacité de résistance à la crise. Les actions à entreprendre en ce sens doivent avoir pour objet d'assurer une meilleure utilisation du potentiel industriel, commercial et financier existant et d'éviter une concurrence néfaste entre chantiers français sur les mêmes marchés ». Il s'agit, en fait, de la politique de restructuration.

Pensez-vous que cette politique, qui vise à la concentration des chantiers navals, sera de nature à faire face à la crise ? Il y a déjà eu dans le passé des concentrations. A notre connaissance, elles n'ont pas résorbé les difficultés que vous êtes à même de constater.

Vous avez déclaré qu'une telle politique permettrait de maintenir l'emploi. Or, il existait en 1955 seize sociétés ; cette année, elles ne sont plus que huit et 12 500 emplois ont été supprimés.

Si la perspective est — peut-être allez-vous nous fournir des informations à ce sujet — la constitution de deux grands groupes, il est à craindre la disparition de chantiers et un risque pour l'emploi. En conséquence, je ne vois pas là un indice d'une meilleure utilisation de notre potentiel industriel.

A mon sens, il conviendrait de maintenir les structures actuelles et de les moderniser. Nous avons, dans cette branche, des gens de très haute qualification, donc tout pour faire face à la crise et doter la France d'une flotte répondant à ses besoins.

Dans un autre domaine, votre commission a estimé que la protection de l'environnement marin ne recevait pas de moyens suffisants pour satisfaire aux objectifs qui ont été fixés.

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

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'an dernier, à pareille époque, à l'occasion de la discussion budgétaire, je m'étais permis de qualifier le budget de la marine marchande de « budget de routine ». Je considérais en effet que l'action gouvernementale ne s'était pas manifestée avec un souci suffisant de l'expansion économique de nos activités maritimes, la faible augmentation des crédits de 13 p. 100 ne constituant, à mon sens, qu'un simple réajustement des crédits que justifiaient pleinement l'inflation et la hausse des coûts.

Deux points avaient retenu plus spécialement mon attention : d'une part, la difficile situation des petits chantiers auxquels était refusée la garantie de prix ; d'autre part, la réduction des crédits affectés à la commercialisation des produits de la mer. Cette réduction, qui atteignait 50 p. 100 par rapport à l'année précédente, ne pouvait absolument pas permettre la mise en œuvre des moyens nécessaires à l'organisation des marchés, à la recherche de l'équilibre entre les prix à la production et les prix à la consommation.

N'avais-je pas raison d'attirer votre attention sur l'insuffisance d'un budget dont dépendait l'avenir de nos pêches maritimes ? Déjà apparaissaient les premiers symptômes de la crise qui allait frapper ce secteur de notre économie, aggravés par la hausse extravagante du prix des carburants. Cette crise atteint aujourd'hui son paroxysme et je n'ai pas à vous en dresser le tableau pessimiste que vous connaissez mieux que personne.

Votre politique a été, avant tout, monsieur le secrétaire d'Etat, une politique d'incitation aux investissements, que nous avons approuvée pleinement et qui a été largement suivie par les armateurs. Mais ces derniers attendaient de votre part le second volet d'une politique des pêches dont l'objet est la commercialisation des produits de la mer, avec, pour corollaire, une réforme du système de la fixation des prix, accentuée par une adaptation des règlements communautaires.

Que pouviez-vous faire avec un budget insuffisant ? Peu de choses. Et la crise est là, avec ses conséquences, dont il nous faut sortir coûte que coûte.

Votre budget pour 1976 nous en apporte-t-il les moyens ? Je n'hésite pas à dire qu'il est un des meilleurs que nous ayons jamais eus. Il constitue, avec des crédits de plus de 2,5 milliards de francs, en augmentation de 23,5 p. 100 sur celui de 1975, un effort certain du Gouvernement, une volonté évidente de sa part de chercher à atteindre certains objectifs qu'il semblait avoir négligés précédemment et que votre commission des affaires économiques s'était efforcée, en maintes circonstances, de faire admettre par les pouvoirs publics.

Ce budget nous apporte-t-il la réponse aux trois questions suivantes : pour la flotte de commerce, constitue-t-il l'ouverture d'une ère maritime nouvelle ? Permet-il à la construction navale, et plus spécialement aux petits chantiers, de maintenir leurs activités en face d'une concurrence étrangère qui se fait de plus en plus âpre ? Apporte-t-il le remède à la crise qui frappe les pêches maritimes, la plus grave que cette industrie ait jamais éprouvée ?

Le temps de parole qui m'est imparti ne me permet pas de répondre complètement à chacune de ces trois questions. Ce n'est pas, en effet, en vingt minutes — même si la bienveillance de M. le président leur donnait une certaine élasticité — que l'on peut brosser un tableau de notre situation maritime, envisager les perspectives d'avenir, tant le problème est vaste et ses aspects divers.

Aussi mon propos à cette tribune devra se limiter à ce que je considère comme des insuffisances du budget et à des demandes d'explication sur certains des chapitres soumis à notre approbation. Pour le reste, je vous prie de vous reporter à mon rapport écrit.

En ce qui concerne la flotte de commerce, je n'entends pas donner à mon intervention des développements excessifs. En effet, analysant dans le rapport écrit les divers chapitres qui intéressent cette branche de nos activités maritimes, je n'hésite pas à dire que le plan de développement de la flotte marchande, prolongement du plan de relance, constitue un programme de grande envergure, dont le lancement est effectué par l'actuel budget. Il est le signe très positif de l'intérêt du Gouvernement à l'endroit des activités maritimes, comme de l'importance qu'il attache aux échanges commerciaux par mer pour l'équilibre de la balance de nos paiements.

Notre flotte, qui atteignait moins de six millions de tonneaux de jauge brute au début du VI^e Plan, comprenait, au 1^{er} juillet dernier, 530 navires pour 10,5 millions de tonneaux, l'objectif du VII^e Plan étant de dépasser les 16 millions de tonneaux.

La réalisation d'un tel programme, qui comprendra quelque 160 navires pour environ 7,5 millions de tonneaux de jauge brute, nécessitera un effort financier sans précédent, de l'ordre de 23 milliards de francs.

Outre les primes de l'Etat, qui représenteront un milliard de francs, outre l'autofinancement qui couvrira, soit le tiers, soit le quart du coût des navires suivant les cas, le solde sera financé par le recours à l'emprunt. A ce propos, le tour de vis qu'on nous annonce par l'intervention de nouvelles mesures d'encadrement du crédit n'est-il pas de nature à gêner l'armement dans ses objectifs de développement ? J'aimerais être rassuré sur ce point. En outre, il est indispensable que le taux des bonifications d'intérêt soit tel qu'il rende le loyer de l'argent supportable.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, que la récession économique, née du désordre monétaire, de l'inflation, de la hausse brutale du prix du pétrole, a entraîné une réduction sensible des trafics. Or, vous avez cru devoir réduire les crédits des allocations compensatrices à deux reprises : une première fois, dans le projet de budget lui-même, par rapport à 1975, puis une seconde, par un amendement à l'Assemblée nationale. Est-ce l'amorce d'une suppression définitive de cet article ? Ces mesures me paraissent en contradiction avec votre souci d'aider au maximum l'armement au commerce, lequel pourtant, avant la mise en œuvre officielle du plan de développement, a déjà commandé environ un tiers du programme prévu par ce plan de croissance.

C'est là un pari sur l'avenir fait par l'armement et qui ne peut que favoriser la construction navale, dont le souci est, dans la situation difficile actuelle, de maintenir son carnet de commandes à un chiffre convenable. A l'échelle mondiale, en tenant compte des navires en construction et en commande, ce carnet contenait encore 93 millions de tonneaux au 1^{er} septembre dernier. Certes, l'activité des chantiers n'est pas celle des années passées, 1974 ayant été l'année du grand boom : les livraisons avaient atteint le volume record de 33,5 millions de tonneaux de jauge brute, la mise sur cale de 36,5 millions. Depuis, la régression des trafics, notamment dans le domaine pétrolier, a eu pour effet d'importantes annulations de commandes, qui laissent augurer d'un avenir plutôt sombre.

Mais soyons préoccupés surtout du plan national. La France semble mieux armée que les autres pays en raison de la diversification de sa production. Au 1^{er} septembre, le carnet de commandes de nos chantiers était encore de près de 5 millions de tonneaux de jauge brute, avec, notamment, 2 161 000 tonneaux de pétroliers et près de 2 millions de tonneaux de navires spécialisés. Ainsi, peut-on affirmer que notre industrie de la construction navale a su maintenir ses activités à un niveau de capacité raisonnable, grâce au développement important de ses exportations et malgré le volume croissant des commandes passées à l'extérieur par nos armements maritimes.

On ne saurait minimiser, toutefois, les difficultés qui sont rencontrées par les constructeurs et qui tiennent, d'une part, à l'inflation des coûts, d'autre part, à la dégradation des prix de vente pratiqués sur le marché depuis le début de l'année, notamment par les chantiers japonais. Toutes ces difficultés ne pourront se résoudre que par l'attribution de crédits assez importants pour placer nos chantiers en situation de compétitivité vis-à-vis de la concurrence étrangère. Certes, nous devons reconnaître l'effort de l'Etat dans ce domaine, les autorisations de programme étant en augmentation de 200 millions de francs par rapport à l'an dernier.

Il n'en reste pas moins qu'à terme, les craintes les plus sérieuses peuvent être fondées.

Mais, c'est surtout la situation des petits chantiers, qui ne manque pas d'être préoccupante, malgré les nouvelles dispositions prises par le Gouvernement en vue de leur accorder, entre autres, le bénéfice de la garantie de prix que nous réclamions depuis plusieurs années. Nous nous en réjouissons. Mais comment se fera la répartition du crédit de 33 millions de francs entre les moyens et petits chantiers ?

L'an dernier, la répartition était de un tiers pour les petits chantiers, deux tiers pour les moyens chantiers. Ces derniers, après fusion, n'en constituent plus qu'un seul, qui nous semblerait être plus à sa place à côté des grands chantiers qu'à côté des neuf petits chantiers, dont les crédits sont réduits au chiffre que vous connaissez.

En outre, quels seront les critères retenus pour rendre applicables, à la fois, l'aide de base et la garantie de prix ? Certains types de navire en seraient exclus, notamment les remorqueurs. Des durées limites de garantie sont prévues. Il ne faudrait pas que les conditions exigées soient telles que les nouvelles mesures d'aide soient dépourvues d'effet et que le nouveau régime soit plus mauvais que l'ancien.

Je ne peux pas ne pas évoquer la situation de la S. I. C. C. N. A. de Saint-Malo, laquelle, en état de cessation de paiement, a dû solliciter le bénéfice du règlement judiciaire. Quelle est sa situation actuelle ? Quel est son avenir ? Le problème social qui se pose, sans négliger l'aspect économique que ce chantier représente pour la région de Saint-Malo, exige des mesures de sauvetage. Lesquelles ? Je ne pense pas que ces mesures doivent être prises aux dépens des autres petits chantiers, car alors c'est courir le risque de voir ceux-ci sombrer à leur tour.

Votre commission des affaires économiques aimerait savoir quelles sont vos intentions à cet égard.

J'en arrive aux pêches maritimes, sujet dont on ne peut pas parler sans évoquer la crise d'une gravité exceptionnelle qui risque d'entraîner la ruine de nombre de nos armements. Votre secrétaire général, monsieur le secrétaire d'Etat, avait su diagnostiquer le mal lors du congrès du crédit maritime mutuel en septembre dernier à Saint-Malo, son souci étant de rechercher avec vous les remèdes durables et efficaces à y apporter.

Mais avant même d'envisager les solutions qui doivent être mises en œuvre pour sortir notre industrie des pêches de l'impasse, il nous faut au préalable envisager si leur avenir n'est pas irrémédiablement compromis, quand on sait l'orientation prise par les diverses conférences sur le droit de la mer.

Il semble, en effet, que nous nous orientons inéluctablement vers l'extension des eaux territoriales à 200 milles, mesure qui ne peut qu'entraîner la condamnation à mort de la plupart de nos armements à la pêche industrielle et à la grande pêche, et la ruine de certaines de nos régions littorales. Si la concertation ne peut régler le problème, craignons que le canon n'intervienne pour imposer la loi du plus fort. Voyez ce qui se passe entre la Grande-Bretagne et l'Islande. Mais sans aller jusqu'à envisager pareille éventualité, rappelons-nous que le traité de Rome, en créant la Communauté économique européenne, a eu pour but de « promouvoir un développement harmonieux des activités économiques entre les Etats membres », ce qui entraîne le libre accès de chacun des partenaires dans les eaux côtières des pays membres. Ne croyez-vous pas qu'avant la prochaine réunion de la conférence du droit de la mer, qui doit se tenir à New York au début de 1976, il serait souhaitable que la C. E. E. s'engage à défendre une politique commune à tous les Etats membres, reconnaissant à chacun de ceux-ci un droit d'accès aux lieux de pêche traditionnels, quelles que soient les limites assignées aux eaux territoriales par la conférence.

La Communauté économique européenne serait ainsi dotée d'eaux réservées d'une étendue de 200 milles opposables seulement aux pays tiers.

Mais, en attendant que le droit de la mer devienne un droit nouveau positif, il nous faut mettre en œuvre les moyens de sauver nos armements du désastre. Déjà un important armement lorientais a dû déposer son bilan. D'autres risquent de suivre, si des mesures efficaces ne sont pas prises à temps. Vous venez, par un amendement déposé devant l'Assemblée nationale, de dégager un crédit de 23 millions de francs pour l'aide au carburant. On ne peut que se réjouir de cette mesure, en regrettant toutefois que vous avez dû procéder à un transfert de crédits aux dépens de trois chapitres de votre budget — dont notamment l'équipement à la pêche pour 8 millions de francs.

Cette mesure, accordée aux armements en raison de la hausse extravagante du carburant, sera-t-elle suffisante ? J'en doute, car elle se limite en définitive à peu de choses. Or, vous n'ignorez pas que les armements ont procédé à des investissements importants que vous les avez incités à faire. Outre les frais d'exploitation, il leur faut assurer le remboursement d'emprunts très lourds, ce qui est impossible à envisager sans assurer la rentabilité de l'exploitation.

Je reconnais que les nouvelles dispositions budgétaires qui vont permettre la création du « fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la pêche maritime » tendent à ce but. La dotation qui, l'an dernier, était de 300 000 francs, chiffre dérisoire qu'en son temps nous avions critiqué, passe cette année à près de 20 millions de francs. C'est bien l'indication de votre souci de vous attaquer aux difficultés économiques et sociales, qui accablent les pêches maritimes, par la création d'une véritable organisation des marchés des produits de la mer.

Ces mesures ne doivent pas être isolées. Elles devront s'accompagner d'autres mesures qui tiennent, d'une part, à l'amélioration du fonctionnement des règlements communautaires, lesquels sont inadaptés pour faire face à une crise exceptionnellement grave, d'autre part, à la réglementation des importations qui ont représenté, en 1974, 344 000 tonnes, chiffre excessif, dont une grosse part provient des pays tiers.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, dans les limites du temps qui m'est imparti, les observations que la commission des affaires économiques et du Plan, qui vous assure de son avis favorable, m'a prié de formuler sur ce budget en complément du rapport écrit.

Mais, avant de quitter cette tribune, je voudrais vous poser une question sur la formation professionnelle, à la suite d'un débat récent qui s'est déroulé, lors de la réunion des commissions déléguées du conseil régional de Bretagne.

En effet, les écoles d'apprentissage maritime de cette région de Bretagne, qui fournissent un tiers du personnel de la marine marchande, sollicitent des subventions du conseil régional, parce que les crédits budgétaires dont elles disposent sont insuffisants pour assurer leur fonctionnement.

Le préfet de région a dû vous saisir du problème ainsi qu'il nous l'avait indiqué. Son règlement, de l'avis unanime des délégués, est du seul ressort du Gouvernement.

Je sais l'importance que vous attachez à la formation professionnelle. Vous vous êtes, à différentes reprises, exprimé sur cette question, mais cela ne suffit pas, il faut lui accorder des moyens. J'espère que votre réponse à cette question rassurera les responsables des différentes écoles d'apprentissage maritime de Bretagne, et d'avance je vous en remercie. (*Applaudissements à droite, au centre et sur les travées socialistes.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les analyses détaillées et tout à fait claires que viennent de faire de ce projet de budget, M. Gaudon, rapporteur spécial, et M. Yvon, rapporteur pour avis, vont me permettre de ne pas reprendre, tout au moins de façon systématique, le contenu chiffré de ce document.

Je préférerais en effet, si vous le voulez bien, vous exposer les grandes lignes de la politique du Gouvernement dans le domaine de la marine marchande, politique dont les orientations majeures trouvent leur support financier dans le projet de budget soumis à votre appréciation.

Je voudrais simplement rappeler, en propos liminaire, que l'enveloppe globale de ce budget connaît une progression de 23,5 p. 100 par rapport à 1975. Cet effort important du Gouvernement en faveur du développement des activités maritimes confirme bien sa volonté, exprimée encore tout récemment dans le cadre d'un conseil central de planification, de favoriser la valorisation des façades maritimes de notre pays.

Instruments privilégiés de cette valorisation, la pêche maritime, la construction navale, la flotte de commerce doivent, dans le cadre d'objectifs adaptés à leur situation respective, bénéficier du soutien de l'Etat, qu'il s'agisse d'incitations financières ou de la défense de nos intérêts au sein des instances communautaires ou internationales.

A cette politique économique doit être étroitement associée une politique sociale destinée à promouvoir les hommes qui vivent des métiers de la mer.

Ce sont les différents aspects de ces politiques que je souhaiterais évoquer avec vous.

Les activités de pêche et de conchyliculture, supports essentiels, dans certaines régions, de la vie économique et sociale du littoral, sont soumises toutes deux à des contraintes de nature différente.

Tout d'abord, malgré ses nombreux atouts, la pêche française est limitée dans ses développements par la précarité de ses accès aux zones de pêche en dehors des limites territoriales. Les décisions prises ou annoncées par des pays comme l'Islande et la Norvège en matière d'extension de leurs eaux réservées, l'évolution des esprits au cours de la négociation sur le droit de la mer montrent bien les difficultés que rencontreront demain nos flottes de pêche pour accéder aux ressources.

Elles soulignent aussi le caractère vital pour l'avenir de notre industrie des pêches, du principe de la « communautarisation » des eaux des Etats membres. Je puis vous assurer, à cet égard, de la détermination du Gouvernement de voir traiter, dans le cadre communautaire, comme le demande en particulier M. Yvon, ce problème d'accès aux zones de pêche.

Même si, comme je le souhaite et comme je le pense, nous parvenons à des accords qui, tout en tenant compte des légitimes intérêts des Etats riverains, ménagent les possibilités de captures des autres flottes concernées, il sera indispensable, à mon sens, d'adapter l'outil de production aux ressources potentielles. En tout état de cause, il est raisonnable de nous fixer comme objectif global le renouvellement de cet outil de production à son niveau actuel de capacité de captures.

Par ailleurs, les pêches maritimes françaises traversent, depuis près d'un an, une crise grave qui a été soulignée par

les rapporteurs, liée à une dégradation mondiale du marché du poisson. Alors que les coûts d'exploitation connaissent une croissance continue, la « morosité des cours » au débarquement se cumulant avec certaines réductions d'apports, place les entreprises d'armement dans une situation difficile. Le Gouvernement en a bien conscience et a engagé une double action, l'une à Bruxelles tendant à une amélioration des mécanismes communautaires, l'autre au plan national qui se traduit par un certain nombre de mesures dont je rappellerai brièvement le contenu.

D'abord, la mise en œuvre, dans le courant de l'année 1975, d'un plan d'urgence consistant en l'octroi de 60 millions de francs de prêts aux organisations de producteurs, de 23 millions de francs d'aide au carburant, de 20 millions de francs d'aide sociale à la pêche artisanale.

Ensuite, la création prochaine d'un fonds d'intervention et d'organisation du marché, qui sera doté, pour l'année 1976, d'une subvention de 20 millions de francs à laquelle viendra s'ajouter la contribution de la profession. Cet organisme aura pour mission de résoudre les problèmes de marché mis en lumière par la crise. Je pense, pour répondre au souci exprimé par M. Gaudon, que la subvention de l'Etat doit permettre d'atteindre cet objectif avec l'aide de la profession.

Enfin, tenant compte du fait que les cours ne se redressent pas aussi bien que pouvait le laisser espérer un début de reprise en septembre, j'ai décidé de dégager sur le budget une dotation de 23 millions de francs au titre de l'aide au carburant. Cette mesure devrait permettre aux entreprises de pêche de franchir le cap difficile des prochaines mois, jusqu'à ce que l'action du fonds d'organisation et l'aménagement des règlements communautaires fassent sentir leurs effets au niveau du marché.

Les problèmes sont différents dans le domaine de la conchyliculture et de l'aquaculture.

Bien que relativement fragile face aux agressions de caractère parasitaire ou polluant dont il peut faire l'objet, ce secteur est, en effet, plein de promesses, compte tenu de ses possibilités de développement et du marché très ouvert qui peut être demain le sien.

Il est donc nécessaire d'assurer au milieu une protection à la fois spatiale et qualitative. C'est pour cette raison qu'un schéma directeur national conchylicole et aquacole va être élaboré au cours des prochains mois.

Le secteur de la construction navale se trouve, lui aussi, confronté à une crise mondiale liée à la surcapacité de production des chantiers.

Dans ce contexte, je ne puis que me féliciter de ce que la situation des grands chantiers français soit actuellement une des plus saines. Une haute technicité a pu, en effet, leur permettre de conquérir des créneaux de production intéressants et de garnir, dans de bonnes conditions et pour une période assez longue, leurs carnets de commandes.

Toutefois, il ne faut pas se bercer d'illusions. La crise actuelle est d'une telle gravité qu'elle n'épargnera pas la construction navale française et celle-ci doit être bien consciente des problèmes qui peuvent se poser à elle à terme.

Il faut donc que nos chantiers mettent à profit la période de répit relatif dont ils bénéficient actuellement pour renforcer leur capacité de résistance à une concurrence étrangère qui est et qui sera de plus en plus agressive.

Dans cette optique, le Gouvernement a demandé aux chantiers de réfléchir aux actions à entreprendre pour resserrer leurs liens commerciaux, financiers et industriels et présenter ainsi un front commun à la crise.

L'effort budgétaire important consenti par l'Etat en faveur de ce secteur et qui se traduit, je vous le rappelle, par une dotation de l'ordre de 1 milliard de francs pour 1976, devrait aider la construction navale à franchir, sans trop de dommages, une période qui s'annonce difficile. Encore faut-il qu'à cet effort de l'Etat soit associé un effort de la profession dans le sens demandé.

En tout état de cause, le Gouvernement n'entend pas imposer telle ou telle formule, mais s'attachera à ce que les solutions retenues par la profession concourent au maintien de l'emploi.

La petite construction navale se trouve, elle aussi, soumise à une concurrence internationale sévère, notamment en ce qui concerne la construction des navires de pêche.

Ne bénéficiant pas, jusqu'à cette année, d'un régime de garantie de prix comparable à celui applicable aux grands chantiers, ce secteur se trouvait confronté à des difficultés certaines au moment de la passation des commandes, toutes négociées à prix ferme.

Or, ces petits chantiers participent utilement à l'équilibre de l'emploi sur les façades maritimes et constituent des outils de

production à la fois exemplaires par la qualité de leurs prestations et attachants par leur dimension.

J'avais donc le sentiment qu'il fallait rendre ce secteur plus concurrentiel et j'ai considéré ce dossier comme tout à fait prioritaire. Il se trouve maintenant réglé puisque, depuis le mois de juin dernier, un nouveau régime d'aide aux petits chantiers a été mis en place. Inspiré de celui applicable aux grands chantiers, il doit favoriser le renforcement des liens entre entreprises et leur donner, en même temps, la possibilité de mieux affronter la concurrence internationale.

Pour répondre, sur ce sujet, à une question précise de M. Yvon, j'indique qu'il est prévu 20 millions de francs pour les moyens chantiers, 13 millions de francs pour les petits chantiers et qu'il s'agit de crédits évaluatifs.

En évoquant tout à l'heure la surcapacité de la construction navale, j'aurais pu ajouter qu'elle était liée à une récession des transports maritimes mondiaux, conséquence de la crise économique générale.

Notre flotte de commerce traverse mieux que d'autres, cette période difficile. Il suffit, à cet égard, de constater qu'au 30 septembre dernier, le tonnage de navires français désarmés était proportionnellement vingt-huit fois moins important qu'en Norvège, dix fois moins qu'au Royaume Uni, neuf fois moins qu'en Italie et sept fois moins qu'en Grèce ou en Allemagne de l'Ouest.

C'est dire que la politique maritime suivie par la France porte ses fruits et que ces résultats doivent être considérés comme encourageants au moment, précisément, où l'Etat engage un effort budgétaire important pour accroître la place de notre pavillon dans les échanges maritimes.

Je vous rappelle que l'objectif retenu à l'horizon 1980 est de faire progresser de 36 p. 100 à environ 50 p. 100 le taux de couverture nominal de nos échanges pour les marchandises sèches.

Notre flotte devrait ainsi passer entre 1976 et 1980, de 10,6 à 16,3 millions de tonneaux de jauge brute, ce qui implique la mise en service de 7,9 millions de tonneaux de jauge brute représentant un investissement de 23 milliards de francs.

Le montant des primes d'équipement, initialement fixé à un milliard de francs, vient d'être porté à 1,2 milliard afin de garantir la réalisation du programme. La contribution nette en devises des navires construits devrait s'élever à 70 milliards de francs, permettant ainsi de réaliser des économies au niveau de la balance des frets.

Ce plan est en bonne voie de réalisation et n'est pas gêné par les mesures d'encadrement de crédit, comme le craignait M. Yvon, puisque les commandes engagées à ce jour représentent, pour les navires primables, 52 p. 100 de la valeur du programme envisagé.

La France est donc en train de se doter de la flotte marchandée dont elle a besoin pour privilégier l'épanouissement de son commerce extérieur. Il convient d'engager dès maintenant une réflexion sur la poursuite de ce plan de développement au-delà de 1980, ce n'est, en effet, que dans une vue à long terme que se justifient certains investissements commerciaux qui sont le préalable à une forte position de notre pays en matière de transport maritime.

Nous nous devons également de poursuivre notre action au sein des organisations internationales dans la lutte engagée contre les pavillons de complaisance. Ce sujet a été également abordé par vos deux rapporteurs, c'est dire que nous sommes tous conscients de son importance.

Ce problème est, en effet, plus que jamais d'actualité. Les dernières statistiques montrent que seules deux flottes ont progressé, en valeur absolue, plus que la flotte française. Il s'agit des deux principaux pavillons de complaisance : le Liberia, avec plus de 10 millions de tonneaux de jauge brute en un an, soit autant que toute la flotte française, et le Panama, avec près de 3 millions de tonneaux de jauge brute. Elles occupent les premier et huitième rangs, devant la France qui s'est hissée au neuvième rang au cours de cette année. Liberia et Panama représentent ainsi à eux seuls un quart du tonnage mondial.

Les statistiques d'accidents de navires sont tout aussi révélatrices. Chypre et Singapour détiennent les peu enviables première et deuxième places de ce classement avec 1,5 p. 100 de leur tonnage perdu en 1974, si l'on excepte des flottes mineures qui atteignent même beaucoup plus. Panama est à 1 p. 100. La France, pour sa part, se situe à 0,03 p. 100.

Si une flotte qui a un taux de perte de 1 à 1,5 p. 100 exploite des navires d'une durée de vie de quinze à vingt ans, cela signifie que, sous ces pavillons, un navire sur quatre ou cinq risque de finir tragiquement sa carrière.

Il faut donc lutter contre le développement de ces flottes et endiguer les effets néfastes que leur existence entraîne en matière de sécurité et d'environnement ; il faut lutter contre elles parce que la concurrence qu'elles exercent est déloyale.

Le Gouvernement français a mené et mène cette lutte dans tous les organismes internationaux concernés à un titre ou à un autre. Sa tâche n'est pas facile, compte tenu de l'opposition tenace de certaines puissances maritimes à une telle action.

Sur le plan interne, j'ai demandé qu'une attention toute particulière soit portée à l'état des navires sous pavillon de complaisance qui font escale dans nos ports.

Développer nos activités maritimes, cela doit aussi, je dirai même cela doit surtout se traduire par une amélioration des conditions de vie des hommes, sans lesquels un tel développement ne serait pas envisageable.

La formation professionnelle et les possibilités de promotion sociale des marins, la sécurité des personnes et des revenus font l'objet des préoccupations du Gouvernement et, dans ces domaines, des résultats notables ont été obtenus.

Sur le plan de la formation professionnelle, il est indispensable d'engager dès maintenant l'ajustement des moyens aux besoins prévisibles d'emplois résultant de la réalisation du plan de développement. Pour cette raison, la subvention d'Etat à l'A. G. E. A. M., l'association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime, sera en augmentation de 16,9 p. 100 pour 1976 et les crédits d'équipement des écoles d'apprentissage progresseront de 15 p. 100. Il convient, par ailleurs, de maintenir une implantation régionale des écoles adaptée aux impératifs du recrutement et je crois devoir confirmer ici mon attachement à l'actuelle répartition de ces établissements sur le littoral. Je répons ainsi au vœu de M. Yvon à qui je peux indiquer en complément que, dans le cadre du redéploiement, j'ai affecté un million de francs supplémentaire à la formation professionnelle sur le budget de 1976.

S'il est indispensable d'offrir de bonnes conditions de formation professionnelle assurant une préparation adaptée au métier et ménageant des possibilités de promotion, il est non moins nécessaire de promouvoir l'amélioration des conditions de travail des marins.

Si la spécificité de la profession empêche quelquefois d'appliquer directement les lois sociales générales, il convient en tout cas de les adapter à cette spécificité et de veiller à ce qu'un décalage ne se produise pas par rapport aux progrès sociaux accomplis dans d'autres secteurs de l'économie.

Dans cette optique, l'année 1976 sera notamment marquée par l'application à la marine marchande des lois du 13 juillet 1973 et du 3 janvier 1975 relatives aux licenciements pour causes économiques.

En ce qui concerne plus particulièrement les marins pêcheurs, je viens récemment d'obtenir que ceux d'entre eux qui sont salariés puissent bénéficier du régime public de chômage partiel et de chômage temporaire ; ils entreront aussi désormais dans le champ d'application des allocations complémentaires de chômage partiel versées par l'U. N. E. D. I. C., l'union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce.

Le problème est plus délicat à résoudre pour les marins pêcheurs rémunérés à la part et le groupe de travail que j'ai mis en place pour se préoccuper du statut social des marins examine actuellement les conditions dans lesquelles ils pourraient bénéficier des régimes légaux et conventionnels de couverture de chômage par manque d'emploi.

Enfin, toujours en ce qui concerne le secteur de la pêche, une dotation de 4 500 000 francs inscrite au budget de 1976 favorisera la mise en place d'un régime d'assurances intempéries à base professionnelle.

En ce qui concerne les régimes de prévoyance et de retraite, la subvention de l'Etat apparaissant au projet de budget sera, comme les années précédentes, de l'ordre de 50 p. 100 de l'ensemble des ressources de l'établissement. Elle permettra, conformément au vœu de M. Gaudon, de maintenir la parité entre l'évolution des rémunérations réelles et celle des salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes lignes de la politique du Gouvernement dans le domaine maritime. Le projet de budget pour 1976 en concrétise et en souligne les orientations.

C'est la raison pour laquelle je vous demande d'approuver ce budget. *(Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)*

M. le président. Le Sénat voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à vingt et une heures trente. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante minutes, est reprise à vingt et une heures trente minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi concernant la marine marchande.

La parole est à M. Orvoen.

M. Louis Orvoen. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je désire pendant quelques instants retenir votre attention sur deux points, la crise de la pêche et les liaisons maritimes entre les îles de l'Atlantique et le continent.

L'opinion française et, si j'en crois le nombre de présents, l'opinion parlementaire, considèrent souvent la pêche comme un secteur économique marginal alors qu'elle est une activité essentielle pour l'équilibre et le développement de certains départements côtiers.

C'est ainsi que le Finistère, avec une production de 108 000 tonnes de poisson en 1974 représente à lui seul 24 p. 100 de la production française. Avec ses 8 300 marins, il possède le quart de l'effectif national. Si l'on tient compte de l'ensemble des activités directement liées à la pêche en amont et en aval, ce secteur fait vivre 20 000 personnes dans ce département.

La population y est très sensible aux problèmes de la pêche.

Il se dégage en ce moment un climat général de désarroi, surtout chez les marins, les armateurs et les transformateurs. Les salaires sont inférieurs de 20 à 30 p. 100 à ceux de l'an dernier et de nombreux travailleurs craignent le chômage dans les mois qui viennent.

Les origines de la crise sont connues, vous les avez rappelées tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat : pendant que les recettes diminuaient, les charges et notamment le prix du carburant augmentaient.

Il faut y ajouter une politique communautaire inadaptée. Les importations à des prix défiant toute concurrence en provenance des pays tiers continuent. Les prix communautaires sont trop faibles pour assurer une rémunération normale des investissements engagés. De plus, Bruxelles ne s'intéresse qu'à un petit nombre d'espèce de poisson ; la plupart des variétés pêchées par les marins artisans sont exclues des espèces dites communautaires.

Pour faire face à la crise vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, arrêté au printemps dernier un plan d'urgence. Ces mesures n'ont pas suffi.

Vous avez devant l'Assemblée nationale et tout à l'heure devant le Sénat donné l'assurance que l'aide au carburant serait renouvelée : 23 millions y seront consacrés. J'espère que ces crédits suffiront, mais je n'en suis pas certain.

Vous avez créé un fonds d'intervention et d'organisation des marchés que vous avez doté d'un crédit de 20 millions. Les professionnels de la pêche vous en sont reconnaissants.

Ces mesures suffiront-elles ? Je le souhaite. Mais les armements attendent un allègement de leurs charges d'emprunt. Les marins souhaitent la relance de l'investissement naval par une amélioration du régime des aides, notamment en faveur des jeunes et des artisans.

Le fonds national d'intervention et d'organisation des marchés doit se mettre en place rapidement. Dans cette organisation nouvelle, les groupements régionaux de producteurs doivent garder une certaine autonomie pour qu'ils puissent être efficaces. Le plan d'urgence du printemps dernier leur a accordé des prêts importants, mais ils rencontreront des difficultés pour rembourser les premières annuités. Aussi serait-il souhaitable de leur accorder des délais de paiement et peut-être de transformer en subventions une partie de ces prêts.

La revendication fondamentale des professionnels pour lutter contre la dégradation des cours du poisson est une intervention énergique du Gouvernement français à Bruxelles. La profession a le sentiment que, jusqu'ici, les intérêts de la pêche française n'ont pas été assez fermement défendus et elle se réjouit aujourd'hui, de la détermination affirmée de M. le secrétaire d'Etat. Elle réclame aussi la fixation de prix de référence à des niveaux permettant d'assurer la rentabilité des navires et de rémunérer les équipages dans des conditions satisfaisantes. Elle demande enfin que cessent les importations réalisées à des taux inférieurs aux prix normaux.

La deuxième partie de mon intervention a trait aux liaisons maritimes entre le continent et les îles bretonnes.

Récemment, lors du lancement, à Nantes, du *Napoléon*, vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, déclaré notamment : « Le Gouvernement a répondu à cette volonté corse d'être vraiment un morceau de terre de France. Il a décidé d'appliquer l'inté-

gralité du principe de la continuité territoriale, car il est légitime que la Corse bénéficie, pour les transports, des mêmes conditions que les autres régions françaises.»

Les crédits destinés à la desserte de la Corse passent ainsi de 29 millions de francs à 76 millions de francs et la subvention accordée pour la construction du *Napoléon* représente 40 p. 100 de son coût total. Je me réjouis de ces aides accordées à la Corse, mais je me permets de faire observer qu'il existe aussi sur l'Atlantique des îles parfois éloignées et d'accès difficile. Ces îles font, elles aussi, partie du territoire français. La liaison entre le continent et ces îles coûte très cher aux collectivités locales. C'est ainsi que, pour l'année 1975, le budget départemental du Finistère versera 4 500 000 francs au service maritime départemental chargé d'assurer la liaison des îles d'Ouessant et de Sein au continent.

Ces charges augmentent chaque année, elles deviennent trop lourdes et sont à la limite du supportable. C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir étudier la possibilité d'appliquer à toutes les îles françaises le bénéfice de l'intégralité du principe de la continuité territoriale. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Croze. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avec une progression des moyens financiers de 23,6 p. 100, le budget du secrétariat d'Etat aux transports, section marine marchande, me paraît un des meilleurs budgets qui nous soient présentés. Aussi, ce n'est pas tant sur son aspect financier que je voudrais intervenir que sur l'emploi des crédits et surtout sur la politique que vous entendez mener en la matière.

Je voudrais donc poser quelques questions auxquelles, d'ailleurs, vous avez répondu partiellement tout à l'heure par anticipation.

Cette augmentation de votre budget doit vous permettre d'exprimer quatre priorités et, en premier lieu, de contribuer à l'équilibre des échanges extérieurs, ce que je ne puis qu'approuver. En effet, en 1971, 37 p. 100 du total du commerce extérieur utilisant la voie maritime étaient assurés sous pavillon français : ce pourcentage est descendu à 35,6 en 1972, pour remonter à 42,7 en 1973. Je ne dispose pas des chiffres de 1974, mais j'espère que cette remontée a continué à se manifester.

Les causes de ce déficit trop important sont variées. C'est ainsi que nos importateurs et exportateurs préfèrent, dans la plupart des cas, acheter C.A.F., c'est-à-dire coût, assurance, fret compris, et vendre F.O.B., c'est-à-dire franco à bord, pour de multiples raisons et, principalement, des raisons administratives.

Je sais que, sur ce point, qui est davantage du ressort de M. le ministre du commerce extérieur, un effort est en cours. Il vous appartient, monsieur le secrétaire d'Etat, d'y veiller de très près et d'accentuer la tendance qui se manifeste.

De même, certaines grandes puissances, ou bien accordent à des pays, en général ceux en voie de développement, des aides en marchandises et matériels, ou bien traitent d'Etat à Etat des contrats très importants, portant en particulier sur la livraison des produits alimentaires qui font défaut. Elles exigent, dans ce cas, que les marchandises, objets de ces aides ou de ces contrats, naviguent sous leur pavillon.

La France accorde elle aussi des aides sous forme de dons ou d'octroi de contingents, ou passe des contrats de même nature, mais, sauf erreur de ma part, nous ne formulons jamais une telle exigence. Il paraîtrait normal que le pavillon français en bénéficie de la même manière et obtienne quelques avantages en contrepartie de ceux que nous accordons.

Je sais qu'un certain nombre d'accords maritimes ont été conclus entre la France et les pays étrangers. Ces accords sont de type différent. Les uns, comme ceux passés avec les Etats d'Afrique noire d'expression française, la Côte-d'Ivoire, le Niger, le Sénégal, sont de véritables accords de coopération englobant aussi bien des problèmes de transports maritimes que ceux relatifs à la formation professionnelle, à l'équipement portuaire ou à la construction navale. D'autres ont un champ d'application moins étendu et je pense par exemple aux accords passés avec l'Algérie qui ne concernent que les liaisons maritimes, prévoyant en particulier une répartition rigide du trafic à 50-50 entre les deux pavillons.

Pour ma part, je préfère de beaucoup des accords de cette sorte qui réservent une part du trafic à notre pavillon d'un commun accord plutôt que de l'imposer en fonction d'une aide dont le pays intéressé a besoin ou d'une nécessité. Je pense que cette politique d'accord amiable doit être développée et je serais heureux de connaître votre point de vue sur cette question.

Il est un dernier point que je voudrais évoquer sur ce sujet. Pour promouvoir le rôle actif de notre flotte de commerce

dans le redéploiement de nos échanges et la percée de nos exportations, il nous faut une meilleure maîtrise de nos coûts de transport — j'y reviendrai dans un instant — et surtout renforcer nos positions au sein des grandes conférences internationales. En effet, si les flottes des grands pays, principalement transporteurs, ont assuré une grande partie de nos trafics dans le cadre de ces conférences, c'est grâce au profit qu'ils ont tiré du code de libération des transactions invisibles de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

Il est donc à craindre que des pays tels que la Grande-Bretagne, le Danemark et la Hollande, qui, à eux trois, représentent 60 p. 100 du total de la flotte de la Communauté économique européenne alors que leur commerce extérieur n'en représente que le tiers, ne s'appuient sur l'adoption par la C.E.E. d'une politique européenne pour maintenir le *statu quo* entre pays membres.

Nous comptons sur vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que, dans le cadre des discussions que vous devez avoir, vous défendiez avec vigueur la part de notre pavillon. Seulement, il ne suffit pas d'avoir du fret, il faut avoir le moyen de le transporter et être compétitifs. Jusqu'à ces dernières années, la flotte marchande française — je ne parle pas des paquebots — n'avait pas le rang qui devait être le sien. L'effort qui a été entrepris semble devoir réussir. Le plan de croissance, dont il a été question tout à l'heure, de la flotte de commerce, qui prévoit, comme cela a été dit, la mise en service en cinq ans de 7 millions de tonneaux de jauge brute paraît bien engagé. En effet, notre flotte, qui, à ce jour, atteint 10 220 000 tonneaux, devrait atteindre 16 270 000 tonneaux en cinq ans, c'est-à-dire à la fin de 1980, avec un âge moyen des bâtiments en faisant l'une des plus modernes du monde.

Le tonnage effectivement commandé à ce titre était, à ce jour, globalement voisin de 40 p. 100 de l'objectif prévu et sa réalisation totale implique la commande de plus de quatre millions de tonneaux de jauge brute. Les mesures prises à cet effet — prime d'équipement, bonification d'intérêt, que vous avez déjà évoquée, aide financière — qui sont des incitations aux investissements, semblent avoir été efficaces.

Toutefois, si le bénéfice de la prime d'équipement est valable pendant toute la durée du plan de croissance, la déduction fiscale de 10 p. 100 n'est applicable que pour les commandes passées avant le 31 décembre 1975 et à condition que 10 p. 100 du prix aient été effectivement réglés.

Certes, je sais bien qu'il s'agit d'une mesure générale mais je pense que, dans le cadre du plan de croissance, une exception pourrait être faite afin d'éviter que, pour bénéficier de cette déduction, des commandes ne soient passées trop vite, ou que le plan ne soit freiné.

Cette dérogation est, je le conçois, fort délicate à appliquer, tant pour fixer la durée du délai que pour définir les commandes qui peuvent en bénéficier. Mais il y a un problème important sur lequel, monsieur le secrétaire d'Etat, je serais heureux de connaître votre sentiment.

Cela me conduit à vous demander quel sera, d'après vous, la part des chantiers navals français dans la réalisation de ce programme — vous l'avez évoquée et MM. les rapporteurs aussi — compte tenu de leur capacité de production. Les carnets de commandes sont pleins jusqu'en 1978, 60 p. 100 de ces commandes étant d'origine étrangère, mais les chantiers enregistrent des résiliations de contrats. Par ailleurs, la concurrence étrangère se fait de plus en plus âpre et les chantiers étrangers offrent de meilleurs délais de livraison et des prix beaucoup plus bas.

Toutes ces mesures prises pour favoriser la croissance de notre flotte doivent être complétées par des actions propres à améliorer la rentabilité de ces investissements en nous rendant compétitifs et à favoriser la promotion du pavillon national. Il faudrait pour cela améliorer les installations portuaires et les dessertes, comme il serait nécessaire d'assouplir les procédures administratives et les réglementations appliquées parfois de façon beaucoup plus rigide à l'égard des navires français que des navires étrangers.

A ce sujet, le comité des transports maritimes du VI^e Plan avait institué en son sein un groupe de travail appelé : « Entraves administratives ». Un effort a été fait, mais l'action dans ce sens doit être poursuivie et j'espère que le VII^e Plan la continuera.

Enfin, je voudrais à mon tour dire quelques mots sur les pavillons de complaisance. Je ne méconnais pas les difficultés de ce très grave problème, mais dans quelle mesure et comment pouvez-vous contribuer, dans ce domaine, à la défense du pavillon français ? Je crains que l'action à l'échelon national ne soit pratiquement inopérante et que ce problème ne puisse être réglé que sur le plan international, ou tout au moins dans le cadre de la Communauté économique européenne.

Cela étant, et en vous remerciant à l'avance des réponses que vous pourrez me faire, ce budget de la marine marchande, comme je l'ai dit au début de mon intervention, me paraît, ainsi qu'à mes collègues du groupe des républicains indépendants, un bon budget. C'est pourquoi nous le voterons. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

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

M. Gérard Ehlers. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues — j'allais dire : « chers collègues de la gauche » tant il est vrai que M. le secrétaire d'Etat n'a pas beaucoup de supporters — je bornerai mon propos, dans la limite du temps qui m'est imparti, aux problèmes humains qui ne semblent pas avoir, dans le budget qui nous est proposé, la place qui leur revient.

C'est ainsi qu'à l'Assemblée nationale vous n'avez pas apporté de réponse précise au problème des marins qui ont pris leur retraite avant cinquante-cinq ans et dont le nombre d'annuités liquidables est plafonné à vingt-cinq ; des marins qui, retraités avant le mois d'octobre 1968, n'ont pu bénéficier du surclassement professionnel et pour lesquels est nécessaire une revalorisation exceptionnelle ; enfin, des veuves de marins pensionnés des petites catégories qui souffrent, vous le savez sans doute, de l'insuffisance des pensions de réversion fixées à 50 p. 100, et qui réclament 75 p. 100.

Ne croyez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'une révision s'impose d'urgence, d'autant plus que cette catégorie de salariés a les cotisations les plus élevées au cours de la vie active, ce que vous ne pouvez contester, et les pensions les plus basses ?

En ce qui concerne le commerce — je cite vos chiffres — notre pavillon assure 26 p. 100 des importations et des exportations en quantité et 38 p. 100 en valeur. Ainsi, l'essentiel du fret s'effectue sous pavillon étranger. Vous conviendrez que cette situation a des répercussions extrêmement importantes à la fois pour les marins, pour notre pavillon national, pour nos ports, pour les transports annexes — je veux parler de la route, de l'air, de la voie fluviale — et pour la construction et la réparation navales. Celui qui vous parle est donc bien placé, de par sa profession, pour vous poser des questions.

Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que la démonstration est faite qu'il est indispensable de privilégier, à l'époque où nous nous trouvons, la compagnie nationale de navigation ? Au 1^{er} avril 1975, dix-neuf filiales de onze sociétés françaises — certains parlent de scandale, je vous laisse le soin de juger — utilisaient le pavillon de complaisance. Au port de Dunkerque, on exprime cela de la façon suivante : « Il faut le faire ! »

Dans le domaine des ports maritimes, les détournements de trafics vers les ports étrangers atteignent, j'ose espérer que vous le savez, 15 millions de tonnes, dont 7,8 millions uniquement pour le port de Dunkerque.

Pouvez-vous m'expliquer comment l'augmentation de votre budget, dans de telles conditions, ne profitera pas aux sociétés multinationales étrangères ? C'est une question d'importance, vous en conviendrez.

Autre question : la loi faisant obligation aux compagnies pétrolières françaises d'utiliser le pavillon français pour les deux tiers au moins des échanges maritimes, ce qui, dans la pratique, est loin d'être le cas, vous en conviendrez, quelles mesures comptez-vous prendre pour modifier cette situation ?

Voyez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, au-delà des discours et des écrits, la réalité est telle que le jour est arrivé où il vous faut vous expliquer clairement.

S'agissant des détournements de trafics, comment comptez-vous freiner — je dis bien « freiner » — cette évolution pour le moins dangereuse ? Nous nous trouvons en présence de deux hypothèses : ou continuer, comme vous le faites d'année en année toujours davantage, à verser aux armements des aides que j'appelle inconsidérées ; ou mettre en œuvre une vigoureuse politique en matière de contrôle de nos échanges extérieurs.

Certains pensent à ce propos que nous avons, dans le Nord, la chance d'avoir un nouveau ministre, celui du commerce extérieur, votre collègue Norbert Ségard. Telle n'est pas notre opinion.

Sur ces problèmes assez importants, je souhaiterais connaître votre opinion. Par exemple, est-il vrai que, pour quatre porte-conteneurs commandés, l'Etat en offre un gratuitement par l'intermédiaire des crédits alloués, des aides diverses, des déductions fiscales ? Si vous confirmez mes propos, nous pouvons dire que sur 34 navires porte-conteneurs, 12 appartiendraient

à l'Etat de par leur financement. Vous me permettrez, là encore, de vous interroger : pourquoi l'Etat ou la compagnie nationale n'en est-il pas propriétaire ?

Enfin, ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous souffrons de la domination — vous n'osez peut-être pas le dire, mais je le fais pour vous — exercée sur l'industrie exportatrice et nos ports par les puissants pools d'armateurs étrangers et certaines administrations américaines ?

Ne vous semble-t-il pas qu'il soit nécessaire, sur l'ensemble de notre marine marchande considérée par secteur géographique, de déterminer si la part du pavillon est suffisante ?

En ce qui concerne la construction navale, sur un milliard de francs de crédits de paiement inscrits au budget de 1976 au titre de la garantie, 975 millions vont aux gros chantiers et 25 millions aux petits. Pour celui qui sait calculer, cela fait 2,7 p. 100 pour les petits chantiers alors que leurs effectifs représentent 25 p. 100 du total. Si telle est votre politique, je veux bien, mais vous conviendrez que nous ne puissions pas être d'accord.

En 1973, 1974 et 1975, l'Etat aura versé 1 700 millions de francs presque exclusivement aux cinq grandes sociétés privées qui contrôlent la construction navale française. J'allais dire « aux deux sociétés », mais si tel n'est pas encore le cas, cela ne saurait tarder, et peut-être aurons-nous la « chance », grâce à votre action, monsieur le secrétaire d'Etat, de posséder une industrie de construction navale française dirigée pour l'essentiel par le baron belge Empain, de la société Schneider, en liaison avec la banque de l'Union européenne.

Voyez-vous, cela s'est produit alors qu'on a enregistré, entre le 1^{er} octobre 1974 et le 1^{er} juillet 1975, une diminution de 20 p. 100 des commandes, au moment où près de la moitié des commandes de l'armement français — vous ne pourrez pas contester ce fait — sont encore passées à l'étranger et où nos besoins en car-ferries, en navires de croisière, en petits caboteurs, en bateaux de pêche et en engins portuaires restent considérables, vous en conviendrez.

Alors que les chantiers français préfèrent rechercher des marchés plus rentables à court terme et donc bien souvent à l'extérieur, pensez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette politique soit compatible avec l'intérêt national ?

Autre grande question concernant la pêche : il y a moins de bateaux et moins de marins ; le poisson est détruit — nous retrouvons là, mes chers collègues, le scandale des prix — 300 tonnes à Boulogne qui ne trouvent pas, paraît-il, d'acquéreur. Les licenciements, les réductions d'horaires dans les industries annexes : c'est là une réalité que vous ne pouvez nier.

De plus, il semble, contrairement à vos affirmations, monsieur le secrétaire d'Etat — car j'ai lu avec attention vos interventions à l'Assemblée nationale — qu'à l'occasion du VII^e Plan on s'apprête à stopper l'extension de notre flotte. Je vous en prie : me faites pas la même réponse qu'à mon collègue Cermolacce ; je parle de stopper l'extension de notre flotte pour ce qui est du budget de 1976. La question se pose : comment voulez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, stopper une extension qui ne s'est jamais produite ? C'est une autre question.

Vous conviendrez — vous en avez parlé beaucoup ; il reste maintenant à agir — que la situation de la pêche artisanale est particulièrement catastrophique. Celle-ci s'est reconstituée à un rythme annuel de 4 p. 100 au lieu des 8 p. 100 prévus.

En 1976, alors que le coût de la construction augmente très normalement de 20 p. 100 par an, les subventions d'investissement, déjà bien maigres, ont diminué de 7,8 p. 100, cela au moment où les importations des produits de la mer atteignent en valeur 60 p. 100 de notre propre production, d'où un déficit annuel de 130 milliards de francs par an.

Si j'avais l'honneur d'avoir M. le ministre du commerce extérieur devant moi, je lui dirais très tranquillement : occupez-vous un peu de nos affaires avant d'aller voir celles de l'extérieur !

Pour revenir au problème de la pêche, l'aide aux carburants représentera, sauf erreur de ma part — monsieur le secrétaire d'Etat, vous confirmerez ou vous infirmerez mon propos — quatre centimes au maximum par litre, alors que les professionnels réclamaient au moins le triple. Si une hausse intervient, ce qui est probable, dans les prochains jours, cette aide royalement octroyée sera complètement annulée. De plus, il n'est pas inutile de préciser que le prix du carburant a augmenté de 360 p. 100 en dix-huit mois, et vous serez sans doute d'accord avec moi pour reconnaître que le coût d'un navire de pêche a grandi deux fois plus vite que celui du prix de vente du poisson.

La pêche maritime posant avant tout le problème des hommes, de leur emploi, de leur rémunération, j'aimerais savoir quelle est votre politique dans ce domaine. Je vous rappelle pour mémoire que le coût du litre de carburant destiné à la pêche est de vingt-huit centimes en Belgique. Enfin — cela me paraît essen-

tiel et rejoint les problèmes que je vais évoquer lundi prochain à l'occasion du budget de l'équipement, au sujet des ports maritimes, pourriez-vous me dire, monsieur le secrétaire d'Etat, comment il se fait que les Hollandais, qui pêchent 600 000 tonnes de poisson, en exportent un million de tonnes, en particulier chez nous ? Ne pensez-vous pas que nous soyons en présence de pratiques frauduleuses, auquel cas quel travail vous attend à la commission européenne !

Ne voulant pas abuser de mon temps de parole, vous me permettez, monsieur le secrétaire d'Etat, de conclure en évoquant quelques problèmes posés à notre région de Dunkerque, que vous n'avez, hélas ! pas eu l'occasion de connaître, votre passage ayant été, de l'avis de tout le monde, beaucoup trop rapide.

Où en est-on en ce qui concerne la pêche ? Et bien ! la réaction des pêcheurs, que j'ai la prétention de bien connaître, fut la suivante. Malgré la venue du secrétaire d'Etat, les fonds de vingt mètres pour les pétroliers et minéraliers existent. Nous sommes dans le Far West économique. Les cadeaux somptueux aux sociétés multinationales n'ont pas manqué. Et pourtant, il s'agit de votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat.

Voici un port de pêche — tenez-vous bien ! — dont le quai, celui du Risban, a été construit par les Espagnols en 1658 et repose sur un platelage en bois de la même époque. Comprenez qui pourra ! Il paraît que c'est cela, le modernisme.

De l'avis du directeur de la coopérative, nous pourrions sans difficulté — et vous le savez très bien — avoir chez nous une dizaine de chalutiers supplémentaires, s'il ne manquait, et c'est l'essentiel, les moyens portuaires pour les accueillir.

Ainsi, des centaines, des milliers de milliards pour Usinor et autres, rien pour les petits pêcheurs artisanaux.

Vous pouvez en rire ; telle est la situation.

Six chalutiers de cinquante tonnes permettant à notre coopérative de travailler à l'aise 15 000 tonnes de poisson par an : telle est la capacité d'absorption de notre arrondissement.

Sans aller plus loin, et faute d'aide comparable à celle qui est accordée dans les pays voisins, aucune demande de prêt, vous en conviendrez, pour la construction d'une unité navale importante n'a été présentée à la caisse régionale de crédit maritime depuis 1974.

De grâce, parlez moins de prêts et plus d'aide à une activité décisive pour notre région, capable de nous faire oublier un peu l'image mauvaise de l'industrialisation sauvage.

Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question est la suivante : va-t-on enfin remettre en état ces malheureux soixante-huit mètres de quai en ruines ? Va-t-on permettre l'expansion à la pêche maritime à Dunkerque ainsi que le dragage, attendu depuis trente-cinq ans, de la cale des pêcheurs ?

Vous comprendrez que je sois scandalisé. Le réaménagement est estimé à 3 millions de francs. Quelle misère, en comparaison des milliers de milliards engloutis au profit de quelques-uns, et cela fait trente ans que la profession attend ! Reste à savoir si elle est décidée à le faire encore longtemps. Tel est le problème.

Je terminerai mon propos en vous demandant, monsieur le secrétaire d'Etat, si l'on ne pourrait pas, par hasard, ne serait-ce que par un effet de bonté subite, sur les investissements énormes réalisés ou à venir dans notre région de Dunkerque, distraire quelques miettes au profit de la pêche maritime, cela dans l'intérêt bien compris de la profession et de la population de l'arrondissement qui comporte quand même, vous le savez, près de 400 000 habitants ?

Les pêcheurs espèrent — nous leur disons qu'il faut lutter — qu'ils ne seront pas les oubliés de cette région littorale de Dunkerque où l'on exalte les grandes victoires techniques, où l'on fait des films qui passent à la télévision, mais dont la meilleure image de marque gardée par les habitants comme par les visiteurs et les « vacanciers » provient des soles fraîches et des crevettes qu'ils y ont dégustées.

Toutes ces raisons me conduisent, sans aucune hésitation, à refuser, ainsi que mon groupe, votre budget, mais cela doit vous inciter, monsieur le secrétaire d'Etat, contrairement à ce que vous avez fait avec mon collègue, M. Aubry, à me répondre clairement, ce dont je vous remercie à l'avance. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

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

M. Antoine Andrieux. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous venez d'entendre la voix du Nord, avec son accent. La France est vraiment très diversifiée puisque vous entendez maintenant la voix du Midi, avec son accent tout aussi particulier. *(Sourires.)*

En examinant le budget de la marine marchande, qui est en augmentation de 23,5 p. 100, il semble que le Gouvernement ait compris l'intérêt politique, économique et financier que représente notre flotte de commerce.

L'ère coloniale étant révolue, il apparaît que, pour une nation comme la notre, le meilleur moyen d'affirmer sa présence, d'exercer son influence, est certainement que notre pavillon flotte sur tous les océans et sur toutes les mers du monde et que, dans les ports étrangers, si lointains soient-ils, il y ait des bateaux français.

N'avez-vous pas ressenti, lorsque vous êtes à l'étranger, combien il est réconfortant de voir une présence française dans un port ? On en éprouve, il faut bien le dire, un sentiment de fierté.

Les échanges commerciaux internationaux sont à la base de la véritable prospérité pour une nation moderne.

Ce qui est regrettable, c'est de constater que, malgré le développement de notre flotte, la couverture de notre marché extérieur sous pavillon français reste insuffisante. Elle ne cesse de fléchir régulièrement.

Pourtant, le transport maritime est une industrie essentiellement exportatrice et on ne dira jamais assez le rôle important qu'il joue dans l'équilibre de notre balance du commerce extérieur.

On ne dira jamais assez non plus qu'un navire rapporte en devises, en quinze ans, quatre fois sa valeur de construction.

C'est donc une saine politique de faire en sorte que les crédits accordés au budget de la marine marchande permettent de poursuivre normalement le développement de notre flotte qui doit atteindre, d'après les prévisions établies, 16,3 millions de tonneaux en 1980.

Ce résultat positif, qui vient de s'amorcer, ne doit pas nous faire oublier tous les points noirs que nous pouvons entrevoir.

Depuis l'augmentation du prix du pétrole, les données économiques ont été considérablement bouleversées et ont provoqué une crise grave dans l'armement pétrolier. Je lis, dans le rapport de notre collègue, M. Yvon, que les désarmements de pétroliers ont atteint 5 250 000 tonnes à la fin de 1974, malgré l'utilisation temporaire de certains navires comme réserves de stockage flottantes.

Il est donc normal de penser que, compte tenu des nouvelles données du problème, on modifie sensiblement le programme de construction des différents types de navires prévus lors de l'élaboration du plan de développement.

La première question que je me permettrai de vous poser, monsieur le secrétaire d'Etat, est la suivante : y aura-t-il des modifications dans le programme du plan de développement, c'est-à-dire dans la construction des différents types de navires ? Dans l'affirmative, de quelle nature seront-elles ?

Quelles incidences ces modifications éventuelles du programme auront-elles sur les carnets de commandes de nos chantiers de constructions navales ?

Je disais tout à l'heure l'intérêt qu'il y avait à ce que les armements arborent le pavillon national. Nous constatons, hélas ! avec regret — et vous en avez parlé vous-même — que les pavillons de complaisance ne cessent de croître, qu'ils représentent actuellement le quart de la flotte mondiale.

Comme vous, je dirai que les flottes du Libéria ou de Panama sont hors de proportion avec le volume des échanges commerciaux de ces pays.

Si M. Fourcade était présent ce soir, nous lui signalerions que règne en ce domaine la fraude fiscale dans toute sa splendeur, fraude que l'on ne poursuit pas assez.

M. Gérard Ehlers. Et pour cause !

M. Antoine Andrieux. Cela donne la possibilité à l'armateur de recruter un équipage au rabais, au mépris de la sécurité et en mettant nos marins au chômage.

Cela cause enfin une perte considérable pour notre pays, car les frets sous pavillon étranger se paient en devises.

Je souhaite que l'aide que nous apportons aux armements privés, tant en subventions qu'en bonifications d'intérêts, n'aient pas pour résultat d'augmenter cette flotte de pavillons de complaisance.

A cet effet, je désire connaître les mesures conservatoires que vous prenez pour obliger les armateurs privés qui reçoivent l'aide de l'Etat à conserver le pavillon français.

M. Gérard Ehlers. Très bien !

M. Antoine Andrieux. Par ailleurs, puisque notre compagnie nationale, la Compagnie générale maritime, nous donne toutes garanties sur ce point, il me serait agréable de connaître la part qui lui revient sur ces crédits.

Je constate avec satisfaction que la desserte de la Corse a vu ses crédits passer de 29,5 millions de francs à 76,2 millions de francs pour assurer de la continuité territoriale.

Je ferai une remarque à ce sujet : il a fallu que des événements graves se passent en Corse pour que le Gouvernement prenne conscience de ce problème.

Si mon collègue qui m'a précédé à cette tribune veut que ce principe de la continuité territoriale s'applique dans les autres îles, peut-être faudra-t-il que leurs habitants agissent comme ceux de Corse, qu'ils se révoltent quelque peu. A ce moment-là, on se rendra compte qu'ils existent. (*Sourires.*)

M. Gérard Ehlers. Nous sommes bien d'accord.

M. Antoine Andrieux. Cependant, j'ai été surpris d'apprendre que le magnifique bateau *Napoléon*, qui a été lancé il y a quelques semaines, ne pourra pas desservir Bastia. Cela me tient particulièrement à cœur, vous le comprendrez, puisque je suis natif de cette ville. Il ne pourra pas le faire car les mesures linéaires des quais n'y permettent pas son accostage.

Or, au moment de la commande de ce navire, on connaissait pourtant les possibilités d'approche du port de Bastia. Là aussi, on a donc commis une erreur, à la fois technique et psychologique.

Pour une desserte comme la Corse, les quais ne doivent pas être édifiés en fonction des navires mais les navires doivent être construits en fonction des quais existants.

M. Gérard Ehlers. Très bien !

M. Antoine Andrieux. Au moment où des frictions éclatent journellement en Corse et où l'on a divisé cette île en deux départements, ce navire allant à Ajaccio et non à Bastia laissera supposer qu'une discrimination est faite entre la Corse du Nord et la Corse du Sud. Je souhaite que vous m'apportiez, monsieur le secrétaire d'Etat, une réponse sur ce point.

Qu'il me soit permis, à mon tour, d'aborder très rapidement la situation de la pêche artisanale. Comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, je suis président d'une société d'économie mixte qui construit le port de pêche de Saunaty. A Marseille, nous devons nous montrer téméraires. Au moment où nous voyons se dégrader la situation des pêcheurs, nous avons le courage d'investir pour construire un port. Vous êtes d'ailleurs venu visiter ce chantier, monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque vous avez inauguré le salon international de la pêche.

Aujourd'hui, les travaux sont très avancés et, au printemps prochain, le port de Saunaty entrera en exploitation, malgré les difficultés rencontrées en matière de coordination entre vos services et ceux du ministère de l'équipement. Fort heureusement pour nous, la présence de M. Chapon au secrétariat général de la marine marchande nous a considérablement facilité les choses, car il connaît parfaitement les problèmes des ports maritimes et il a pu assurer lui-même cette coordination indispensable.

Il n'en reste pas moins vrai que la situation de la pêche artisanale devient de plus en plus préoccupante, comme l'ont souligné mes collègues et comme vous l'avez admis vous-même.

La hausse des produits pétroliers a porté un coup très rude à cette activité. Le triplement du prix des combustibles a eu pour conséquence de diminuer le salaire des marins, qui est lié au mode de rémunération « à la part ». Ce n'est un secret pour personne, les marins travaillent « à la part » ; une part est prélevée pour le navire, une autre revient au patron, la dernière est pour l'équipage. Ce mode de répartition implique qu'une augmentation des charges d'exploitation du navire se répercute sur la part de l'équipage.

Non seulement leurs salaires n'ont pas suivi l'évolution du coût de la vie, mais encore les marins sont victimes d'un manque à gagner très important.

Le compte d'exploitation des navires est également déficitaire ; cette situation a provoqué l'arrêt de toute activité pour de nombreuses unités.

Un exemple caractérisera l'importance du prix du carburant dans l'exploitation d'un bateau. Il faut consommer un litre de fuel pour capturer un kilo de poissons. Le fuel est payé 40 centimes le litre, déduction faite de la ristourne accordée par le Gouvernement. Vous avez parlé tout à l'heure de l'augmentation de l'aide que vous allez apporter. Celle-ci sera peut-être suffisante pour normaliser le salaire des marins, mais je ne le crois pas encore, car il faudrait au moins 15 centimes d'augmentation pour essayer d'obtenir un résultat véritablement positif. En effet, un kilo de poisson nécessite la consommation d'un litre de fuel, et le litre de fuel coûte 40 centimes ; comme le poisson est vendu 2 francs, on constate l'incidence du prix du carburant sur le prix de vente du poisson.

En ce qui concerne l'organisation du marché, la profession est actuellement incitée à mettre en place des organisations de producteurs dont la fonction est de contribuer au soutien des prix par la fixation de prix planchers au-dessus desquels leurs adhérents s'interdisent de vendre. Ces prix planchers sont fixés à l'échelon communautaire.

Cependant, ce mécanisme est dérégulé, car le respect des normes communautaires n'est imposé qu'aux producteurs organisés. Il est possible à un expéditeur, quel qu'il soit, d'approvisionner un marché avec des produits vendus à des prix légèrement inférieurs à ceux imposés par les organisations de producteurs.

Il est donc indispensable de compléter l'organisation des marchés communautaires en imposant à tous le respect des mêmes règles.

Il faut aider également financièrement les groupements de producteurs et les coopératives de pêcheurs à parfaire leurs installations à terre.

Un de mes collègues vous a dit tout à l'heure qu'à Boulogne on avait jeté trois cents tonnes de poisson. La semaine passée, à Marseille, ce sont cent tonnes de poisson qui ont été jetées. Aussi faut-il permettre aux coopératives de pêcheurs d'avoir des tunnels de congélation pour régulariser le marché. Une telle réalisation est prévue à Saunaty. Mais l'aide de l'Etat est nettement insuffisante.

Les caisses de chômage « intempéries », alimentées par les cotisations des pêcheurs doivent également être aidées.

La pêche artisanale est, en fait, la seule activité ne bénéficiant d'aucune garantie de revenu.

Voilà donc exposées, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques questions qui nous préoccupent.

En terminant, je voudrais vous poser une question ; en le faisant, je ne cherche nullement à vous embarrasser. Elle a d'ailleurs déjà été évoquée tout à l'heure par notre rapporteur M. Gaudon. Je voudrais savoir si la pénible décision que vous avez été amené à prendre pour le désarmement du *France* a entraîné les économies financières que vous escomptiez. Je crois savoir que le *France* est toujours au mouillage, inutilisé et qu'il n'est pour lui aucune perspective de vente.

M. Gérard Ehlers. Cela coûte cher !

M. Antoine Andrieux. Même immobilisé et désarmé ce navire doit coûter très cher. Je souhaite que vous nous disiez quelle est la différence entre son prix de revient lorsqu'il était en exploitation et son prix de revient aujourd'hui, compte tenu, bien entendu, des indemnités diverses qui ont dû être versées et de l'immobilisation du capital.

M. Gérard Ehlers. Très bien !

M. Antoine Andrieux. Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les questions que je désirais vous poser au nom du groupe socialiste.

Je connais votre bonne volonté et votre désir de rechercher des solutions pour les différents problèmes posés. Je souhaite, pour ma part, que votre secrétariat d'Etat redevenue, comme autrefois, un ministère à part entière, eu égard à l'intérêt national qu'il représente. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ma brève intervention aura trait à l'avenir des petits chantiers de construction navale.

Certes, les rapporteurs ont déjà traité, fort excellemment, de ce problème et M. le secrétaire d'Etat a bien voulu rendre hommage à cette branche de la profession. Je lui en sais gré ; cet hommage sera particulièrement apprécié par les petits chantiers. Pourtant, je vais être amené à exposer quelques idées qui diffèrent des conclusions de M. le secrétaire d'Etat.

Si nous nous en tenions aux chiffres du budget qui nous est proposé, nous ne devrions pas être inquiets. En effet, les autorisations de programme s'élèvent, en ce domaine, à 13 millions de francs, ce qui constitue un très sérieux progrès par rapport à l'année précédente — 8 millions de francs. Nous nous félicitons de cette progression.

Ces chiffres ont dû être arrêtés après des études qui en constituent la justification surtout si l'on considère l'apreté de la concurrence internationale et la raréfaction des commandes de navires de moins de soixante mètres. N'oublions pas aussi qu'il existe une crise générale de la pêche industrielle et une dépression du marché *off shore* qui ne favorisent pas les nouvelles commandes. Les chiffres ci-dessus permettent donc une analyse satisfaisante.

Cependant, malgré leur dynamisme et une prospection permanente des marchés étrangers, les neuf petits chantiers concernés par la loi d'aide — qui emploient, rappelons-le, 4 000 personnes — sont préoccupés pour l'avenir. Depuis onze mois, ils n'ont pu obtenir que neuf commandes pour les petits navires français de moins de quarante-deux mètres. Cela représente un marché global fort étroit, de l'ordre de 75 millions de francs.

Au surplus, quatre de ces navires ne sont pas susceptibles d'être aidés, le cinquième est un petit caboteur de trente mètres et les quatre remorqueurs qui seront finalement construits par des ouvriers français après une âpre lutte sur le plan international ne bénéficieront pas de la garantie de prix malgré les hausses généralisées que l'on enregistre malheureusement dans notre pays et qui affectent grandement leur prix de revient.

Ces réflexions m'amènent à formuler une constatation et à poser une question.

La constatation est la suivante : la situation des petits chantiers devient extrêmement préoccupante. Sur l'ensemble de ces neuf chantiers, quatre sont actuellement en rupture de charge, c'est-à-dire qu'ils n'ont obtenu aucune commande nouvelle ; trois risquent de l'être bientôt s'ils n'enregistrent aucune commande dans les trois mois qui viennent. Quant au dernier, il a dû suspendre provisoirement son activité. L'on voudrait être certain que cet état de chose n'est pas le prélude à des difficultés graves pour l'ensemble de cette activité.

C'est dire combien l'aide envisagée dans le budget de 1976 est pleinement justifiée.

Ce qui inspire ma question, c'est la parcimonie inexplicable avec laquelle cette aide est répartie. Dès l'instant, en effet, où cinq seulement des neuf navires en cause sont susceptibles d'ouvrir droit à l'aide de l'Etat, dès l'instant où la garantie de prix a été refusée à tous les navires commandés en 1975, c'est sur une somme dérisoire, de l'ordre de 260 000 francs, que peuvent compter les neuf petits chantiers pour onze mois de commandes, alors que le crédit annuel prévu dans le budget est cinquante fois plus élevé — 13 millions de francs.

Ces chiffres comparés les uns aux autres paraissent extravagants. Je les crois pourtant parfaitement exacts et je me tiens à votre disposition, monsieur le secrétaire d'Etat, pour en discuter avec vous ou avec vos services, si tant est que cette discussion vous paraisse utile et nécessaire.

C'est dire que, finalement, le crédit que nous allons voter sera suffisant pour une cinquantaine d'années si l'on s'en tient à la cadence à laquelle l'aide est actuellement accordée.

Avez-vous une autre explication à l'utilisation de ces treize millions de francs ? J'émetts une simple hypothèse, certain, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous la démentirez. Ce crédit global va-t-il servir à remettre à flot le chantier le plus mal en point ? Ce serait alors la politique d'ensemble qui serait sujette à caution puisque l'on attendrait qu'une entreprise soit arrivée à la toute dernière extrémité pour lui consentir une injection, cette fois massive, de crédits.

Ne vaudrait-il pas mieux apporter un nécessaire soutien aux chantiers dont la vitalité est encore grande ? Maintenir d'abord en vie les entreprises les plus solides me paraît la solution la plus logique et, finalement, la plus économique.

C'est pourquoi la décision à laquelle j'ai fait allusion, qui consiste à refuser la garantie de prix dans une période d'inflation, est à reconsidérer. Elle découlerait d'une interprétation tout à fait erronée d'un texte ambigu en date du 30 juin dernier. Cette interprétation, qui se réfère non aux chantiers fortement concurrencés, mais aux armateurs, trahit jusqu'à la lettre de la décision qui a été prise. Elle rend inopérante toute aide aux petits chantiers et ramène l'ensemble des aides accordées à moins de 2 p. 100 du crédit budgétaire.

Nous nous trouvons alors en pleine inconséquence, d'autant que si les quatre remorqueurs avaient été commandés avant le 1^{er} août, c'est-à-dire sous un régime d'aide théoriquement moins favorable, ils auraient, compte tenu du régime particulier appliqué aux séries, obtenu l'octroi d'une aide dix fois plus importante.

Cela me ramène à examiner le problème soulevé par le rapporteur de la commission des affaires économiques : malgré les apparences, qui veulent que les chantiers soient désormais aidés dans des conditions meilleures, ne va-t-on pas se trouver, dans certains cas — et ils seront nombreux — dans un régime qui sera finalement moins avantageux que le précédent ? Au fond, l'aide qui est prévue ne sera pas accordée. Le crédit voté ne sera pas dépensé à moins, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ne me démentiez tout à l'heure.

En effet, même si les petits chantiers travaillaient au maximum de leurs possibilités, même s'ils ne construisaient que des navires susceptibles de bénéficier de la garantie de prix — et

ces deux conditions ne sont évidemment pas toujours remplies — les méthodes de calcul retenues, qui sont très rigoureuses, ne permettraient pas d'absorber les treize millions de francs d'aide inscrits au budget.

• Je pense que ces modalités de calcul inacceptables sont moins le fait de votre ministère que celui d'autres services qui disposent de très grands pouvoirs sur le plan financier, mais qui sont peut-être beaucoup moins en contact avec les réalités. Cela ne peut que m'encourager à faire preuve de la plus grande insistance et à réclamer votre appui.

En mettant l'accent sur toutes ces anomalies, j'ai voulu, monsieur le secrétaire d'Etat, vous demander d'agir pour modifier les règles de répartition de l'aide octroyée aux petits chantiers. J'ai voulu, à mon très modeste échelon, vous aider dans votre action car, au fond, il n'est guère possible d'accepter de voter un crédit aussi important, sans éclaircissement, sans la certitude qu'il sera véritablement utilisé et sans l'assurance d'une équitable répartition entre tous les bénéficiaires au prorata de leur production.

Je suis certain que vous reconnaîtrez, comme moi, que l'on ne peut pas en rester là, que plus de clarté et plus de justice dans les règles de répartition de l'aide de l'Etat s'imposent.

Je garde l'espoir d'être entendu et je vous remercie par avance, monsieur le secrétaire d'Etat, des mesures d'équité que, je l'espère, vous arrêterez bientôt. (*Applaudissements.*)

M. Marcel Cavailié, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Marcel Caivaillé, secrétaire d'Etat aux transports. Je répondrai tout d'abord à M. Orvoën qui a évoqué, en premier lieu, la crise de la pêche. Je vous ai déjà annoncé les mesures qui ont été prises.

En fonction de la dimension essentiellement européenne du problème, je retournerai à Bruxelles le 15 décembre — j'y suis déjà allé trois fois depuis le début de cette année — pour plaider le dossier de la pêche et réclamer une nouvelle fois, d'une part, une protection efficace contre les importations en provenance de pays tiers et, d'autre part, une meilleure garantie des revenus des producteurs.

J'ai bien l'intention d'intervenir aussi souvent qu'il le faudra pour obtenir satisfaction sur ces deux points, capitaux à mes yeux, qui conditionnent la sauvegarde de cette industrie particulièrement attachante.

Vous avez également évoqué le problème des liaisons maritimes entre le continent et les îles du Ponant. Ces liaisons constituent une activité de transport d'intérêt local ou, au mieux, départemental, organisée sous la forme de concessions par les collectivités locales concernées. A ce titre, c'est au ministère de l'intérieur que revient la tutelle de ces activités. En ce qui concerne la desserte de la Corse, le problème se pose en des termes différents, puisque ses liaisons avec le continent se situent à un niveau national et ont fait l'objet d'une série de conventions entre l'Etat et les transporteurs. Je ne suis, compétent pour le sujet qui vous préoccupe qu'en ce qui concerne les problèmes de sécurité. Vous savez combien ils sont importants et combien je suis vigilant en la matière.

M. Croze, pour sa part, a abordé plusieurs problèmes, le premier étant celui de la promotion des ventes C.A.F. Je puis vous indiquer succinctement que deux actions sont en cours : l'une vise à obtenir des armateurs une simplification des tarifs ; l'autre est engagée vis-à-vis de la Coface par la profession elle-même. Je pense que les négociations en cours devraient aboutir dans le courant de l'année 1976.

Vous avez évoqué ensuite le problème de la répartition du trafic entre les Etats transporteurs maritimes. J'estime que la politique maritime de la Communauté doit constituer une véritable promotion des intérêts maritimes de l'ensemble de la Communauté, et non pas seulement de certains des pays membres. La France a fait, pour sa part, des propositions concrètes dans ce sens lors de la dernière séance du conseil des ministres des transports. Je dois reconnaître que ces propositions n'ont reçu qu'un accueil tiède, mais dans ce domaine comme dans celui des pêches, j'ai l'intention de revenir à la charge pour faire avancer notre position.

Le problème de la déduction fiscale de 10 p. 100 pour les commandes de matériel lourd, que vous avez évoqué également, ne relève pas du secrétariat d'Etat aux transports, mais du ministère de l'économie et des finances. En tout état de cause, cette mesure a eu un effet certain sur la bonne exécution, jusqu'à présent, du plan de développement de la marine marchande.

Vous avez parlé aussi du problème de la part des chantiers navals français dans le plan de développement. Je vous indique

qu'il a été prévu que, sur les 23 milliards de francs d'investissement que représente ce plan, 10 milliards de francs devraient aller aux chantiers navals français. Jusqu'à présent, ce programme a été tenu puisque, à ce jour, trente-quatre navires du plan de développement ont été exécutés à l'étranger et trente-quatre — chiffre identique, ce n'est qu'une coïncidence — en France.

Vous avez évoqué, ainsi que M. Andrieux, un problème important, dont nous avons déjà parlé, celui des pavillons de complaisance. Il n'est pas nécessaire de le situer, nous le connaissons. Je veux donc simplement insister, ainsi que tous me l'ont demandé, sur l'action qui a été engagée par le Gouvernement français pour essayer de le résoudre.

Il faut lutter contre les pavillons de complaisance et, pour cela, le Gouvernement français agit auprès de toutes les instances internationales concernées et, d'abord, au niveau de la Communauté, à Bruxelles, où j'ai proposé récemment, à la dernière séance, une politique maritime commune, dont l'un des axes serait précisément l'élimination du phénomène de complaisance. Je viens de vous le rappeler, je n'ai rencontré qu'un accueil très tiède, mais je ne désespère pas d'aboutir et, en tout cas, je reviendrai à la charge.

L'O. C. D. E. a, sur notre initiative, décidé de transformer son groupe spécial d'études en groupe d'action, qui sera chargé chaque fois de proposer des mesures visant à contrecarrer la prolifération anarchique des pavillons de complaisance. Je crois que c'est là une décision positive qui portera ses fruits à l'avenir. L'organisation maritime consultative intergouvernementale de son côté et l'organisation internationale du travail, qui vient de réunir une conférence maritime, renforcent la lutte engagée dans un domaine connexe contre les navires qui ne répondent pas à des normes minimales de construction et d'exploitation, c'est-à-dire en fait les pavillons de complaisance. Enfin, la conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement, toujours sur l'initiative de la France, examine le contrôle que les Etats doivent exercer sur les navires qui battent leur pavillon.

J'indiquerai également que, sur le plan intérieur, nous apportons une attention toute particulière et que notre vigilance s'exerce sur l'état des navires sous pavillon de complaisance qui font escale dans nos ports. A travers toutes ces décisions, il apparaît — et je crois que ceci est positif — que se produit une prise de conscience grandissante et généralisée à l'échelon mondial du danger qu'il y a à tolérer ces flottes. Les initiatives du Gouvernement français sont pour beaucoup dans cette prise de conscience.

Monsieur Ehlers, il se pose avec vous une question de principe. Effectivement, vous m'avez indiqué que vous ne voteriez pas, en toute hypothèse, mon budget, et, malgré cela, vous me posez de nombreuses questions, en me demandant d'y répondre. De deux choses l'une : ou bien votre détermination est faite et, dans ce cas-là, mes réponses n'ont aucun intérêt ; ou bien ces réponses présentent un certain intérêt pour vous et vous devriez attendre de les connaître pour vous faire un jugement.

M. Gérard Ehlers. Je vous répondrai, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je tenais à vous le dire et je vais maintenant vous répondre sur le plus grand nombre possible des points que vous avez abordés.

Vous avez d'abord évoqué des problèmes humains, en soulignant notamment celui du plafonnement à vingt-cinq annuités des pensions qui sont prises par les marins à cinquante ans. Ce plafonnement est, vous le savez, la contrepartie de la possibilité offerte aux marins de prendre leur retraite à cinquante ans et non à cinquante-cinq ans. J'examinerai cependant les conséquences éventuelles que pourraient avoir sur le plafonnement à vingt-cinq annuités les mesures qui seront prises pour les salariés du régime général.

En ce qui concerne le décret de surclassement, il n'est pas possible — cela a été rappelé chaque année, c'est une constante — de lui donner un effet rétroactif. Quant au problème de l'augmentation du pourcentage des pensions de réversion, qui est actuellement de 50 p.100, c'est un problème général qui ne dépend pas du secrétariat d'Etat aux transports.

Vous avez évoqué la question du transport maritime en insistant sur l'insuffisance de la part du trafic fait sous pavillon français. Mais, dans le même temps, vous avez déploré des aides inconsidérées à l'armement. Il y a tout de même une contradiction. On ne peut à la fois déplorer les aides « inconsidérées » — je cite votre adjectif — à l'armement et déplorer l'insuffisance de la part du trafic qui est fait sous pavillon français. Vous avez indiqué qu'à votre avis l'Etat devrait être propriétaire des navires. Je vous fais remarquer qu'actuellement il

subventionne au taux de 15 p.100 les constructions de porte-conteneurs. A cela, il faut ajouter 10 p.100 d'abattement fiscal. Pour être propriétaire, il faudrait 100 p.100 de subventions. Il y aurait alors quatre fois moins de navires.

On a beaucoup parlé des constructions navales, ici comme ailleurs.

J'ai indiqué qu'en cette période de récession mondiale la construction navale française était bien placée et qu'elle avait un plan de charge à peu près assuré jusqu'en 1978.

Dans ces conditions, le Gouvernement a demandé à la profession de réfléchir et de lui faire des propositions pour lui permettre de mieux traverser la crise qui s'annonce, l'objectif essentiel restant le maintien de l'emploi à son niveau actuel, sans aller chercher des références en 1955, comme l'a fait M. Gaudon tout à l'heure. Je pense que, sur ce point, la situation est claire.

Quant à la pêche, j'ai indiqué dans mon exposé initial que notre objectif était de maintenir l'outil de production à son niveau actuel. Je crois que c'est là le seul objectif que nous puissions nous fixer. Quand nous savons que, dans le contexte général, nous allons vers une généralisation des quotas de capture, que la conférence mondiale sur le droit de la mer va vraisemblablement instaurer des droits exclusifs pour les Etats côtiers, nous ne pouvons pas envisager mieux que de maintenir l'outil de production à son niveau actuel. Toute autre solution serait grave pour la profession.

Quant au carburant, vous avez fait référence à la Belgique. Je peux vous préciser que j'ai demandé à Bruxelles — autre initiative française — l'harmonisation des aides au niveau européen, afin que le prix d'accès au carburant soit le même dans tous les pays de la Communauté.

En revanche, je ne comprends pas vos déclarations sur la Hollande : elle aurait, selon vous, exporté en France un million de tonnes de produits de pêche. Or, sa production totale est de 275 000 tonnes, et nous sommes loin des chiffres d'exportation que vous avez avancés, puisque la totalité des importations françaises de poisson frais, salé et congelé n'est que de l'ordre de 170 000 tonnes.

Monsieur Andrieux, vous avez posé plusieurs questions. La première concerne les modifications éventuelles à apporter au plan de développement de la marine marchande et son degré d'exécution. J'en ai parlé tout à l'heure, mais il est vrai que je ne suis pas entré dans le détail. En fait, actuellement, le plan de développement est exécuté à concurrence de dix milliards de francs d'investissement sur les 23 milliards de francs qui sont prévus au total ; la moitié des navires primés et environ le tiers des navires non primés sont déjà commandés.

Je pense que, pour ce qui est des navires transporteurs de produits secs, le plan sera exécuté conformément aux prévisions. Il en sera d'ailleurs de même pour les méthaniers ou les transporteurs de gaz. Pour les pétroliers, en revanche, on ne prévoit pas de commandes nouvelles dans l'état actuel des choses. Eu égard à l'avancement du plan, nous ne pouvons le modifier dans l'immédiat. Il faut attendre un peu pour y voir plus clair en ce qui concerne l'orientation future des commandes dans chacune des catégories intéressées.

Vous avez soulevé le problème de la continuité territoriale entre le continent et la Corse. Je crois qu'il est un peu exagéré de dire que le Gouvernement a attendu, pour mettre en pratique la continuité territoriale, que la pression soit vive, car si l'on récapitule les mesures qui ont été mises en pratique en 1974 et 1975, on s'aperçoit tout de même que beaucoup a déjà été fait pour le transport des voyageurs. Les mesures qui ont été prises — je ne cite que leur montant pour ne pas entrer dans des détails que vous connaissez — représentaient 29 millions de francs pour 1974 ; quant aux marchandises, je vous rappelle que l'enveloppe de la « continuité territoriale » a été fixée à 32 millions de francs pour l'année 1975, ce qui traduisait donc déjà un engagement précis.

Le *Napoléon*, comme je l'ai dit à Nantes, est effectivement réalisé et conçu pour desservir la ligne Marseille—Ajaccio. Il se pose, pour le cas particulier de Bastia, un problème qu'il faut régler le plus rapidement possible. C'est la raison pour laquelle le ministre de l'équipement et moi-même avons demandé à nos services de réexaminer la question dans les plus brefs délais en liaison avec les élus municipaux et consulaires et avec la compagnie. Nous disposons de crédits d'études et, de ce fait, celles-ci devraient avancer très vite.

En ce qui concerne la pêche artisanale, l'organisation du marché passe par les organisations de producteurs. D'ailleurs, je suis heureux de féliciter la ville de Marseille à travers vous pour ce qui y a été réalisé cette année.

Pour ce qui est de la réglementation communautaire, en matière de mise en marché, elle ne s'applique actuellement qu'aux organisations de producteurs. Il est vrai qu'il y a là un problème et je partage votre sentiment sur ce sujet. C'est un des points que je compte soulever à Bruxelles.

Vous avez évoqué également le problème récent posé par la surproduction de sardines à Marseille. Je vais m'employer à Bruxelles à obtenir de la communauté qu'elle fasse respecter les prix de retrait communautaire, notamment en Italie. Car c'est de là que vient le problème. En outre, j'ai demandé pour 1976 une augmentation substantielle du prix de la sardine méditerranéenne. J'irai moi-même plaider à Bruxelles ce dossier, comme d'ailleurs tous ceux qui sont liés à l'organisation du marché.

Vous avez parlé du *France*, comme M. Gaudon l'avait fait auparavant. Je ne puis que confirmer mes propos en rectifiant tout de même quelques chiffres. Le coût du maintien au Havre du *France* en bon état d'entretien, prêt à reprendre la mer dans les quinze jours — car c'est ainsi qu'il se trouve, malgré certaines affirmations — est de l'ordre de douze millions de francs par an. Je vous rappelle que l'an dernier, lorsque nous l'avons désarmé, son déficit dépassait 100 millions de francs par an. Il est donc exagéré de prétendre, comme certains le font, que son coût d'immobilisation est aussi élevé que son coût d'exploitation.

J'ai toujours dit que mon vœu était de voir le *France* reprendre le plus rapidement possible la mer. Nous avons longtemps espéré une solution canadienne, elle a malheureusement échoué. Le navire serait resté un peu en France s'il avait été acheté par le Canada. Deux solutions différentes sont actuellement possibles, nous les approfondissons et nous choisirons la meilleure.

Monsieur Colin, vous avez évoqué le problème des petits chantiers. Je vous sais gré d'avoir abordé cette question importante sur laquelle j'ai mis l'accent.

En effet, cette année figure au budget, en faveur de l'aide aux petits chantiers, une somme de 13 millions de francs, et encore s'agit-il, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, d'un crédit évaluatif.

En fait, le 30 juin dernier, j'ai notifié aux petits chantiers qu'ils pourraient bénéficier comme les grands chantiers, dans le cadre d'un engagement professionnel, de la garantie de prix pour l'ensemble de leur production exportée, ainsi que pour certaines productions nationales destinées à des armateurs soumis à une concurrence internationale particulièrement vive c'est-à-dire essentiellement pour les navires de pêche et l'assistance *off shore*. En prenant ces décisions, le Gouvernement a d'ailleurs fait siennes les revendications principales des petits chantiers.

La réponse de ceux-ci ne m'est parvenue que le 30 octobre dernier. Or, depuis le deuxième trimestre 1975, la dégradation générale des marchés, qui est particulièrement grave pour ce qui concerne la pêche, a conduit à la disparition quasi totale de toute demande sérieuse en matière de navires de pêche tant à l'exportation que sur le marché intérieur.

Les seules possibilités de commandes n'existent que dans le domaine des navires portuaires, en particulier des remorqueurs, mais dans ce secteur, bien entendu, une concurrence très vive se fait jour actuellement.

Les pouvoirs publics examinent la situation nouvelle à laquelle la profession se trouve confrontée. Ils ont, comme je l'indiquais tout à l'heure, le désir de sauvegarder cette activité indispensable pour la vie du littoral. Nous sommes très conscients de ce problème puisque c'est sur mon initiative que cette ligne budgétaire nouvelle a été inscrite en faveur des petits chantiers.

Je parlerai brièvement de la S. I. C. C. N. A. dont vous avez évoqué les difficultés. Vous savez que cette entreprise est en état de règlement judiciaire. Malgré tous les efforts déployés jusqu'à présent par le Gouvernement et en dépit de ses engagements financiers, il n'a pas encore été possible de la faire repartir pour des motifs tout à fait indépendants de la volonté du Gouvernement.

Ce que je puis dire à son sujet, en dehors du désir toujours affirmé du Gouvernement de voir cette entreprise redémarrer le plus tôt possible, c'est que toutes les aides supplémentaires qui pourront être octroyées à la S. I. C. C. N. A., par rapport à ce que le chantier avait pu obtenir selon le régime normal des petits chantiers, ne seront pas prélevées sur la ligne des crédits prévue pour les petits chantiers. Ces derniers n'auront donc pas à subir les effets du plan de redressement de la S. I. C. C. N. A.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les brèves réponses que je pouvais fournir aux questions que vous m'avez posées. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, lors de mon exposé, je vous ai posé plusieurs questions et malheureusement, je n'ai pas obtenu beaucoup de réponses. C'est dommage pour le rapporteur de la commission des finances que je suis.

S'agissant des gens de mer, vous avez dit que la parité existait. Or, je maintiens qu'il y a toujours un décalage entre les rémunérations réelles et les salaires forfaitaires. C'est un vieux problème. Il est indispensable, à mon avis, de faire une distinction entre les salaires réels et ceux découlant des conventions collectives.

Je me souviens, ayant travaillé moi-même dans une entreprise, qu'il y avait une différence notable entre ce que nous signions dans la convention collective et ce qu'en définitive nous percevions à la semaine, à la quinzaine ou au mois.

Si nous ne parvenons pas à régler ce problème, nous maintiendrons un contentieux grave pour les intéressés, d'autant plus qu'existe l'inflation.

Je vous ai également posé des questions, monsieur le secrétaire d'Etat, se rapportant à la pêche et à l'action que devrait entreprendre le Gouvernement auprès de la Communauté économique européenne sur les importations ainsi que — ce qui nous semble important — sur la révision des prix de référence en hausse. Ce qui s'est passé à Boulogne il y a une dizaine de jours confirme le bien-fondé de notre revendication.

Enfin, vous venez de déclarer au sujet du *France*, en contestant nos chiffres, que les frais de fonctionnement étaient d'environ douze millions de francs.

Permettez-moi de vous faire remarquer, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous n'incluez, dans cette somme, ni les charges financières ni les amortissements. Or, si j'ajoute à ces 12 millions de francs, les charges financières qui sont évaluées à près de 23 millions de francs, le total est de 35 millions de francs.

Notre collègue, M. Eberhard, qui habite la Seine-Maritime, me disait la semaine dernière que, chaque matin, lorsqu'il se lève et qu'il voit ce beau paquebot, il pense que les contribuables français paient environ 10 millions d'anciens francs. Tous les Français et toutes les Françaises sont peinés de voir ce magnifique paquebot se rouiller pour ce prix-là.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous ai posé des questions au nom de la commission des finances et vous n'avez pas répondu à notre attente. Quel est le devenir du paquebot *France* ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je viens d'y répondre.

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Nous voudrions entendre des réponses précises !

Peut-être allez-vous me les fournir tout à l'heure, le Sénat est en droit de les attendre. Qui va acheter le paquebot ? Il ne s'agit pas d'être vague, nous voulons le savoir parce que nous légiférons.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Gaudon, je maintiens que, pour le *France*, nous étudions actuellement deux solutions. Il faut savoir ce que l'on veut : ou nous voulons vendre le *France*, et dans ce cas, nous laissons les négociations se dérouler normalement, c'est-à-dire dans le secret, ou bien, nous mettons tout sur la place publique et c'est la meilleure façon de ne pas le vendre.

Je voudrais aller au fond du problème. Vous dites que vous m'avez posé beaucoup de questions et que je n'ai pas répondu à toutes ; c'est vrai car, lors de votre intervention en qualité de rapporteur, vous avez employé tout votre temps, moins *epsilon*, à poser des questions et, à la fin de votre rapport, vous avez émis un avis, en quelques secondes.

De deux choses l'une : ou ces questions étaient des questions personnelles ou elles étaient posées par la commission.

S'il s'agissait de questions personnelles, j'avoue que je ne peux pas, dans le temps qui m'est imparti, c'est-à-dire en une demi-heure, répondre à des interrogations qui n'intéressent qu'un orateur.

Si ces questions émanaient de la commission, devant leur abondance il eût été normal, comme cela s'est toujours fait, qu'elle me demande de paraître devant elle. Je l'ai fait l'année dernière, je l'aurais fait cette année. Il faut que les choses soient claires et que l'on ne confonde pas les positions de rapporteur et d'intervenant.

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Je suis, monsieur le secrétaire d'Etat, étonné de vos propos car les questions que j'ai posées ne l'ont pas été à titre personnel. D'ailleurs, elles figurent dans le rapport écrit.

Ces problèmes ont été soulevés en commission des finances. Celle-ci, à ma connaissance, est majeure et est en droit de poser au Gouvernement les questions qu'elle désire. Elle a laissé le soin à son rapporteur de les exposer en séance publique.

Je comprends que le Gouvernement éprouve des difficultés pour répondre à certaines d'entre elles, mais je suis très étonné de vos propos et j'en ferai part lors d'une prochaine réunion de la commission.

En ce qui concerne la France, vous prétendez ne rien pouvoir dévoiler et vous nous opposez le secret. En fait, vous n'avez pas répondu à ma question. Or, sommes-nous ici pour légiférer, oui ou non ? Nous devons nous déterminer sur un budget. Cela fait maintenant quatorze mois que l'affaire du France dure...

M. Jacques Menard. C'est en dehors de la question !

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Ce n'est pas en dehors de la question ! Nous dépensons chaque matin dix millions d'anciens francs !

Que va-t-on faire du France ? Nous voulons le savoir. Ce n'est pas seulement M. Gaudon qui pose la question, mais la commission des finances. Vos collègues du groupe des républicains indépendants auraient dû vous en faire part.

Nous voulons savoir ce qu'il en est du France, nous devons en débattre avant de nous prononcer sur ce budget.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports (IV : Marine marchande) et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, 452 528 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

M. Gérard Ehlers. Je la demande.

M. le président. C'est trop tard.

Je mets aux voix le crédit du titre III, ayant noté l'opposition du groupe communiste.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV, 169 143 007 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

Titre V.

M. le président. « Autorisations de programme, 17 314 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 4 117 100 francs. » — (Adopté.)

Titre VI.

M. le président. « Autorisations de programme, 1 224 440 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 974 105 000 francs. » — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des affaires inscrites à notre ordre du jour.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 2 décembre 1975, à neuf heures trente, quinze heures et éventuellement le soir...

M. Gérard Ehlers. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Je vous la donnerai quand je le voudrai.

Voici quel sera cet ordre du jour :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1976, adopté par l'Assemblée Nationale. [N^{os} 61 et 62 (1975-1976). — M. René Monory, 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 :

— Industrie et recherche.

M. Jacques Descours Desacres, rapporteur spécial (rapport n^o 62, tome III, annexe n^o 15) ;

MM. Francisque Collomb et Michel Chauty, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n^o 64, tomes II et III) ;

M. Jean Fleury, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n^o 63, tome VI).

— Economie et finances :

II b. — SERVICES FINANCIERS (commerce extérieur).

M. Auguste Amic, rapporteur spécial (rapport n^o 62, tome III, annexe n^o 9) ;

M. Jean Francou, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n^o 64, tome V).

Maintenant, monsieur Ehlers, je vous donne la parole.

M. Gérard Ehlers. Monsieur le président, peut-être me trompé-je, mais il me semble anormal que je ne puisse pas répondre au secrétaire d'Etat, ni expliquer mon vote. Comme il n'a pas répondu à mes questions, j'aurais bien aimé préciser les choses. Je ne sais s'il m'est permis de prendre la parole. Dans la négative, je me plie, bien évidemment, à votre règlement.

M. le président. Monsieur Ehlers, je tiens à vous répondre : vous n'avez pas demandé la parole en temps utile. M. Gaudon l'a demandée deux fois et il l'a eue. Après un vote, ce n'est plus possible.

M. Gérard Ehlers. Permettez-moi de vous faire remarquer que je vous ai fait signe plusieurs fois de la main. J'aurais bien aimé répondre au secrétaire d'Etat.

M. le président. Je ne peux qu'appliquer le règlement.

M. Gérard Ehlers. Convenez que je vous ai fait signe à différentes reprises et bien avant le rapporteur de la commission des finances.

M. le président. Je n'ai pas vu de signe de votre part : j'ai simplement vu M. Gaudon demander la parole.

M. Gérard Ehlers. Excusez-moi, monsieur le président, mais peut-être votre vue vous a-t-elle fait défaut.

M. le président. Ou peut-être l'avez-vous demandée en dehors des formes réglementaires.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures quinze minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Errata

au compte rendu intégral de la séance du 28 novembre 1975.

Page 3869, 1^{re} colonne :

1^o Au quatrième alinéa, 8^e et 9 lignes,

Au lieu de : « à la règle des trois tiers »,

Lire : « à la règle des trois ans ».

2^o **Rétablir** comme suit le début du huitième alinéa : « Je suis persuadé que la réunion suggérée, avec mon collègue des finances et les représentants des régions et des parcs, permettra... ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 1^{er} DECEMBRE 1975

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 session 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. »

Cadres des centres de vacances et de loisirs : formation.

18457. — 1^{er} décembre 1975. — **M. Maurice Coutrot** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la qualité de la vie (Jeunesse et sports)** pour quelles raisons les stages officiels pour la formation des cadres des centres de vacances et de loisirs ne sont plus pris en charge par l'Etat. Il s'étonne d'autant plus de cette décision que des engagements avaient été pris et que les associations avaient fait connaître un an à l'avance leurs prévisions de stages. On peut donc considérer qu'il y a rupture de contrat entre l'Etat et les associations habilitées nationalement et qu'il est pour le moins surprenant qu'une telle mesure soit prise alors qu'il a annoncé à la tribune de l'Assemblée nationale que l'Etat augmentait sa participation de 20 p. 100 aux frais de formation, bien qu'il apparaîtrait que les crédits nécessaires ne soient pas prévus pour permettre ladite augmentation.

Agents non titulaires : titularisation.

18458. — 1^{er} décembre 1975. — **M. Maurice Coutrot** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement** sur la situation des agents non titulaires exerçant dans ses services. Il lui demande de lui préciser si la titularisation de ces personnels, parmi lesquels figurent des agents auxiliaires sur contrat « 46 » dits agents contractuels budgétisés, est susceptible d'intervenir prochainement dans le cadre de la mise en œuvre du plan de titularisation des agents non titulaires annoncé par le Gouvernement.

*Ingénieurs des travaux
relevant du ministère de l'agriculture : statut.*

18459. — 1^{er} décembre 1975. — **M. Jacques Genton** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les problèmes de statuts et d'indices des trois corps d'ingénieurs des travaux relevant de l'autorité du ministre de l'agriculture (ingénieurs des travaux agricoles, ingénieurs des travaux des eaux et forêts et

ingénieurs des travaux ruraux). Il a été proposé aux services du ministère des finances une harmonisation des conditions d'avancement et d'échelle hiérarchique des trois corps sur le corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, c'est-à-dire que les ingénieurs divisionnaires terminent leur carrière à l'indice net 575 ; que la classe exceptionnelle du grade d'ingénieur soit remplacée par un échelon afin de permettre à chacun d'atteindre au minimum l'indice net 500 sans barrage, que le pourcentage de l'effectif budgétaire du grade d'ingénieur divisionnaire soit dans un premier temps porté de 10 à 15 p. 100 de l'effectif global de chacun des trois corps ; que les élèves ingénieurs des travaux admis en troisième année de scolarité soient rémunérés en qualité de stagiaire sur la base de l'indice du premier échelon et que l'ancienneté acquise en cette qualité soit prise en compte lors de la titularisation. Il lui demande si, compte tenu des modalités de recrutement (cinq années d'études supérieures sanctionnées par le titre d'ingénieur) et des multiples responsabilités exercées au plan local par ces corps d'ingénieurs, notamment auprès des magistrats municipaux, il ne lui paraît pas souhaitable de prendre en considération les propositions du ministre de l'agriculture.

Notation des fonctionnaires : voies de recours.

18460. — 1^{er} décembre 1975. — **M. Louis Brives** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Fonction publique)** que la notation des fonctionnaires n'est plus considérée comme une mesure d'ordre intérieure, mais comme une mesure préparatoire à l'avancement. C'est pourquoi il lui demande de lui faire connaître si un fonctionnaire qui sollicite auprès de la commission administrative paritaire compétente la révision de la note chiffrée et demande la communication de l'appréciation d'ordre général en vertu de l'article 5 du décret n° 59-308 du 14 février 1959 portant règlement d'administration publique et relatif aux conditions générales de notation et d'avancement des fonctionnaires, peut également, puisque la communication de l'appréciation générale est de droit, avoir connaissance du rang de classement qui lui est attribué. De plus, il serait désireux de savoir quand la note du chef de service qui a pouvoir de notation n'est pas prise en considération si l'autorité hiérarchique qui est saisie d'une requête peut refuser de donner les raisons qui n'ont pas permis à la commission administrative paritaire locale de donner un avis favorable au maintien de la note proposée. Dans l'affirmative, il lui demande quelles sont alors les voies de recours ouvertes à l'intéressé.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

Porte-parole du Gouvernement.

Radio et télévision : droit de réponse.

16201. — 20 mars 1975. — **M. Jean Colin** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Porte-parole du Gouvernement)** qu'en vertu des lois en vigueur pour la presse écrite, toute personne estimant que des faits la concernant ont été rapportés de manière inexacte et sont, par là même, de nature à porter atteinte à sa dignité ou à l'honneur peut demander à faire usage du droit de réponse ; il lui demande si les mêmes règles sont applicables à la presse parlée à la suite d'informations données par la radio ou la télévision et, dans l'affirmative, quels sont les moyens mis à la disposition des citoyens pour faire jouer ce droit de réponse.

Réponse. — Les règles concernant le droit de réponse aux émissions diffusées par la radio et la télévision ont été fixées par l'article 8 de la loi du 3 juillet 1972. Ce droit est ouvert dans le cas où des imputations portant atteinte à l'honneur, à la réputation ou aux intérêts d'une personne physique auraient été diffusées par le service public national de la radiodiffusion-télévision française. Les modalités d'exercice de ce droit ont été précisées par le décret n° 75-341 du 13 mai 1975.

*Campagne contre la tuberculose :
coût des émissions publicitaires.*

16315. — 1^{er} avril 1975. — **M. Maurice Coutrot** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Porte-parole du Gouvernement)** si des mesures particulières ne pourraient être prises en faveur de la campagne contre la tuberculose et les maladies respiratoires. Le comité national s'adresse, pour une publicité plus efficace, à la régie française de publicité, qui demande une somme de 120 000 à 150 000 francs pour douze flashes de 45 secondes d'antenne à la télévision, ce qui grève considérablement le budget de ce comité à vocation éminemment sociale. Compte tenu de l'intérêt public que représente la campagne du timbre antituberculeux,

il pense qu'une exonération pourrait intervenir et qu'en tout état de cause un tarif spécial couvrant uniquement le prix de revient de ces brèves émissions pourrait être appliqué au lieu du tarif purement commercial. Cette mesure permettrait une diffusion plus large auprès des différentes couches sociales de la population et aiderait énormément à contribuer à la régression des maladies précitées.

Réponse. — Le comité national contre la tuberculose a effectué des campagnes publicitaires en 1972 et 1973. Il n'y eut pas de campagne en 1974 et aucune demande n'a été déposée pour 1975. Effectivement, douze messages de 45 secondes diffusés aux meilleures heures d'écoute sur les antennes des sociétés nationales T F 1 et Antenne 2 représentent une dépense globale de l'ordre de 120 000 à 150 000 francs :

	Francs.
T F 1 : 3 spots entre 12 h 45 et 13 h à 56 400 F....	169 200
3 spots entre 19 h 30 et 19 h 45 à 51 300 F....	153 900
A 2 : 3 spots entre 19 h 30 et 19 h 45 à 31 500 F.....	94 500
3 spots entre 19 h 45 et 20 h à 42 000 F.....	126 000
	543 600
Abattement : 75 p. 100	407 700
	135 900

Il faut cependant remarquer que le tarif consenti aux campagnes d'intérêt national (lutte contre la tuberculose, alcoolisme, sécurité routière) bénéficient d'un abattement exceptionnel de 75 p. 100 par rapport au tarif de la publicité collective, lui-même inférieur de 60 p. 100 à celui de la publicité de marques. Au total, le tarif appliqué à ces causes représente 15 p. 100 du tarif de la publicité de marques. Il n'est donc pas possible d'affirmer qu'il s'agit en l'espèce d'un tarif purement commercial. Par ailleurs, le coût des campagnes serait nettement moins élevé si des heures de diffusion moins recherchées étaient utilisées.

AFFAIRES ETRANGERES

Maroc : frais de scolarité des établissements du service culturel.

17692. — 11 septembre 1975. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur l'émotion suscitée chez les parents d'élèves par les problèmes graves de l'enseignement dans les établissements du service culturel et de coopération au Maroc. Les frais de scolarité ont considérablement augmenté, passant de 15 dirhams pour les enfants français et marocains en 1968 à 80 dirhams en 1975 dans le primaire et le premier cycle secondaire, à 140 dirhams dans le deuxième cycle. Les associations de parents français manifestent à juste raison leur attachement à la gratuité, que le Gouvernement français refuse d'accorder en excipant de la non-extraterritorialité des lois ; mais ce refus fait bon marché de la convention entre le Maroc et la France du 13 janvier 1972, dont l'article 6 stipule que les conditions de scolarité sont « conformes aux règlements de l'Etat d'origine ». Il apparaît en outre particulièrement dommageable pour l'expansion de la langue française parmi les élèves marocains que son étude fasse l'objet d'une discrimination par l'argent et on ne peut que regretter de voir la diffusion de la culture française et la politique éducative traitées sous l'angle d'une visée purement administrative et budgétaire au détriment de toute politique de grandeur française. Dans ces conditions, il lui demande s'il ne lui paraît pas opportun de revenir à la règle libérale qu'un ancien ministre des affaires étrangères formulait en ces termes : « Là où la gratuité existe, il faut la maintenir. Là où elle n'existe plus, il faut la rétablir ».

Réponse. — Il faut tout d'abord rappeler que les droits de scolarité perçus dans nos établissements au Maroc demeurent extrêmement modestes puisqu'ils s'élèvent à 80 dirhams (90 francs) par an pour le niveau primaire et le premier cycle secondaire et à 140 dirhams (155 francs) par an pour le deuxième cycle secondaire.

En tout état de cause, on ne peut parler d'une discrimination par l'argent pour l'admission des élèves dans nos établissements au Maroc car des exonérations sont largement accordées et des bourses scolaires attribuées chaque année pour tous les cas sociaux. On peut également souligner que les sommes perçues au titre des droits de scolarité ne représentent qu'un montant minime au regard des sommes consacrées au fonctionnement des établissements français au Maroc par le ministère des affaires étrangères. A titre indicatif, les ressources provenant des droits d'écolage se montent, pour l'année 1975, à 3 700 000 francs, alors que les dépenses à la charge du ministère des affaires étrangères ont totalisé, pour la même année, 74 900 000 francs. Il importe à ce propos de remarquer que, en raison à la fois du montant plus élevé de l'indemnité de résidence accordée aux enseignants et des importants frais de voyage et de déménagement à l'occasion des mutations périodiques du personnel d'un pays à l'autre, le fonctionnement de

nos établissements scolaires à l'étranger entraîne des dépenses beaucoup plus lourdes que celles des établissements analogues situés en métropole ; il faut ajouter que les classes primaires à l'étranger ne bénéficient évidemment pas de la contribution des collectivités locales, qui est la règle en France. C'est dans ces conditions que la participation des parents d'élèves s'avère indispensable, sans que pour autant on puisse évoquer un quelconque désengagement de la puissance publique dans ce domaine, comme le prouvent les chiffres cités précédemment. Pour ce qui est de l'augmentation progressive des frais de scolarité, elle s'explique par l'accroissement des charges dû en particulier à l'introduction, en 1974, de l'arabe au niveau élémentaire (matériel pédagogique, heures supplémentaires) et aux hausses de salaires du personnel recruté localement. Il y a lieu en conclusion de considérer que les sommes perçues le sont au bénéfice des enfants, puisque destinées à améliorer la qualité de l'enseignement et à réaliser les réformes souhaitables tout en préservant dans nos établissements une saine gestion budgétaire.

Retraités établis à l'étranger : pensions.

18044. — 23 octobre 1975. — **M. Edmond Sauvageot** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que de nombreux Français établis à l'étranger souffrent de retards souvent prolongés dans le paiement de leurs pensions ; il en est notamment ainsi lorsque leurs carnets, venus à expiration, n'ont pas été renouvelés à temps par suite de lenteurs administratives. Il lui demande que, dans des cas de ce genre et pour remédier à des situations critiques les consuls soient autorisés à payer les pensions à termes échus, sur la base ancienne, sous réserve de régularisation ultérieure, et pourvus des moyens nécessaires.

Réponse. — Les pensions à paiement trimestriel inscrites au grand livre de la dette publique pour lesquelles les carnets de coupons se trouvent en cours de renouvellement peuvent, en vertu d'une disposition réglementaire remontant au 21 octobre 1948, continuer à être payées par les consulats, en attendant l'arrivée des nouveaux titres de paiement, au moyen de quittances spécialement prévues à cet effet, pour les montants indiqués sur les « bulletins individuels » qui sont adressés à nos postes par la paierie générale du Trésor environ deux à trois semaines avant les échéances. En tout état de cause, cette possible source de retards est appelée à disparaître dès les premiers mois de l'année 1976, avec la mise en place de nouvelles modalités relatives au règlement des pensions en cause. En vertu de ces nouvelles formalités, les carnets de coupons en cours d'utilisation seront, en effet, supprimés et remplacés par des quittances d'un nouveau modèle que la paierie générale du Trésor adressera aux consulats préalablement à chaque échéance.

AGRICULTURE

Bois et forêts : soumission au régime forestier.

16573. — 22 avril 1975. — **M. Louis Orvoën** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement** sur la situation de certains bois et forêts appartenant aux collectivités locales et non encore soumis au régime forestier et de certains petits espaces boisés situés en milieux urbain et péri-urbain et insuffisamment classés par les plans d'occupation des sols. Il lui demande de lui indiquer la suite qu'il envisage de réserver à l'avis adopté par le conseil économique et social au cours de sa séance du 12 mars 1975 tendant à accroître la protection des forêts comme espaces verts en les faisant acquérir par l'Etat ou les collectivités locales, afin de les soumettre au régime forestier et à assurer leur maintien. (Question transmise à **M. le ministre de l'agriculture**.)

Réponse. — L'acquisition par une collectivité publique, suivie de la soumission au régime forestier dans les cas répondant aux prescriptions de l'article 1^{er} du code forestier, est le plus sûr moyen d'assurer le maintien d'un espace boisé qu'il importe de conserver. Les acquisitions d'espaces verts forestiers par l'Etat et par les collectivités locales doivent être encore développées. Cet objectif figure dans les orientations préliminaires du VII^e Plan. Pour encourager les communes et les départements à procéder à de telles acquisitions, le ministre de l'agriculture peut dorénavant leur accorder des subventions (circulaire SF n° 3009 du 2 avril 1975).

Jeunes agriculteurs : dotation d'installation.

17861. — 2 octobre 1975. — **M. Jean Cauchon** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les premiers et récents résultats du recensement faisant apparaître un maintien et un développement de l'exode rural. Dans cette perspective et compte tenu de l'importance du rôle susceptible d'être joué par les jeunes agriculteurs dans le maintien et le développement des activités économiques et dans l'aménagement du monde rural, il lui demande s'il ne lui paraît pas opportun de prévoir, notamment dans le cadre

de la loi de finances pour 1976, la généralisation à l'ensemble de la France de la dotation à l'installation actuellement prévue pour un montant de 25 000 francs en faveur de certains départements particulièrement défavorisés.

Réponse. — La dotation d'installation a été instituée par le décret n° 73-18 du 4 janvier 1973 dans certaines régions où la désertification du milieu rural se faisait particulièrement sentir et où le Gouvernement estimait urgent de prendre des mesures pour favoriser l'installation des jeunes agriculteurs. Trois années de mise en œuvre ont montré l'intérêt de cette action. Comme le souligne l'honorable parlementaire, l'exode rural est également constaté dans des régions où la dotation n'est pas présentement applicable. Il est toutefois apparu que l'établissement à la terre des jeunes agriculteurs soulevait des difficultés, y compris dans les régions où la population agricole active est encore relativement importante. Aussi le Gouvernement vient-il de prendre dans ce domaine plusieurs décisions concernant notamment l'extension de la dotation qui deviendra applicable à l'ensemble du territoire, au taux de base actuel dans la zone d'extension et à des taux majorés dans la zone en vigueur pour continuer à tenir compte de ses besoins spécifiques. Toutes les précisions sur ces mesures seront données par un décret dont la parution interviendra à bref délai.

Experts agricoles et fonciers.

18006. — 16 octobre 1975. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de lui préciser l'état actuel de publication du décret prévu à l'article 7 de la loi n° 72-565 du 5 juillet 1972 relative aux experts agricoles et fonciers.

Réponse. — Les textes d'application de la loi n° 72-565 du 5 juillet 1972 relative aux experts agricoles et fonciers ont été publiés au *Journal officiel* du 6 novembre 1975 ; il s'agit d'un décret fixant les procédures transitoires et définitives mises en place pour l'agrément des experts ainsi que d'un arrêté précisant les diplômes reconnus nécessaires pour l'exercice de cette profession.

M. le ministre de l'agriculture 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° 18121 posée le 30 octobre 1975 par **M. Henri Caillavet**.

M. le ministre de l'agriculture 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° 18135 posée le 30 octobre 1975 par **M. Edouard Grangier**.

M. le ministre de l'agriculture 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° 18147 posée le 4 novembre 1975 par **M. Paul Jargot**.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de ses réponses aux questions écrites n°s 18197 et 18198 posées le 11 novembre 1975 par **M. Pierre Tajan**.

M. le ministre de l'agriculture 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° 18188 posée le 6 novembre 1975 par **M. René Touzet**.

ECONOMIE ET FINANCES

Aéroclubs (aide financière).

17936. — 9 octobre 1975. — **M. Jean Cauchon** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les tâches de plus en plus importantes que doivent assumer les aéroclubs français, en particulier pour la formation des pilotes et des jeunes et sur les besoins de plus en plus pressants qui en découlent. Certes, pour la formation des pilotes, les clubs sont aidés financièrement par l'Etat sur le budget du secrétariat d'Etat aux transports : octroi de bourses de pilotage pour les jeunes ; subvention d'équipement en matériel aéronautique ; accès à des stages dans les centres nationaux, et par des subventions des collectivités locales (départements, municipalités, chambres de commerce). Malheureusement, l'ensemble de ces aides n'évolue pas ou peu et cette situation devient préoccupante, compte tenu des augmentations intervenues dans le coût des carburants, des services, des produits industriels. Il est par ailleurs à craindre que les majorations des tarifs auxquels vont devoir parvenir les aéroclubs entraînent une sélection dans le recrutement

selon des critères financiers et ferment définitivement l'accès de l'aviation aux jeunes dont les moyens sont modestes. Il lui demande en conséquence de lui préciser les mesures qu'il envisage de prendre pour aider les aéroclubs français, dont le rôle est important et bénéfique.

Réponse. — L'aide financière de l'Etat aux activités des aéroclubs s'éleva en 1976, si le projet de loi de finances initial reçoit l'approbation du Parlement, à 9,616 millions de francs contre 8,978 millions de francs en 1975. Cette progression traduit un effort accru en faveur de la formation aéronautique des jeunes de moins de vingt-cinq ans. Un arrêté du 3 septembre 1975 a en effet décidé une revalorisation de 14 p. 100 du montant unitaire des bourses de vol à voile (porté à 400 francs) et des bourses de vol à moteur (porté à 800 francs). Cette réévaluation et les crédits supplémentaires (555 000 francs) prévus à cet effet au projet de budget 1976 doivent permettre de compenser l'augmentation réelle du prix de revient des heures de vol consécutive à la hausse du coût du carburant. Des crédits supplémentaires sont par ailleurs prévus au titre des primes de rendement et des subventions diverses accordées aux associations aéronautiques. Enfin, l'Etat poursuivra, en 1976, l'action entreprise en faveur de l'équipement des aéroclubs. Un crédit de 4,32 millions de francs facilitera les actions de modernisation du matériel de formation entreprises depuis plusieurs années.

Enseignement privé (gratuité des manuels en quatrième).

17983. — 16 octobre 1975. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de lui préciser les perspectives de publication d'un arrêté conjoint des ministres de l'économie et des finances et de l'éducation tendant à l'extension en faveur des élèves des classes sous contrat d'association des établissements d'enseignement privé des dispositions de la circulaire n° 75-189 du 22 mai 1975 étendant aux classes de quatrième le régime de prêt des manuels scolaires en vigueur dans les classes de sixième et de cinquième afin d'en assurer la gratuité, conformément à l'article 4 de la loi n° 59-1557 du 31 décembre 1959.

Réponse. — La circulaire n° 75-189 du 22 mai 1975, qui a attiré l'attention de l'honorable parlementaire, étend aux classes de quatrième des établissements d'enseignement public du second degré le régime de prêt des manuels scolaires en vigueur dans les classes de sixième et cinquième. Conformément à l'article 4 de la loi n° 59-1557 du 31 décembre 1959, cette mesure doit bénéficier aux élèves des classes sous contrat d'association des établissements d'enseignement privé. Son application s'effectue par arrêté conjoint du ministre de l'éducation et du ministre de l'économie et des finances. Ainsi, depuis 1969, toutes les dispositions relatives au prêt des manuels scolaires figurent pour l'enseignement privé dans les arrêtés fixant le montant de la contribution de l'Etat aux dépenses de fonctionnement des établissements sous contrat d'association, dite « forfait d'externat ». C'est donc à l'occasion de l'arrêté sur le forfait d'externat pour l'année scolaire 1975-1976 qu'interviendra l'extension de cette mesure au profit des classes de quatrième sous contrat d'association.

EDUCATION

Durée équilibrée des trimestres.

17714. — 11 septembre 1975. — **M. Charles Bosson** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver aux recommandations du comité des usagers de son ministère tendant à établir un plus juste équilibre à l'égard de la durée des trimestres et, de ce fait, à réaliser des études comportant notamment la possibilité de créer deux zones pour les vacances de Pâques.

Réponse. — Le problème de l'aménagement du temps scolaire mérite en effet un examen approfondi, au moment où les rythmes de la vie économique de la nation sont réaménagés tandis que le système éducatif fait l'objet d'une modernisation fondamentale. Les réflexions déjà menées dans ce domaine au cours des précédentes années ont abouti à une amélioration sensible de l'équilibre des trimestres et ont été poursuivies depuis quelques mois sous la direction de **M. le recteur Richard**. Les conclusions de ces travaux ont fait l'objet d'un rapport comportant des propositions réalistes d'aménagement de l'année scolaire en vue notamment d'une alternance plus harmonieuse des périodes de repos et des périodes d'activité au cours de celle-ci. Sur la base de ces propositions, il sera procédé, en particulier en ce qui concerne la répartition des vacances par zones, à une large consultation, qui permettra de dégager les nécessités propres à chacune des parties concernées, de façon que les dispositions adoptées le soient avec le plus large consensus, compte tenu, prioritairement, de l'intérêt des enfants et des adolescents.

Personnels enseignants : choix de la région.

17726. — 11 septembre 1975. — **M. René Monory** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver aux recommandations du comité des usagers de son ministère tendant à la mise en œuvre d'études relatives à l'instauration d'un système de concours de recrutement régionalisé, susceptible d'offrir aux personnels enseignants la possibilité d'exercer leur métier dans la région de leur choix et de favoriser, de ce fait, le développement de l'idée régionale.

Réponse. — En ce qui concerne les concours de recrutement relevant de l'enseignement du premier degré il est précisé : 1° que les instituteurs sont recrutés par concours départemental ; 2° que le nombre d'inspecteurs départementaux de l'éducation nationale recrutés chaque année ne justifierait pas un recrutement régionalisé. Le recrutement des P. E. G. C. s'effectue à l'échelon académique par une commission de sélection. A l'issue de leur formation en centre et de leur admission au C. A. P. E. G. C. les candidats sont nommés P. E. G. C. dans le ressort de l'académie au titre de laquelle ils ont été recrutés. Le système actuellement en vigueur s'apparente donc au mode de recrutement régionalisé préconisé, à la suite des recommandations du comité des usagers, par l'honorable parlementaire. La question soulevée est complexe et appelle une réponse nuancée en l'état actuel de la réglementation en matière de recrutement de personnels appartenant à des corps nationaux. Les professeurs agrégés, certifiés, techniques de lycées techniques ainsi que les professeurs de C. E. T. appartiennent à des corps dont le recrutement et la gestion s'opèrent au niveau national. Pour des raisons diverses, notamment économiques et démographiques, il n'existe pas d'adéquation entre les zones de recrutement de ces personnels et les lieux d'exercice. Ainsi, l'analyse des statistiques des concours d'agrégation de la session de 1974 fait apparaître que près de 65 p. 100 des candidats reçus sont originaires de l'ensemble constitué par les académies d'Aix-Marseille, Nice, Bordeaux, Grenoble, Paris, Montpellier et Toulouse. Pour le certificat d'aptitude au professorat de l'enseignement du second degré (C. A. P. E. S., épreuves théoriques) ce pourcentage est de 50 p. 100 du total national. Or, le pourcentage de population scolaire du second degré pour ces mêmes académies est de l'ordre de 40 p. 100. Le rapprochement de ces données met en évidence un déséquilibre interrégional important. Enfin, instaurer un système de recrutement régionalisé pour ces personnels conduirait à mettre en cause le statut auquel ces enseignants sont rattachés. En revanche, le ministère de l'éducation s'efforce et s'efforcera de tirer parti au maximum de toutes les possibilités législatives (loi Roustan...) et réglementaires pour faciliter lors des affectations des enseignants l'exercice de leur métier dans la région de leur choix. En tout état de cause les dispositions énumérées ci-dessus sont conformes à la législation actuellement en vigueur. Elles pourront être reconsidérées dans le cadre de l'application de la loi de réforme du 11 juillet 1975.

Mission d'études des rythmes scolaires.

17774. — 17 septembre 1975. — **M. Louis Orvoen** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui préciser les résultats et les perspectives de la mission confiée au recteur de l'académie de Montpellier et tendant à étudier les rythmes scolaires, mission dont les conclusions devaient être déposées à la fin du mois de juin 1975. Il lui demande de lui préciser par ailleurs la nature et les échéances des consultations susceptibles d'être entreprises avec toutes les parties intéressées afin de déterminer les propositions concrètes susceptibles d'être envisagées ultérieurement.

Réponse. — Les conclusions des travaux menés par M. Richard, recteur de l'académie de Montpellier, ont été récemment déposées et comportent des propositions tendant à une alternance plus harmonieuse des périodes de repos et des périodes d'activité au cours de la journée, de la semaine et de l'année scolaire. Il est difficile dès à présent de fixer, sur la base de ces travaux, les échéances précises des modifications susceptibles d'être apportées au rythme de la vie scolaire, dans la mesure où ces propositions impliquent une phase nécessaire de concertation avec toutes les parties concernées.

Garches (postes d'élèves maîtres).

17977. — 14 octobre 1975. — **M. Guy Schmaus** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les postes d'élèves maîtres vacants dans les Hauts-de-Seine à la suite de plusieurs défections pour l'entrée en classe de formation professionnelle (1^{re} année) à Garches, au centre académique de formation professionnelle des instituteurs. Il lui signale que le nombre de postes offerts au concours d'entrée en première année de formation profession-

nelle a déjà été réduit de 80 à 20 contre l'avis du conseil départemental. En outre, la plupart des classes du département sont surchargées du fait du manque d'enseignants. Aussi, il lui demande s'il ne lui paraît pas urgent de faire en sorte que postes vacants du fait des défections soient offerts au concours d'entrée en classe de formation professionnelle pour l'année scolaire 1975-1976.

Réponse. — La détermination du nombre de places à mettre aux concours d'entrée en école normale a été faite, pour chaque département, et pour le département des Hauts-de-Seine en particulier en tenant le plus grand compte des données spécifiques, dont notamment les facteurs démographiques, qui constituent un élément déterminant dans les calculs des besoins en instituteurs, tels que prévus jusqu'en 1980. Par ailleurs, en application du protocole d'accord intervenu le 10 décembre 1974 entre le Premier ministre, les représentants des personnels et le ministre de l'éducation qui prévoit la résorption progressive de l'auxiliaariat jusqu'en 1980, le recrutement des instituteurs par la voie exclusive des écoles normales ne trouvera son plein effet qu'à partir de la rentrée 1978. A la rentrée de 1977, une partie des postes vacants d'instituteurs servira encore à la titularisation d'instituteurs remplaçants. A ladite rentrée, le département des Hauts-de-Seine aurait besoin selon les prévisions, d'environ 150 instituteurs nouveaux. Une enquête auprès de l'école normale indique un effectif actuel de 66 élèves pour la classe de FP 1 y compris les 20 élèves maîtres reçus récemment aux concours d'entrée réservés aux candidats bacheliers. A la fin de leur seconde année de formation pédagogique (soit à la rentrée scolaire 1977-1978) 50 élèves maîtres environ devraient donc pouvoir prendre un poste compte tenu des départs susceptibles d'intervenir jusqu'à cette date. A la même date, 250 instituteurs remplaçants environ recrutés à la rentrée de l'année scolaire 1974 auront des droits à stagiarisation, sans compter les reliquats éventuels des années antérieures. Il résulte de cette situation que les besoins de la rentrée scolaire 1977-1978 seront largement couverts par les différentes catégories de personnel précité.

Enseignement technique long : recrutement des professeurs.

18180. — 6 novembre 1975. — **M. Jean-Pierre Blanc** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de la publication des décrets permettant, d'une part, le recrutement des professeurs de l'enseignement technique long, au niveau certifié ; d'autre part, la réalisation des mesures exceptionnelles d'accès des professeurs techniques adjoints de lycée, au corps des professeurs certifiés, par concours spéciaux, ainsi que les arrêtés organisant ceux-ci.

Enseignement technique long : situation du personnel.

18292. — 14 novembre 1975. — **M. Edgar Tailhades** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui faire connaître les dates auxquelles il entend : a) publier les décrets permettant, d'une part, le recrutement des professeurs d'enseignement technique long, au niveau certifié, d'autre part, la réalisation des mesures exceptionnelles d'accès des professeurs certifiés par concours spéciaux, ces projets ayant déjà reçu l'agrément des ministères de l'économie et des finances et de la fonction publique ; b) publier les arrêtés organisant les concours spéciaux ci-dessus désignés.

Réponse. — Les projets de décret permettant, d'une part, le recrutement des professeurs de l'enseignement technique long au niveau certifié, d'autre part, un accès exceptionnel, limité dans le temps, des professeurs techniques adjoints de lycée technique au corps des professeurs certifiés et à celui des professeurs techniques par concours spéciaux ont obtenu tous les accords nécessaires des départements ministériels concernés et ont été examinés par le Conseil d'Etat. La promulgation de ces décrets devrait donc intervenir incessamment. Les projets d'arrêtés organisant les concours spéciaux ont été préparés mais ils ne seront publiés qu'après la parution des décrets.

EQUIPEMENT*Constructions rurales : autorisation des voisins.*

17828. — 28 septembre 1975. — **M. Henri Caillaud** demande à **M. le ministre de l'équipement** si le propriétaire d'un terrain situé dans une zone rurale doit pour construire un hangar à usage agricole demander, en complément du permis de construire, l'autorisation du propriétaire du terrain voisin, lorsque ce hangar doit être construit, non sur la clôture mitoyenne, mais à 5 ou 10 centi-

mètres de la limite de propriété. Il lui demande également, en cas de réponse positive, quelle est la procédure à suivre pour obtenir cette autorisation, et à quel délai est soumise la réponse du propriétaire voisin.

Réponse. — Les règles d'urbanisme régissant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives des parcelles, qu'il s'agisse soit de celles fixées par le règlement joint à un plan d'urbanisme directeur (P.U.D.) ou à un plan d'occupation des sols (P.O.S.), pour les constructions à édifier sur le territoire de communes dotées d'un tel plan, soit des dispositions de l'article R. 110-19 du code de l'urbanisme applicables dans les autres communes, ne permettent pas d'autoriser une implantation telle que celle qui est décrite dans la question posée. En effet : ou bien elles admettent une implantation jouxtant la limite même, ou bien elles imposent une marge d'isolement dont la largeur sera fonction de la hauteur du mur faisant face à la limite et fixent alors une largeur minimale. C'est ainsi, par exemple, que l'article R. 110-19 du code de l'urbanisme, impose, pour les constructions qui ne sont pas implantées en limite même, une largeur de marge d'isolement au moins égale à la moitié de la hauteur du mur faisant face à la limite et qui ne sera jamais inférieure à 3 mètres lorsque la hauteur dudit mur sera elle-même inférieure à 6 mètres. Un cas tel que celui qui est décrit, ne devrait donc jamais se produire. S'il venait toutefois à se présenter parce qu'il serait impossible, en raison du relief du terrain ou de sa configuration, de réaliser une autre implantation, deux hypothèses doivent être envisagées selon que la règle d'urbanisme applicable dans le secteur où se situe le terrain (règlement joint au P.U.D. ou au P.O.S., ou article R. 110-19) admet ou non une implantation en limite séparative. Si elle l'admet, deux solutions s'offrent au constructeur : ou bien combler le vide entre le mur et la limite séparative, ou bien, céder à son voisin, au besoin gratuitement, la bande de 5 à 10 centimètres de largeur séparant son ouvrage de ladite limite. Dans ces éventualités, le mur doit être aveugle, car s'il comportait des baies celles-ci engendreraient des vues directes sur la propriété voisine à une distance inférieure au minimum de 1,90 mètre fixée par l'article 678 du code civil. Si la règle d'urbanisme n'admet pas l'implantation en limite séparative, le constructeur aura le choix entre acquérir en pleine propriété le complément de marge d'isolement nécessaire ou obtenir que soit instituée sur la parcelle voisine une servitude de « cours commune », correspondant au complément de largeur de la marge et dont la limite serait à prendre en compte pour l'implantation d'une construction future sur ladite parcelle. Dans la seconde solution, si le mur comporte des baies, une servitude de vue sur le fonds voisin demandera également à être instituée en vertu de l'article 678 précité du code civil. Il va de soi que chacune de ces solutions, à l'exception de la première dans la première hypothèse, implique non seulement l'accord du voisin, mais même l'établissement d'un acte authentique devant faire l'objet de la publicité foncière. En outre, à défaut d'institution par voie amiable de la servitude de « cour commune », celle-ci devrait être créée par la voie judiciaire, dans les conditions prévues aux articles R. 451-1 et suivants du code de l'urbanisme. Il y aurait intérêt à connaître le cas particulier qui est à l'origine de la question posée.

JUSTICE

M. le ministre de la justice 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° 18075 posée le 23 novembre 1975 par **M. Jean Bac**.

TRANSPORTS

« Rapides » internationaux : suppléments.

17914. — 7 octobre 1975. — **M. Roger Boileau** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux transports** sur les problèmes posés par la nécessité d'acquiescer un supplément pour les usagers des trains « rapides » internationaux de la S.N.C.F. Outre les complications résultant de l'existence de ce supplément pour les services de la S.N.C.F., il est notable que dans certains cas ce supplément ne semble pas se justifier pour le service rendu. Il lui demande en conséquence s'il ne peut être envisagé d'arriver progressivement à la suppression de cette surtaxe.

Réponse. — Les trains « Trans Europ Express » (T.E.E.) ont été créés, en 1957, par la volonté commune d'un certain nombre de réseaux européens de chemins de fer — dont la S.N.C.F. — de mettre en circulation, entre les centres européens économiques, politiques et touristiques, des trains modernes, rapides et confortables. Aux termes de la convention passée à cet effet, le service

offert doit répondre à certaines caractéristiques communes, non seulement dans les domaines du matériel et du confort, mais aussi dans ceux de la vitesse, des horaires et des tarifs. Les investissements engagés pour la construction d'un matériel roulant de qualité supérieure, ainsi que les sujétions supplémentaires qu'entraîne la fourniture de prestations particulières au service T.E.E. ont amené les réseaux participants à rentabiliser l'exploitation de ces trains par la perception d'un supplément spécial calculé d'après un barème unique. Ainsi, le caractère contractuel et international d'un tel supplément ne saurait permettre à l'un des réseaux concernés, et notamment à la S.N.C.F., de se soustraire à ses engagements par décision unilatérale de ne plus le percevoir. Cette perception n'entraîne par ailleurs aucune complication pour les services de vente, lesquels disposent de tableaux de prix, faciles à consulter et qui leur épargnent tout calcul complexe. Il convient, d'ailleurs, de préciser que le système électronique de réservation des places couvre tous les trains T.E.E. intéressant la France et qu'il effectue, automatiquement et simultanément, la réservation, la taxation et l'établissement du bulletin de supplément.

Veuves de retraités de la S. N. C. F. : pensions de réversion.

17988. — 16 octobre 1975. — **M. Jean Cauchon** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux transports** sur les dispositions relatives au paiement des pensions aux veuves des retraités de la S. N. C. F., précisant notamment que celles-ci ne peuvent bénéficier d'une pension de réversion lorsque le mariage a eu lieu après le départ à la retraite, si celui-ci n'a eu au moins une durée de six années. Compte tenu que ce délai n'est que de deux ans pour les agents en activité, il lui demande de lui indiquer la nature, les perspectives et les échéances des études entreprises à son ministère afin de réaliser une harmonisation de cette réglementation, s'inspirant, dans une perspective de progrès social, des récentes modifications de la législation relative aux pensions de réversion.

Réponse. — Il est exact que la disposition du règlement des retraites de la S. N. C. F. dont il est fait état est, considérée isolément, plus stricte que celle qui existe à ce sujet dans d'autres régimes. Mais c'est à des comparaisons d'ensemble qu'il convient objectivement de se livrer et, le régime de réversibilité des pensions de la S. N. C. F. apparaît alors comme aussi avantageux que celui des autres régimes spéciaux et certainement beaucoup plus avantageux que celui du régime général. Sans doute de nouvelles améliorations ne sont pas inconcevables, mais elles doivent être étudiées d'abord au niveau de l'entreprise; il va de soi que des priorités entre elles sont à déterminer. Il n'est pas possible, dans ces conditions, de préjuger, sur le point particulier évoqué, l'évolution à venir.

M. le secrétaire d'Etat aux 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° 18087 posée le 28 octobre 1975 par **M. Jean Mézard**.

M. le secrétaire d'Etat aux 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° 18107 posée le 28 octobre 1975 par **M. Maurice PrévotEAU**.

M. le secrétaire d'Etat aux 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° 18165 posée le 4 novembre 1975 par **M. Georges Cogniot**.

TRAVAIL

Stérilité : remboursement des traitements.

16414. — 10 avril 1975. — **M. Paul Caron** demande à **M. le ministre du travail** de lui préciser l'état actuel des négociations engagées avec le ministère de la santé, afin que les organismes de sécurité sociale puissent rembourser à 100 p. 100 les examens et analyses, généralement fort coûteux et nombreux, nécessaires au traitement de la stérilité pour les cas où les intéressés, femme ou homme, ne peuvent bénéficier des consultations fonctionnant dans les centres de protection maternelle et infantile.

Réponse. — Ainsi que le rappelle l'honorable parlementaire, la prise en charge à 100 p. 100 des examens et interventions nécessaires au traitement de la stérilité fait actuellement l'objet d'une étude qui concerne, notamment, l'évolution de la population intéressée,

la définition des traitements contre la stérilité et les incidences d'une telle mesure sur l'équilibre financier de l'assurance maladie. La complexité de cette question ne permet pas encore de préjuger de la position qui sera finalement retenue. Toutefois, il est rappelé que, d'ores et déjà, le traitement de la stérilité fait l'objet de remboursement à 80 p. 100, voire même 100 p. 100, quand il y a intervention dotée d'un coefficient égal ou supérieur à 50.

*Médecine non conventionnée
(rachat de cotisations d'assurance vieillesse).*

16732. — 6 mai 1975. — **M. Marcel Fortier** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur la situation des médecins qui, n'ayant pas exercé dans le cadre conventionnel entre le 1^{er} juillet 1946 et le 1^{er} juillet 1972 pour des circonstances indépendantes de leur volonté, se trouvent privés de par l'article 7 du décret n° 72-968 du 27 octobre 1972 de la prise en compte de leurs années d'activité pour le calcul de leurs prestations supplémentaires vieillesse des médecins conventionnés. Il lui demande s'il ne serait pas possible de leur ouvrir un droit de rachat des cotisations.

Réponse. — Il est rappelé que le régime des prestations supplémentaires de vieillesse des médecins conventionnés rendu obligatoire par le décret n° 72-968 du 27 octobre 1972 comporte, comme le régime facultatif qui l'a précédé, une participation financière importante des régimes d'assurance maladie dont la contribution est fixée au double de celle des assurés, participation qui trouve son fondement dans les sujétions résultant de l'exercice de l'activité professionnelle dans le cadre d'une convention. C'est pourquoi le législateur (art. L. 682 du code de la sécurité sociale) a, d'une part, subordonné l'attribution des prestations à la justification d'une durée minimum d'exercice dans le cadre des conventions ou adhésions personnelles et, d'autre part, limité la faculté de rachat ouverte à certains praticiens âgés aux années pendant lesquelles ceux-ci auraient exercé leur activité non salariée « dans le cadre des conventions ou adhésions personnelles prévues par les textes législatifs ou réglementaires alors en vigueur ». Les dispositions transitoires applicables aux médecins remplissant certaines conditions d'âge, prévues aux articles 7 et 8 du décret précité du 27 octobre 1972, ont donc été prises dans le cadre fixé par la loi elle-même. Au demeurant, il apparaît que les médecins visés par l'honorable parlementaire ont eu, en règle générale, la possibilité d'adhérer personnellement aux clauses de la convention type entre 1960 et 1971, c'est-à-dire pendant la période maximum de dix années dont le décret n° 72-968 du 27 octobre 1972 permet la prise en considération. Il ne semble donc pas qu'il y ait lieu de modifier les dispositions actuelles dudit décret.

Entreprise en difficulté: sauvegarde de l'emploi.

17477. — 12 août 1975. — **M. Maurice Coutrot** appelle l'attention de **M. le ministre du travail** sur la situation catastrophique d'une entreprise d'appareillage sanitaire et de chauffage central, et plus particulièrement sur celle de son usine d'Aulnay-sous-Bois. Les difficultés rencontrées par cette société qui compte au total environ 3 000 employés et ouvriers en France, dont 683 à Aulnay-sous-Bois, sont telles qu'un administrateur provisoire a été désigné et qu'un dépôt de bilan peut d'ores et déjà être envisagé. La disparition d'une entreprise d'une importance aussi considérable sur le plan national aurait des répercussions sociales et économiques extrêmement importantes tant en ce qui concerne la production proprement dite que dans le domaine de l'emploi. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour pallier les difficultés rencontrées par cette entreprise et éviter des licenciements qui ne feraient qu'ajouter aux malaises sociaux actuels.

Réponse. — A la suite de graves difficultés économiques et financières, la société en cause a fait l'objet d'un jugement déclaratif de règlement judiciaire qui a entraîné, à défaut d'une solution industrielle globale, le licenciement de la totalité du personnel des établissements de la région parisienne. Toutefois la reprise en gérance libre, par deux groupes industriels, des usines de province devrait permettre de maintenir dans leur emploi les 1 300 personnes qui y sont actuellement occupées. Dans ce contexte, les services départementaux du travail ont immédiatement pris les dispositions nécessaires pour que, d'une part, le paiement des créances nées du contrat de travail ait lieu rapidement, d'autre part, afin que les travailleurs intéressés puissent bénéficier, dans les plus brefs délais, des indemnités légales et conventionnelles prévues en matière de chômage complet. De son côté, l'agence nationale pour l'emploi s'est immédiatement préoccupée de contacter et d'interroger les salariés concernés en vue d'assurer leur réinsertion dans la vie professionnelle. Enfin, au niveau national, un haut fonctionnaire a été désigné en vue de coordonner, en liaison avec les organisations

professionnelles et syndicales, les interventions de l'agence nationale pour l'emploi, de l'association pour la formation professionnelle des adultes et du fonds national de l'emploi, de manière à offrir dans les meilleurs délais des possibilités de formation ou d'adaptation diversifiées à tous les anciens salariés des Etablissements Idéal Standard qui en feront la demande.

Entreprise (situation de l'emploi).

17656. — 9 septembre 1975. — **M. Guy Schmaus** appelle l'attention de **M. le ministre du travail** sur les mesures de répression prises par la direction d'une société multinationale à l'encontre de son personnel ayant fait grève en juin et juillet derniers. L'objectif avoué cyniquement est de « mater » les travailleurs et de les empêcher d'exprimer et de faire valoir leurs revendications. C'est ainsi que déjà huit travailleurs, tous anciens grévistes, tous ouvriers spécialisés, tous immigrés, ont été licenciés sous des prétextes futiles. Les intimidations et les menaces sont pratiquées couramment, des tâches stupides sont ordonnées afin de provoquer le refus, pour ensuite justifier la répression. En outre, des machines sont délaissées, leur entretien et leur sécurité n'étant plus assurés. Aussi est-il permis de se demander si l'on ne recherche pas délibérément la panne ou l'accident, si l'on ne fomente pas de nouveaux mauvais coups contre le personnel. Dans ces conditions, il apparaît clairement que laisser la direction opérer à sa guise, c'est prendre la lourde responsabilité de livrer à la misère, au chômage des travailleurs et leurs familles. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre : 1° pour que cesse cette répression dont le caractère raciste est sous-jacent ; 2° pour contraindre la direction à la mise en place de systèmes de sécurité indispensables sur les machines qui en sont dépourvues ; 3° pour que soit mis fin à l'offensive anti-sociale de ce patron.

Première réponse. — La nature des questions posées rend nécessaire une enquête approfondie sur les points évoqués. Il sera répondu à l'honorable parlementaire aussitôt que seront connus les résultats de l'enquête qui a été prescrite à ce sujet aux services de l'inspection du travail.

Retraités (exonération des cotisations d'assurance maladie).

17880. — 2 octobre 1975. — **M. Auguste Chupin** demande à **M. le ministre du travail** quelles mesures il compte prendre pour améliorer les dispositions du décret n° 74-286 du 29 mars 1974 relatif à l'exonération des cotisations d'assurance maladie en faveur des retraités ; il lui demande notamment si les chiffres de revenu fixés dans ce décret de 7 000 francs pour un assuré seul et de 11 000 francs pour un assuré marié ne pourraient être majorés.

Réponse. — Dans le cadre de l'harmonisation prévue par la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat du 27 décembre 1973, les dispositions applicables aux cotisations d'assurance maladie des travailleurs non salariés retraités sont progressivement alignées sur celles du régime général. En vertu de l'article 20 de la loi précitée, les assurés retraités âgés de plus de soixante-cinq ans, ou de soixante ans en cas d'inaptitude au travail, dont les revenus n'excèdent pas un certain montant fixé chaque année par décret, sont exonérés du versement des cotisations sur leur allocation ou pension. Ce montant est fixé depuis l'échéance du 1^{er} octobre 1975 à 13 500 francs pour un assuré seul et 15 500 francs pour un assuré marié.

Emploi des jeunes (nombre des primes accordées).

17902. — 7 octobre 1975. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre du travail** sur les préoccupations croissantes relatives à l'emploi des jeunes et notamment de ceux à la recherche d'un premier emploi. Dans cette perspective, il lui demande de lui préciser, ayant noté avec intérêt le maintien de la prime destinée à encourager l'emploi des jeunes, le nombre des primes accordées à ce titre jusqu'au 1^{er} octobre 1975.

Réponse. — Le total des primes d'incitation à la création d'emplois accordées s'élevait à 6 905 au 1^{er} octobre et à 17 992 au 1^{er} novembre 1975.

Assurance vieillesse: harmonisation des régimes.

17912. — 7 octobre 1975. — **M. Charles Ferrant** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser les dates de réalisation au cours des années 1976 et 1977 concernant l'harmonisation des prestations servies au titre de l'assurance vieillesse des commerçants et artisans avec celles du régime général, compte tenu de l'indication

figurant dans la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat, à savoir que cette harmonisation devra être réalisée par étapes avant le 31 décembre 1977.

Réponse. — Si un calendrier définitif fixant les dates de réalisation, au cours des années 1976 et 1977, des mesures de réajustement des retraites des artisans, industriels et commerçants n'a pas été établi, il est confirmé que, comme le prévoit expressément l'article 23 de la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat n° 73-1193 du 27 décembre 1973, à laquelle se réfère l'honorable parlementaire, le réajustement, qui a été poursuivi, avec effet du 1^{er} juillet 1975, par une nouvelle revalorisation supplémentaire de 3 p. 100 portant sur l'ensemble des points de retraite acquis par les pensionnés, sera réalisé totalement, au plus tard, le 31 décembre 1977. Dans ces conditions, à cette date, sera supprimé le décalage qui existait, lors de l'intervention de la loi du 27 décembre 1973, entre les niveaux respectifs des pensions de salariés et des pensions des travailleurs non salariés des professions artisanales, industrielles et commerciales, décalage qui avait été forfaitairement évalué à 26 p. 100 après attribution d'une première revalorisation supplémentaire de 4,1 p. 100 prévue au titre de l'année 1973, par la loi n° 72-555 du 3 juillet 1972 portant réforme des régimes d'assurance vieillesse des artisans, industriels et commerçants. Ainsi, les retraités desdits régimes ont-ils d'ores et déjà bénéficié, par rapport aux retraités du régime général de la sécurité sociale, de revalorisations supplémentaires successives de 4,1 p. 100 au titre de l'année 1973, puis de 7 p. 100 au 1^{er} janvier 1974 et de 3 p. 100 au 1^{er} janvier 1975. Compte tenu de la nouvelle revalorisation de 3 p. 100 au 1^{er} juillet 1975 (qui s'est ajoutée à la revalorisation de 9,6 p. 100 prévue à la même date en faveur des retraités du régime général des salariés), ces revalorisations supplémentaires représentent globalement un rattrapage de 18,17 p. 100.

Commerçants et artisans : assurance maladie.

18010. — 16 octobre 1975. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre du travail** de lui préciser l'état actuel de publication des décrets prévus aux articles 14 et 17 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat, décrets qui seraient actuellement en préparation à son ministère selon les récents rapports pour 1975 publiés sous la responsabilité du Gouvernement à propos de l'exécution de la loi précitée.

Réponse. — 1° La mise au point du projet de décret prévu à l'article 14 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat et portant modification de l'article 5 de la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966 avait fait apparaître certaines difficultés en ce qui concerne le problème des délais dans lesquels les assurés pourront faire valoir leurs droits en cas de force majeure ou de bonne foi et devront s'acquitter de leurs cotisations arriérées. Mais un texte définitif a pu être établi qui se trouve actuellement dans le circuit des signatures. C'est dire que sa publication ne saurait tarder. 2° Les conditions d'exercice du contrôle médical

dans le régime institué par la loi du 12 juillet 1966 font actuellement l'objet d'études conjointement avec la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs non salariés des professions non agricoles. Lorsque des orientations auront pu être arrêtées, le texte réglementaire prévu à l'article 11 de la loi précitée du 12 juillet 1966 tel que modifié par l'article 17 de la loi du 27 décembre 1973 et nécessaire à leur mise en œuvre sera élaboré. Dans l'immédiat, le contrôle médical est assuré selon les modalités définies par le décret n° 68-253 du 19 mars 1968 relatif aux obligations administratives auxquelles sont tenus respectivement les assurés, les caisses mutuelles régionales et les organismes conventionnés au titre dudit régime. Quant au projet de décret portant statut des praticiens conseils du contrôle médical, et également visé à l'article 11 précité de la loi, ce texte doit être soumis incessamment à l'examen de la section sociale du Conseil d'Etat. Sa publication devrait donc intervenir dans un délai relativement rapproché.

Participation des salariés : répartition des bénéfices.

18028. — 21 octobre 1975. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre du travail** de lui préciser si l'article 3 de l'ordonnance n° 67-693 du 17 août 1967 relative à la participation des salariés aux fruits de l'expansion des entreprises, précisant notamment que : « Peuvent seuls bénéficier de la répartition, les salariés comptant au moins trois mois de présence dans l'entreprise au cours de l'exercice », implique une stricte obligation pour les entreprises de faire participer à la répartition les salariés ayant quitté l'entreprise au cours de l'exercice et ceux ayant quitté l'entreprise avant la date de répartition.

Réponse. — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que l'article 3 de l'ordonnance n° 67-693 auquel il se réfère a été modifié par l'article 6 de la loi n° 73-1197 du 27 décembre et codifié sous le numéro L. 442-4. Aux termes du second alinéa de cet article « Bénéficiaire de la répartition les salariés comptant dans l'entreprise, soit trois mois de présence au cours de l'exercice, soit six mois d'ancienneté ». Cette condition est alternative, c'est-à-dire que tout salarié d'une entreprise assujettie qui peut satisfaire à l'une ou à l'autre de ces conditions au cours d'un exercice donné, doit bénéficier de la répartition de la réserve spéciale de participation dégagée à l'issue de cet exercice. Toute clause tendant à diminuer ou à accroître ce délai donne à l'accord de participation un caractère dérogatoire nécessitant un arrêté d'homologation pour son entrée en vigueur. Tel serait le cas d'une stipulation limitant le bénéfice de la participation aux salariés présents à la clôture de l'exercice ou lors de la répartition. Toutefois, jusqu'ici, le centre d'étude des revenus et des coûts, chargé aux termes de l'article L. 442-17 du code du travail de se prononcer sur la conformité des accords dérogatoires aux principes généraux de l'institution, s'est opposé à l'homologation de clauses semblables estimant que tous les salariés dès lors qu'ils remplissaient les exigences de présence prévues par la loi ou le contrat devaient participer à la répartition du résultat qu'ils avaient contribué à obtenir.