

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

COMPTE RENDU INTEGRAL — 24^e SEANCE

Séance du Lundi 29 Novembre 1976.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. GEORGES MARIE-ANNE

1. — Procès-verbal (p. 3644).

2. — Loi de finances pour 1977. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3644).

Transports.

SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES (p. 3644).

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial; MM. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports; Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement; Edouard Bonnefous, président de la commission des finances; Charles Ferrant, Guy Schmaus, Roger Quilliot, Jacques Habert.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. LOUIS GROS

MM. Roger Gaudon, Edgard Pisani, le secrétaire d'Etat, Guy Schmaus, le ministre.

Sur les crédits de la section commune :

Amendement n° 95 de la commission. — Mlle le rapporteur spécial, MM. le secrétaire d'Etat, Edgard Pisani. — Rejet.

Mme Brigitte Gros, M. le secrétaire d'Etat.

Adoption des crédits.

Sur les crédits des transports terrestres :

Amendement n° 96 de la commission. — Mlle le rapporteur spécial, M. le secrétaire d'Etat. — Rejet.

M. Pierre Croze.

Adoption des crédits.

AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE (p. 3667).

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial; Edouard Bonnefous, président de la commission des finances; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports; Jean Colin, André Aubry, André Méric, Eugène Bonnet, Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques.

Sur les crédits :

M. Paul Guillard.

Adoption des crédits.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

MARINE MARCHANDE (p. 3687).

MM. Roger Gaudon, rapporteur spécial; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports; Gérard Ehlers, Antoine Andrieux, Paul Guillard, Jean Colin, Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.

Adoption des crédits.

Art. additionnel (p. 3703).

Amendement n° 22 de M. Jean Colin, — MM. Jean Colin, le ministre. — Retrait.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre du jour (p. 3704).

PRESIDENCE DE M. GEORGES MARIE-ANNE,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1977

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 1977, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 64 et 65 (1976-1977).]

TRANSPORTS

I ET II. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

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

La parole est à Mlle 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 ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il m'appartient cette année encore de rapporter le budget du secrétariat d'Etat aux transports terrestres, section commune et section des transports terrestres.

Bien que l'on n'ait pas cru bon de doter les transports d'un ministère à part entière, nous devons tout de même examiner aujourd'hui l'un des budgets les plus considérables par la masse des crédits qu'il distribue — plus de dix-sept milliards de francs — et par le poids de ses interventions dans la vie économique et sociale où il joue tout à la fois un rôle déterminant d'incitation, de support et de frein.

Pour les seuls transports terrestres, les crédits pour 1977 s'élèvent à 12 130 872 208 francs, dont 164 millions de francs consacrés, en vertu d'une nouvelle disposition, à l'établissement de la continuité territoriale entre le continent et la Corse, ce qui représente une augmentation de 8,15 p. 100 par rapport aux dotations de 1976. Cette majoration, inférieure au relèvement global des masses budgétaires — plus 13,7 p. 100 — signifie-t-elle un tassement des crédits du secrétariat d'Etat aux transports ? Nous verrons tout à l'heure qu'il n'en est rien.

Je crois utile de préciser immédiatement que l'évolution des crédits n'est pas uniforme. En effet, si les dépenses ordinaires progressent de 11,9 p. 100, les dépenses en capital sont, elles, en nette régression. Les autorisations de programmes augmentent de 3,5 p. 100 seulement alors que les crédits de paiement diminuent de 14,12 p. 100.

Avant de poursuivre l'analyse des différentes dispositions de ce budget des transports, je présenterai deux observations. Je constate d'abord que, contrairement à ce qui se produit dans tous les autres secteurs ministériels, les dépenses administratives directement gérées par le secrétariat d'Etat aux transports ne représentent que 0,3 p. 100 de l'ensemble des dotations, soit 34,5 millions de francs, la « part du lion » — elle est de 99,7 p. 100 — étant constituée par des subventions et des participations de l'Etat au bénéfice de collectivités territoriales ou de grands services publics de transports.

Enfin, et ce sera ma dernière observation de caractère général, je noterai, pour le regretter, que les dépenses d'équipement ne représentent que 4,4 p. 100 de l'ensemble des dotations.

Il est inutile que je souligne qu'il ne me sera pas possible, dans le temps qui m'est imparti, de procéder à une analyse très détaillée des crédits inscrits à ce budget. Pourtant, cette année, nous aurions — je ne parle pas de la masse énorme des dotations qui justifierait à elle seule une étude approfondie — une raison supplémentaire pour consacrer plus de temps à l'examen et à la discussion de ce budget. En effet, nous devrions voir comment les répercussions de la crise de l'énergie et le ralentissement considérable de l'activité économique influent sur la situation financière des services qui relèvent de l'administration des transports.

C'est en fonction de cette double préoccupation, relative à la masse considérable et écrasante des dotations budgétaires ainsi qu'à l'incidence de la crise économique nationale et internationale sur le budget des transports, que notre commission des finances a tenu à exercer une action vigilante sur ce secteur de l'activité gouvernementale.

De même, nous avons essayé d'apprécier si les arbitrages rendus, les orientations affirmées allaient dans le sens des déclarations que nous entendons tous les jours exprimées par les plus hautes autorités de ce pays, en particulier, nous avons tenté de savoir si le programme d'action prioritaire « *Mieux vivre en ville* » était suffisamment doté pour être crédible.

Ce matin, dans le cadre de ce rapport, je me bornerai à centrer mes observations sur les aspects financiers du budget des transports terrestres, sachant que notre excellent collègue M. Billiemaz développera plus particulièrement et avec la compétence que nous lui connaissons tous les aspects technologiques et économiques de la politique du Gouvernement dans ce domaine.

Je me dois de dire quelques mots du budget de la section commune. Sont regroupées, dans ce budget, les dotations intéressant tous les services communs du secrétariat d'Etat aux transports, c'est-à-dire les crédits concernant l'administration centrale ainsi que ceux qui sont relatifs à des subventions pour certaines études de caractère général et portant sur l'ensemble des transports.

Par rapport à ceux de 1976, les crédits de la section commune pour les dépenses ordinaires passent de 17 138 000 francs à 57 764 000 francs. Les dépenses en capital, elles, sont loin d'accuser la même progression : plus 3,6 p. 100 en autorisations de programme, moins 40 p. 100 en crédits de paiement.

Il n'est peut-être pas inutile de préciser, pour aider à la compréhension de ce budget de la section commune, que l'accroissement insolite des dépenses ordinaires n'est que la conséquence d'une décision générale, valable pour tous les départements ministériels, à savoir le rattachement direct à chacun de ces ministères des charges de retraite de leurs personnels, alors que, jusqu'à présent, elles étaient comptabilisées au budget des charges communes.

En ce qui concerne la subvention à l'institut de recherche des transports, comme les dépenses en capital directement gérées par le secrétariat d'Etat aux transports, il semble que nous assistions — je m'exprime prudemment — à un relatif tassement des dépenses destinées pour l'essentiel à des études. Or, notre commission des finances, qui, depuis des années, a souhaité que, dans le domaine des études, souvent tous azimuts, engagées ici et là, un effort d'économie soit entrepris, ne peut que se féliciter de ce relatif tassement.

C'est d'ailleurs dans cet esprit, quelque désagrément que vous en ayez, monsieur le secrétaire d'Etat, que notre commission proposera, à la fin de cette discussion, deux amendements, l'un et l'autre destinés à réduire, dans une mesure bien modeste, les dépenses. En effet, nous vous proposons la suppression d'un crédit d'un montant de 1 086 028 francs dans la section commune et, pour ne pas y revenir tout à l'heure, je dirai que, pour ce qui est de la section terrestre ; nous souhaitons également réduire un crédit de 248 453 francs. Les amendements qui seront distribués dans un instant apporteront plus de précision et, si vous le souhaitez, nous pourrions, au moment de leur vote, engager une discussion.

J'en viens à l'essentiel : le budget des transports terrestres. Sont inscrites à la section des transports terrestres deux catégories de crédits : d'une part, les crédits relatifs aux dépenses administratives, dont j'ai déjà dit en introduction qu'elles ne recevaient qu'une part infime de l'ensemble des dotations du budget, soit 0,3 p. 100 ; d'autre part, les subventions de toute nature versées soit à des organismes de transport, soit en vue de la réalisation de certains travaux d'infrastructure.

Le tableau figurant à la page 12 de mon rapport retrace l'importance respective de ces dotations, que je résume : dépenses administratives de fonctionnement, 24 788 208 francs, soit une augmentation de 3 500 000 francs ; dépenses administratives en capital, 13 450 000 francs en autorisations de programme et 9 750 000 francs en crédits de paiement, soit, dans les deux cas, des réductions de crédits assez sensibles.

Les subventions aux entreprises de transport se montent à 5 757 739 000 francs, soit une augmentation de 177 777 000 francs ; la participation de l'Etat aux régimes sociaux particuliers de retraite du domaine des transports s'élève à 5 802 095 000 francs, soit une augmentation de 975 235 000 francs.

Enfin, les subventions d'équipement, dont j'ai dit qu'elles ne progressaient pas au même rythme, se décomposent ainsi : autorisations de programme, 824 150 000 francs, soit une majoration de 28 millions de francs ; crédits de paiement, 546 250 000 francs, soit une diminution de 90 millions de francs.

L'accroissement spectaculaire du montant des interventions que je viens de résumer ci-dessus comme leur caractère inéluctable, voire automatique, ont été au centre des préoccupations de notre commission des finances. Des observations, des réserves mêmes ont été soulevées, notamment par notre président, M. Bonnefous, et par notre rapporteur général, M. Monory. Il faut reconnaître qu'aussi bien la précision des informations en notre possession que les réponses de M. le ministre de l'équipement lors de sa venue devant la commission des finances n'ont pas levé toutes les objections qui avaient été formulées. Pourtant, devant le caractère, inéluctable des interventions ainsi proposées, notre commission m'a en définitive donné mission de proposer au Sénat l'acceptation de ces dotations.

Parmi les parties prenantes de ces dotations si importantes, figure, en premier lieu, cette année plus encore que les années précédentes, la S.N.C.F. Pour sa part et à divers titres, celle-ci, en vertu de textes législatifs et réglementaires dont certains remontent à 1937 — ce n'est donc pas là l'effet d'une politique à courte vue — voit ses dotations passer de 9 120 millions de francs à 9 900 millions de francs. Encore convient-il de préciser, comme l'ont fait les rapporteurs à l'Assemblée nationale, comme je l'ai fait moi-même dans mon rapport écrit, que la dotation inscrite l'an dernier pour un montant de 650 millions de francs et destinée à compenser l'opposition au relèvement des tarifs a été cette année supprimée.

Or, il ne fait malheureusement aucun doute pour la plupart d'entre nous que l'application stricte à la S.N.C.F., comme d'ailleurs à la R.A.T.P., d'une des dispositions essentielles du plan Barre, le blocage à 6,5 p. 100 des augmentations tarifaires consenties, placera la S.N.C.F. en cours d'année, à moins d'un retournement spectaculaire de la situation économique, que nous souhaitons tous, bien entendu, devant une situation de déficit. Il faudra alors y remédier par l'un des moyens que notre commission des finances considère comme détestable — notre assemblée, sur ce point, partage son avis — à savoir le recours à des inscriptions en catastrophe dans le cadre des lois de finances rectificatives.

La situation de la S.N.C.F., en 1976 comme en 1975, s'est détériorée dans des conditions extrêmement préoccupantes que nous connaissons tous et auxquelles notre collègue M. Billiemaz accorde une place importante dans son rapport ; je n'y insisterai donc pas.

Devant cette situation financière aggravée, catastrophique, faut-il remettre en question la participation de l'Etat au régime de retraite des cheminots ? Cette participation résulte de l'application stricte de la loi ! S'il est vrai que la situation financière de la caisse de retraite des cheminots est affectée par le nombre élevé des retraités et corrélativement par la diminution du nombre des actifs, il ne faudrait pas oublier que cette situation, en apparence paradoxale, trouve, pour l'essentiel, son origine dans l'effort sans précédent accompli par la S.N.C.F. en vue d'accroître la productivité de l'ensemble des services. La réduction massive des dépenses de personnel a permis de réaliser des économies importantes.

On ne dira jamais assez que, si la S.N.C.F. joue un rôle prééminent sur les plans économique et administratif, en ce qui concerne la défense nationale ou la vie sociale de notre pays, ce n'est pas seulement grâce à la qualité de ses infrastructures, de ses équipements, de son organisation : c'est aussi et surtout grâce à la valeur, à la conscience professionnelle, au dévouement et, à la limite, à l'abnégation de ses agents...

M. Bernard Chochoy. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. ... ces cheminots qui, par tous les temps, en toutes circonstances, aux heures des plus graves dangers pour la nation comme dans les périodes de fêtes, sont à leur poste et veillent sur la sécurité et le confort de millions de voyageurs. Il fallait le dire.

Un autre poste de dépenses pèse lourdement sur le budget de la S.N.C.F. : le maintien en service des lignes secondaires à faible trafic. Faut-il pour autant réduire la longueur de ces lignes ? Fermer certaines d'entre elles ?

On y a songé et, alors que notre assemblée mettait en garde le Gouvernement contre les aléas d'une telle politique, on a, entre 1971 et 1974, fermé plusieurs centaines de kilomètres de lignes secondaires.

Il est vrai que, sur le plan budgétaire, la poursuite de cette politique serait génératrice d'économies ou plutôt, dans un premier temps, de diminution de dépenses.

Pourtant — notre assemblée pense que c'est à juste titre — depuis 1974, on n'a plus eu recours à un tel moyen. La preuve a, en effet, été faite que c'est à bon droit que le maintien des lignes secondaires a été décidé.

Elles seules rendent possible une politique d'aménagement cohérente du territoire ; elles seules donnent quelque chance de succès à la lutte nécessaire contre le dépeuplement des zones rurales, contre le déséquilibre entre les villes et la partie rurale de notre pays. Un meilleur équilibre entre les régions est à ce prix.

C'est pourquoi, quelque regret qu'elle puisse en avoir et quelque préoccupation qu'elle puisse causer ce poste de dépenses à notre commission des finances, elle n'a pu que voter les crédits consacrés au maintien des lignes d'intérêt secondaire.

Les responsables que nous sommes considèrent comme une nécessité que la S.N.C.F., du fait qu'elle assume des obligations et des services d'intérêt général qui lui sont imposés par l'Etat, en reçoive la compensation financière. Il convient certes — et nous le souhaitons tous — de rechercher par tous les moyens à en limiter le poids. A cet égard, je rappelle que le contrat de programme conclu il y a un peu moins de dix ans entre la S.N.C.F. et l'Etat avait été bénéfique. Il est certain que sans la crise économique et sans l'accroissement considérable du prix de l'énergie, la situation de la S.N.C.F. serait beaucoup moins préoccupante qu'elle ne l'est actuellement.

Or, quelles perspectives avons-nous ? Faut-il désespérer d'enregistrer une amélioration suffisante des recettes pour alléger la participation de l'Etat ? On peut, sans faire preuve, me semble-t-il, d'un optimisme excessif, constater que, effectivement, la S.N.C.F. a un certain nombre de victoires et de succès à son actif.

Certes, un point noir demeure, le trafic marchandises. On constate la baisse enregistrée du trafic marchandises, on l'analyse, mais on oublie trop souvent que le transport par fer permet de réaliser des économies d'énergie considérables et constitue donc une contribution utile à l'amélioration de notre balance des paiements.

Notre commission des finances s'étonne et regrette que les pouvoirs publics ne profitent pas de la conjoncture énergétique actuelle pour mettre en pratique la nécessaire coordination du rail, de la route et de la voie d'eau.

En effet — c'est une réalité indiscutable — la voie ferrée est compétitive, par exemple pour des transports par trains entiers ou sur longues distances. Elle offre même des perspectives intéressantes de progrès par le développement de la conteneurisation. Donc, pour lutter contre l'aspect négatif actuel du secteur des transports de marchandises, la S.N.C.F. n'est point sans atouts. En commission, certains n'ont pas manqué de souligner que l'augmentation de la part de la voie ferrée dans les transports de marchandises aurait pour effet — et ce n'est pas négligeable, tant au point de vue économique qu'au point de vue humain — d'alléger considérablement les contraintes supportées par notre réseau routier et en même temps de diminuer le nombre d'accidents de la circulation.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. L'évolution du trafic voyageurs de la S.N.C.F. en revanche est plus satisfaisante. Elle est même qualifiée, à juste titre, par notre collègue M. Billiemaz dans son rapport écrit, de « très satisfaisante ».

Chiffres en main, le rapporteur pour avis prouve que l'an dernier la progression du nombre des voyageurs transportés a été la plus forte enregistrée depuis une décennie. Mais il souligne aussi que cet accroissement du trafic voyageurs est constaté uniquement sur les lignes modernes sur lesquelles circulent des trains rapides. Il est très clair en effet — aucun doute n'est permis à ce sujet — que les voyageurs ne reviendront au chemin de fer que pour autant que l'on répondra à une triple exigence : rapidité du tarjet, confort et aussi sécurité. Dans ces trois domaines, des résultats importants ont été obtenus.

Si l'on étudie toutes les mesures de modernisation mises en route ou envisagées par la S.N.C.F., force est bien de constater qu'elles ne sont point faites pour obéir à des préoccupations de prestige, mais pour répondre à une nécessité fondamentale. Déjà, je le répète, d'excellents résultats ont été obtenus grâce à une meilleure organisation, à un meilleur aménagement d'un grand nombre de gares. Il y a beaucoup à faire, mais la politique est engagée. La modernisation du matériel roulant, notamment la mise en circulation des wagons « Corail », est également une cause de l'attrait supplémentaire du chemin de fer pour la clientèle.

Mais celle-ci s'attache aussi à la rapidité, ce qui suppose évidemment une refonte complète des infrastructures.

On a déjà gagné beaucoup de temps sur Paris—Bordeaux ou sur Paris—Toulouse, mais tout reste à faire dans la direction Paris—Lyon—Méditerranée. C'est pour atteindre ce rééquilibrage et remédier à la situation défavorisée du réseau du sud-est, que la S.N.C.F. vient d'engager la construction du train à grande vitesse Paris—Lyon—Méditerranée.

L'Assemblée nationale, la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat se montrent favorables à ce projet, sans exprimer de réserves importantes. Notre collègue M. Billiemaz indique en particulier, dans son rapport, que cette commission a été convaincue de la haute rentabilité directe et indirecte de l'opération. Certes, compte tenu des crédits considérables qu'il convient de mettre en œuvre et de la complexité de toutes les opérations à maîtriser — notamment la définition la plus satisfaisante possible du tracé, les études techniques et les acquisitions foncières que ce projet implique — il s'agit d'une opération considérable et certaines des observations formulées à ce propos ont d'ailleurs permis d'entreprendre des études nouvelles pour l'amélioration du projet.

En définitive, nous pouvons reconnaître, objectivement, que le train à grande vitesse, une fois en service, permettra l'amélioration de la sécurité du trafic sur la ligne Paris—Lyon, actuellement saturée et à la merci du moindre incident. Le train à grande vitesse mettra Lyon à deux heures de Paris, mais il mettra aussi la façade méditerranéenne à parité avec les autres régions de notre pays et dans des conditions économiques et humaines tout à fait satisfaisantes. Il ne faut pas non plus sous-estimer les économies indirectes que la mise en service du train à grande vitesse rendra possibles, notamment en matière d'énergie, qui viendront en diminution des dépenses d'équipement.

Si je me suis longuement étendue, trop longuement peut-être à votre gré, monsieur le président, sur le budget de la S.N.C.F., il me faut néanmoins parler, ne serait-ce que rapidement, de la R.A.T.P., qui a constitué bien souvent dans cette assemblée le morceau de résistance de ce budget. Si elle est aujourd'hui détrônée par la S.N.C.F., elle constitue toujours une pupille privilégiée du ministère des transports.

La subvention de fonctionnement versée par l'Etat à la R.A.T.P. — ce sont donc des crédits budgétaires — dépasse toujours le milliard de francs, 1 283 millions exactement, et les extensions de lignes ou la création de lignes nouvelles sont toujours largement dotées dans la section de dépenses en capital, notamment au chapitre 63-90.

Mais je dois à la vérité de souligner que l'Etat n'est plus le seul à supporter le déficit de la R. A. T. P. comme il y a quelques années. Les collectivités locales participent maintenant dans une proportion plus importante puisqu'elles verseront, en 1977, 583 millions de francs. Les sommes versées par les employeurs atteindront 529 millions de francs. Tels sont les concours extérieurs qui permettront l'équilibre du budget de cette administration. Cette situation est donc plus satisfaisante que précédemment.

Si M. Billiemaz n'avait pas à le faire, je n'aurais pas manqué de souligner l'extraordinaire succès remporté par la carte orange. Plus d'un million de Parisiens utilisent aujourd'hui la carte orange et de ce fait, on note, en une année, un accroissement des voyageurs sur les lignes de surface de 33 p. 100. C'est

un résultat financièrement satisfaisant pour la R. A. T. P. C'est également un résultat très encourageant pour la recherche d'une politique des transports dans les centres urbains.

Ce qu'il a été possible de faire pour Paris doit être fait pour la province, je le dis sans ambages. Tout en m'efforçant — et j'espère y parvenir — d'être un rapporteur objectif au nom de la commission des finances, je ne saurais oublier que je représente ici, dans cette assemblée, une grande ville qui, comme toutes les grandes villes, connaît des difficultés comparables et même quelquefois plus grandes que celles que connaît la ville de Paris. Nous n'avons cessé de dire, et nous ne cesserons de répéter, que nous souhaitons un sort plus favorable pour la province, un meilleur équilibre que ce qui est fait actuellement.

Le développement des transports en commun dans les villes de province est un souci que nous partageons tous, quelles que soient les travées sur lesquelles nous siégeons dans cette assemblée. Et nous savons que le Gouvernement est maintenant tout à fait acquis au développement d'une politique plus favorable pour les transports en commun en province. M. le secrétaire d'Etat l'a déclaré ici bien souvent, et je me plais à dire que j'ai particulièrement apprécié la déclaration de M. le ministre de l'équipement, voilà quelques jours, devant la commission des finances, dans laquelle il exprimait la volonté ferme et irréversible du Gouvernement de rechercher un meilleur équilibre entre l'effort accompli pour la région parisienne et celui qui est à faire dans le reste de la France en matière de transports en commun. C'est une intention positive.

Lorsque vous étiez ministre des finances, monsieur le ministre de l'équipement, vous avez ramené à un taux réduit la T. V. A. payée par les réseaux de transport et nous en avons ressenti, en 1975, un allègement qui n'est point négligeable. Vous avez admis — nous nous sommes battus pour cela, mais le Gouvernement a fini par céder, avec deux ans de retard, il est vrai — l'institution d'une taxe de transport dans les villes de province, comme cela se faisait à Paris depuis 1971. Les villes de 300 000 habitants en ont d'abord bénéficié, puis les villes de 100 000 habitants. Mais pourquoi fixer le seuil une fois pour toutes à 100 000 habitants ? Dans la mesure où les conditions économiques le permettraient, votre commission des finances serait favorable à l'extension de cette taxe de transport aux villes de moins de 100 000 habitants, compte tenu évidemment des modalités d'application de cette mesure qui, en aucun cas, n'a un caractère automatique, mais reste facultative.

Nous sommes satisfaits de ce qui a été fait. Nous voulons bien vous faire confiance quant aux perspectives que vous nous annoncez, bien que l'ensemble ne soit pas encore parfait. Certes, ce n'est pas à vous, monsieur le ministre de l'équipement, qu'il faut rappeler que l'on accorde 392 millions de francs de subventions à la région parisienne et 366 millions de francs seulement au reste du territoire. L'équilibre n'est pas encore réalisé. Il faut y parvenir, non seulement pour des raisons d'équité — les Français sont sensibles à la justice — mais aussi dans l'intérêt bien compris de nos villes, de nos régions, de nos populations.

Quelles que soient les critiques que nous puissions émettre sur tel ou tel aspect du budget des transports terrestres, quelles que soient les réserves sérieuses que notre commission des finances a pu formuler et que je me suis efforcée de rapporter fidèlement aussi bien dans mon rapport écrit que dans mon intervention à cette tribune, et sous réserve du vote des amendements qui vous seront proposés et qui ne modifieront que de façon infime l'équilibre général du budget des transports terrestres, la commission des finances donne un avis favorable à l'adoption de ce budget.

Monsieur le président, peut-être allez-vous penser que j'ai quelque peu dépassé le temps de parole qui m'était imparti. Mais j'avais, ce matin, deux rapports à présenter : celui de la section commune et celui des transports terrestres. Tout compte fait, je n'ai même pas utilisé la totalité du temps de parole que le règlement m'accordait.

Cela étant, j'espère, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ne pas avoir trop abusé de votre compréhension et de votre patience. (Applaudissements.)

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. C'était très bien !

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers

collègues, les précisions financières fournies par Mlle Rapuzzi dans son excellent et complet rapport me dispensent d'entrer dans le détail des dotations budgétaires. Aussi me bornerai-je à développer plus particulièrement les problèmes économiques et techniques.

L'examen du budget des transports terrestres que j'ai l'honneur de vous présenter, au nom de votre commission des affaires économiques, va me fournir l'occasion de développer plus particulièrement quatre questions : l'évolution des trafics des différents modes de transport, la situation de la S. N. C. F. et celle de la R. A. T. P., enfin, les transports urbains de province.

En ce qui concerne l'évolution générale du trafic de voyageurs, nous observons, une fois de plus, la part largement prédominante de la route, qui s'est encore accentuée depuis l'été 1975 et au cours de cette année, notamment pour les liaisons interurbaines. C'est, dans ce domaine, la voiture particulière qui joue le rôle primordial, bien que l'autocar, de moins en moins utilisé pour les lignes régulières, retrouve une notable activité au plan touristique et pour le ramassage scolaire. A ce seul titre, l'autocar réalise plus de 23 000 circuits spéciaux d'une longueur totale de 577 000 kilomètres.

Au sujet des marchandises, domaine autrefois privilégié du chemin de fer, le camion occupe aussi la première place et a singulièrement accru son avance en souffrant beaucoup moins que le rail de la crise économique.

De ce fait, les transports routiers vont probablement enregistrer, en 1976, un résultat record, tandis que la S. N. C. F. se retrouvera à 10 p. 100 environ au-dessous du niveau atteint en 1974.

Le trafic de la voie d'eau a, pour sa part, continué à décliner, tandis que celui acheminé par oléoduc reprend sa progression après une baisse sensible en 1975.

Au total, la route voit sa part passer, depuis 1971, de 42 à 46 p. 100, tandis que celle du rail recule de 35 à 33 p. 100, celle de la voie d'eau de 6,5 à 6,1 p. 100 et celle des oléoducs de 16 à 15 p. 100.

En ce qui concerne la S. N. C. F., nous constatons une fois de plus une progression très sensible des crédits budgétaires qui lui sont affectés, auxquels s'ajoutent des participations des collectivités locales, d'organismes divers et des employeurs.

Les financements extérieurs attribués à cette entreprise vont donc passer de 10,5 milliards de francs en 1975 à plus de 11 milliards en 1976, et il est probable que cette somme sera largement dépassée l'an prochain. Cette somme comprend, notamment, les 5 milliards de francs versés pour les retraites.

Nous ne contestons pas la qualité des services rendus par notre société nationale, mais on nous permettra de nous inquiéter de la croissance continue de cette ponction financière qui absorbe la plus grande partie des crédits du ministère des transports.

Nous observons, par ailleurs, que la limitation tarifaire imposée à la S. N. C. F., si elle entraîne « théoriquement » une perte de recettes, permet à cette entreprise de conserver un trafic qui irait sans doute à ses concurrents routiers, ceux-ci parvenant à réaliser des bénéfices en pratiquant des prix inférieurs à ceux du rail.

Votre commission note, en outre, que le blocage des tarifs imposé par le plan Barre frappe inégalement les transports terrestres, les professionnels routiers ou fluviaux ne bénéficiant pas, comme la S. N. C. F., de subventions compensatrices.

Au sujet du trafic ferroviaire, dont notre rapport écrit indique l'évolution, nous observons que si le développement du mouvement de voyageurs a été sensible en 1975, un ralentissement très net s'est manifesté en 1976, sans doute du fait de la reprise d'activité des véhicules individuels.

Mais c'est surtout le trafic de marchandises qui peut susciter des inquiétudes après la chute brutale enregistrée en 1975 et imparfaitement compensée par la remontée de 7 p. 100 constatée cette année. La S. N. C. F., spécialisée dans les marchandises lourdes, est, en effet, plus sensible que la route à toute récession industrielle.

Au sujet des conditions d'acheminement, nous notons enfin la part croissante des trains complets, qui est passée de 47 p. 100 en 1971 à 52,5 p. 100 en 1975.

L'effort d'équipement et de modernisation du réseau ferré bénéficie surtout aux grandes lignes où le renforcement des voies permet des vitesses de plus en plus élevées.

Il nous faut dire un mot au sujet de la nouvelle liaison rapide Paris—Sud-Est pour laquelle une ligne entièrement nouvelle va être construite en suivant un parcours voisin de celui de l'autoroute.

Cette liaison, qui mettra Lyon à deux heures de Paris, réduira aussi très sensiblement la durée du trajet entre la capitale, Dijon, Montchanin—Le Creusot, Marseille et toutes les principales gares du Sud-Est.

A ce propos, nous nous permettons de suggérer qu'à l'occasion des week-ends, c'est-à-dire les vendredi, samedi et dimanche, et pour favoriser l'évasion des Parisiens vers la campagne, un arrêt soit prévu à Saulieu, porte du parc national du Morvan.

A ce propos, nous nous permettons de suggérer qu'à l'occasion de nos amis britanniques avaient l'intention de mettre en service entre Londres et Edimbourg un train « inter-city » ultra-rapide roulant à 200 kilomètres à l'heure. La S. N. C. F. ne pourrait-elle pas s'en inspirer pour permettre aux voyageurs quittant le T. G. V. de se rendre rapidement à leur point d'arrivée ?

Cela dit, nous espérons que la dépense prévue en 1975, soit 3 600 millions de francs, sera respectée, de récentes expériences nous ayant appris que les devis initiaux étaient trop souvent largement dépassés.

Au sujet des fermetures de lignes, notre commission se félicite qu'un coup d'arrêt ait été donné à cette opération qui ne pouvait qu'accélérer le dépeuplement de nos zones rurales.

Elle souhaite également qu'on ne se contente pas de maintenir en état les lignes omnibus restées ainsi ouvertes, mais qu'on s'efforce de les moderniser. Elle est frappée, en effet, de la croissance très sensible des compensations tarifaires demandées pour ces liaisons secondaires dont le matériel désuet et la desserte épisodique ne sont pas faits pour retenir les usagers. L'octroi d'une subvention automatique ne doit pas favoriser l'immobilisme.

Avec les transports en commun urbains, nous abordons un domaine sensiblement différent qui bénéficie, depuis quelques années, d'une sollicitude particulière. La première des entreprises concernées est, bien évidemment, la R. A. T. P. qui joue un rôle prédominant dans l'agglomération parisienne sans qu'on puisse ignorer la fonction complémentaire indispensable des chemins de fer de banlieue.

Au sujet du trafic de la Régie, un fait nouveau est apparu. Pour la première fois, en effet, depuis longtemps, le nombre des voyageurs utilisant les autobus, qui avait décliné de moitié en quinze ans, a augmenté de 18,5 p. 100 de 1973 à 1975, et ce mouvement s'est accentué cette année, notamment à Paris : plus de 28 p. 100 par rapport à 1975. Ce résultat est imputable, pour l'essentiel, à l'institution de la carte orange et à la création de couloirs réservés. On estime que le nouveau titre de transport a, à lui seul, accru la clientèle des autobus de 33 p. 100 à Paris et de 10 p. 100 en banlieue.

Tout en se félicitant de ce résultat, on ne peut que regretter que cet afflux de voyageurs ait été sous-estimé par la Régie. Faute d'un nombre suffisant de véhicules on note, en effet, un encombrement excessif des voitures. Nous souhaitons, en conséquence, qu'un rapide accroissement du parc en service remédie à cet inconvénient et permette aux mesures prises de produire pleinement leur effet.

On peut s'étonner, en revanche, que ni les prolongements de lignes, ni la modernisation des stations n'aient eu d'incidence perceptible sur le trafic du métro. Peut-être l'insécurité croissante écarte-t-elle du réseau souterrain de nombreux voyageurs et, en particulier, les femmes seules.

Quoi qu'il en soit, cet engouement pour le réseau de surface constitue une indication intéressante pour les responsables de la Régie qui ont consacré jusqu'à maintenant l'essentiel de leurs efforts à la modernisation du métro.

Nous constatons en analysant les investissements, que les principales actions visent les lignes ferroviaires. Après la jonction récente des lignes 13 et 14, qui réalise une liaison directe entre Saint-Denis et Montrouge, on va voir, l'an prochain, se terminer le corps central du R. E. R. et le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à la station Châtelet, en attendant que cette branche Nord—Sud atteigne, en 1981, la gare du Nord. De plus, de nombreuses radiales seront prolongées de plusieurs kilomètres.

Tout en se félicitant de ces opérations, votre commission observe que, selon une récente enquête, la part des transports en commun dans les déplacements en région parisienne ne

dépasse pas 35 p. 100 et n'est guère que de 17 p. 100 pour les liaisons de banlieue à banlieue, ces dernières étant en accroissement rapide. L'utilité d'un renforcement des lignes périphériques est donc évidente.

Au point de vue financier, l'écart entre les recettes et les dépenses devient tel que les tarifs n'ont plus aujourd'hui qu'un lointain rapport avec le prix de revient. On en jugera en observant que les produits du trafic ne couvrent plus guère que le tiers des dépenses. Quelle que soit la justification sociale et économique d'un tel écart, on ne peut que déplorer un abandon aussi délibéré du principe de la vérité des prix, qui décourage tout effort de saine gestion.

Nous avons enfin jugé utile de consacrer un chapitre particulier aux transports urbains de province dont la situation était devenue de plus en plus critique au point de mettre en cause, dans certains cas, leur maintien.

Les mesures adoptées récemment par le Gouvernement, en premier lieu l'autorisation accordée aux municipalités de recourir à une subvention des employeurs, ont quelque peu amélioré le bilan des entreprises concernées.

Cet appoint, de l'ordre de 50 à 60 francs par habitant, a aidé les villes à compenser les réductions tarifaires consenties aux salariés et à faire face en partie aux investissements les plus urgents.

Il n'en reste pas moins que les aides de l'Etat consenties pour les plans de circulation restent sans commune mesure avec celles accordées en région parisienne à la R. A. T. P., comme d'ailleurs à la S. N. C. F., et cette différence de traitement ne nous apparaît pas pleinement justifiée. Les villes de Lyon et de Marseille voudraient bien, comme Paris, recevoir une subvention de 50 p. 100 pour leur métro !

Vous trouverez, en outre, dans notre avis écrit, quelques précisions concernant le financement et l'Etat des travaux des métros de Lyon et de Marseille, pour lesquels la contribution budgétaire initiale n'a suivi que d'assez loin la croissance du coût de ces opérations.

On nous permettra de rappeler, à ce sujet, que pour le R. E. R. le coût des travaux est supporté, par moitié, par l'Etat et le district. C'est sur ce point que j'insiste, monsieur le ministre.

En conclusion, votre commission ne peut que regretter l'orientation d'une politique de transport qui aboutit, en particulier dans le domaine du fret, à un développement excessif du trafic routier, particulièrement dépensier en énergie, et à un relatif sous-emploi de l'outil ferroviaire.

Il lui semble que cette situation est imputable, tout d'abord, à la préférence donnée par les techniciens du rail aux réalisations spectaculaires intéressant les voyageurs sur les investissements moins « nobles », mais plus profitables, concernant les marchandises, qui procurent les trois cinquièmes des recettes. Il manque, en outre, aux dirigeants de la S. N. C. F. cette aptitude commerciale, ce souci de la recherche du client qui permettent aux professionnels de la route de concurrencer victorieusement le chemin de fer sur ses meilleures liaisons.

Messieurs les ministres, les résultats d'une enquête menée à Oyonnax sont caractéristiques à cet égard. Deux entreprises dont la production annuelle en volume est de 70 000 à 100 000 mètres cubes doivent affréter 1 000 camions pour le transport intérieur et 400 pour l'exportation, soit quatre ou six par jour pour la France et deux pour l'étranger. Malgré des discussions prolongées avec la S. E. R. N. A. M. — service national des messageries — il n'a été possible de réserver que 10 p. 100 du fret à la S. N. C. F.

Un problème de relations et surtout un problème de vitesse se posent car les gens sont très sensibilisés par la vitesse, surtout au moment où les entreprises, étant donné leur situation financière, ne disposent que de stocks limités.

Il serait donc utile que la S. N. C. F. examine de près ce problème. Elle a réussi à résoudre celui des voyageurs ; elle devrait faire de même, au moins partiellement, en ce qui concerne celui des marchandises.

La remise en cause du libre choix de l'utilisateur et de l'égalité des conditions de concurrence ne pouvant être envisagée, la S. N. C. F. doit impérativement revoir non seulement ses méthodes, mais son recrutement, pour tirer le meilleur parti de l'outil incomparable dont elle dispose. Il est, de plus, souhaitable qu'une véritable coordination soit réalisée, aussi bien au plan technique qu'au plan professionnel, entre les moyens ferroviaires et routiers. Enfin, les embranchements particuliers étant

le meilleur moyen pour la S. N. C. F. de s'attacher une clientèle nouvelle, un abaissement de la participation financière demandée à celle-ci apparaît indispensable.

Au sujet des transports en commun, il nous apparaît qu'un tournant favorable a été pris et que le Gouvernement a maintenant une meilleure conscience du rôle important qu'ils sont appelés à jouer tant à Paris qu'en province. Nous ne pouvons donc que souhaiter, après le versement des employeurs, l'extension de la carte orange aux grandes agglomérations.

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions du budget concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (transports). Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais, tout d'abord, remercier vos rapporteurs, Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, et M. Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour la rigueur de leur analyse et la pertinence de leurs observations.

Je m'efforcerais d'y répondre en vous présentant le budget de la section commune et des transports terrestres pour 1977.

Les crédits de la section commune se rapportent à des actions dont les finalités ne sont pas aussi directement appréciables que dans d'autres domaines.

Leur intérêt pour les responsables de la politique des transports est pourtant incontestable. Le secteur des transports est peut-être plus qu'un autre soumis aux variations de la conjoncture. Aussi est-il essentiel de pouvoir apprécier ces variations : c'est la fonction statistique.

Il faut aussi, dans un domaine influant sur la qualité et le cadre de la vie et donc sur les orientations de notre société, éclairer l'action administrative quotidienne par une réflexion à plus long terme. Les activités d'étude et de recherche sont nécessaires. L'accent est mis sur les recherches relatives aux transports en commun.

Les crédits de la section commune sont, pour l'essentiel, consacrés à ces actions ; leur montant s'élève, pour 1977, à 80,665 millions de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement.

Votre commission a adopté deux amendements supprimant certains crédits. Ils me paraissent dommageables. Je me réserve d'y revenir plus longuement au moment de leur examen.

En augmentation de 8,2 p. 100 par rapport à celui de 1976, le budget des transports terrestres s'élève, pour 1977, à 12,5 milliards de francs et comprend deux grandes parties : d'une part, les subventions destinées à l'amélioration des transports collectifs urbains, liées au programme d'action prioritaire n° 21 *Mieux vivre dans la ville* ; d'autre part, les montants des contributions que l'Etat verse à la S. N. C. F. au titre de la convention qui le lie à la société nationale.

Examinons d'abord les transports urbains.

Ainsi que je l'ai déclaré en diverses occasions, je me suis fixé un objectif ambitieux pour le développement des transports en commun en zone urbaine.

Cet objectif va être, d'ici à cinq ans, d'augmenter le nombre des déplacements effectués par les transports en commun de 15 p. 100 en région d'Ile-de-France et de 60 p. 100, en moyenne, dans les agglomérations de province.

Je tiens à souligner le fait, dont vos rapporteurs se sont félicités, que le budget de 1977 confirme le rééquilibrage en faveur de la province voulu par le Gouvernement et déjà amorcé dans les budgets précédents. L'effort consenti pour la région d'Ile-de-France, où le déplacement quotidien de plusieurs millions d'utilisateurs pose des problèmes techniques et financiers d'une grande acuité, n'est pas pour autant diminué.

Les montants des autorisations de programme proposés s'élèvent respectivement à 393 millions de francs pour la région d'Ile-de-France et à 366,5 millions de francs pour la province.

Ce programme comporte, avec certains crédits d'études et d'expérimentations, les subventions d'équipement ainsi que les subventions pour deux types d'actions nouvelles, les axes lourds et les contrats de développement.

En région d'Ile-de-France, les subventions prévues permettent, outre la poursuite des opérations des années précédentes, l'engagement de quatre grandes opérations nouvelles : la gare souterraine de banlieue à la gare du Nord ; la liaison Châtelet—gare du Nord, amorce de l'interconnexion des réseaux R. A. T. P. et S. N. C. F. qui sera mise en service en 1981 dans les délais prévus ; le prolongement de la branche Est du R. E. R., de Noisy-le-Grand à Torcy, complétant la desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ; le prolongement de la ligne de métro n° 7 jusqu'au fort d'Aubervilliers.

Monsieur Billiemaz, vous avez craint que ces projets ne facilitent que les déplacements de la banlieue à Paris, sans que soient améliorées les liaisons de banlieue à banlieue. Votre préoccupation rejoint celles du Gouvernement et de la région. Le R. E. R. et l'interconnexion faciliteront, par des dessertes directes, les liaisons de banlieue à banlieue. L'ouverture, en 1977, de la voie S. N. C. F. entre Massy et Pont-de-Rungis y contribuera, de même que les restructurations des réseaux d'autobus et le développement des couloirs réservés en banlieue. Notre souci doit être de choisir le moyen qui est le plus adapté au trafic. Et j'ai bien noté que vous avez, monsieur Billiemaz, souligné l'importance du réseau de surface.

En province, comme je l'ai indiqué, 365,5 millions de francs sont prévus en autorisations de programme.

Celles-ci concernent, d'une part, les subventions budgétaires pour la construction des métros de Lyon, de Marseille et de Lille. Les crédits de paiement correspondants sont de 44 millions de francs. Je veux dire à cet égard à Mlle Rapuzzi que l'Etat tiendra intégralement les engagements qu'il a pris en matière de révision des subventions de ces projets.

D'autre part, des crédits de 120 millions de francs en autorisations de programme et de 45 millions de francs en crédits de paiement pour les aménagements d'infrastructures destinées aux axes lourds de transports en commun, que les collectivités locales seraient disposées à réaliser. J'entends par « axe lourd » aussi bien la mise en site propre progressive de lignes d'autobus ou de trolleybus que des aménagements plus complets, comme la réalisation de lignes de tramways.

Enfin, 125 millions de francs en autorisations de programme et 30 millions de francs en crédits de paiement concernent les contrats de développement.

La priorité qui doit être accordée aux transports en commun est évidente lorsque l'on considère que, par exemple, deux Français sur trois ont nécessairement recours aux transports collectifs pour la totalité de leurs déplacements motorisés, que le voyageur d'un autobus est dix à vingt fois moins polluant que l'utilisateur d'une automobile et que les transports collectifs sont faibles consommateurs d'espace et d'énergie.

Seul un recours intensif aux transports collectifs, rendus plus attractifs par l'amélioration des fréquences, de la régularité, de la vitesse, et du confort, peut permettre, dans les agglomérations, de satisfaire les besoins croissants de déplacements.

Permettez-moi d'insister aussi sur l'aspect social : de bons transports en commun contribuent à réduire les inégalités sociales et à améliorer le cadre de vie.

Je propose donc une politique contractuelle nouvelle, qui laisse leur responsabilité aux collectivités locales, maîtres d'ouvrage. Elle doit leur permettre, avec l'aide de l'Etat, de faire face aux investissements nécessaires à l'accroissement de l'offre de transport en anticipant sur le développement du trafic.

Bien entendu, la conclusion de ces contrats devra être liée à la réalisation par les collectivités locales de certaines conditions. Je pense particulièrement à la définition d'un programme d'amélioration de l'offre des transports collectifs visant à accroître sensiblement les taux de fréquentation ; l'existence d'un plan de circulation accordant une réelle priorité aux transports en commun ; l'institution du versement de transport partout où il peut être mis en œuvre ; la généralisation de formules tarifaires simplifiées du type « carte orange », dont le très grand succès démontre qu'elle répond aux besoins des usagers ; enfin, le souci d'une productivité satisfaisante.

L'importance de la dotation réservée en 1977 aux transports urbains, notamment en province, traduit la ferme volonté du Gouvernement d'exécuter ce programme en toute priorité.

Cette volonté se manifeste également par l'inscription de crédits supplémentaires destinés à l'amélioration de dessertes régionales dans le cadre de la mise en œuvre des schémas régionaux de transports de voyageurs.

Je voudrais insister sur les orientations que le Gouvernement a définies dans ce domaine et sur la décentralisation qu'il a décidée d'engager, en proposant l'application, d'abord expérimentale, de nouvelles règles administratives et financières.

Aucun transfert de charge ne concernera les régions. Celles-ci disposeront des économies qui auront pu être dégagées par les réorganisations des services omnibus ferroviaires qu'elles auront proposées.

J'ai également noté avec satisfaction que d'autres études régionales étaient en cours au sujet des transports de marchandises et que de nombreuses régions ont accompli un effort particulier, en 1976, pour mieux définir le rôle et les caractéristiques du transport de marchandises pour compte propre.

Le schéma régional de transport en commun s'affirme ainsi comme un document d'orientation à moyen terme fixant des objectifs de qualité de service. Il traduit la volonté d'une cohérence régionale. Il doit être l'affaire de la région aussi bien pour sa conception que pour sa mise en œuvre.

Mais je ne voudrais pas limiter la présentation du budget de 1977 à son aspect purement financier, car l'organisation des transports collectifs urbains et interurbains se situe dans un cadre juridique qu'il convient de préciser et d'adapter aux exigences actuelles.

Je fais élaborer un avant-projet de loi sur les transports publics d'intérêt local, afin de rénover la vieille loi du 31 juillet 1913 et de définir la base législative nécessaire à l'évolution actuelle des transports urbains.

Ce projet de loi, ainsi que les schémas régionaux, relèvent des mêmes préoccupations que celles qui ont animé la commission de développement des responsabilités locales, et qui ont pour objet, à la demande du Président de la République, « d'instaurer une démocratie locale authentique appuyée sur une gestion claire et responsable des affaires publiques ».

Les autres points du budget des transports terrestres comprennent notamment : 22 millions de francs destinés à la batellerie avec un redéploiement en faveur de la batellerie intérieure ; 164 200 000 francs destinés à assurer la continuité territoriale entre la Corse et le continent ; et 11 750 000 francs d'autorisations de programme et 10 200 000 francs de crédits de paiement pour les transports routiers.

Les réticences que votre commission des affaires économiques et du Plan me paraît manifester à l'égard du transport routier sont sans doute quelque peu excessives.

Le transport routier, comme le transport fluvial ou le transport ferroviaire, a ses mérites, et vous avez d'ailleurs exclu toute remise en cause du libre choix de l'utilisateur et de l'égalité des conditions de concurrence.

Je veillerai à ce que la réglementation soit respectée, qu'elle porte sur la charge des véhicules ou sur les temps de conduite et de repos. Mais j'ai besoin, pour y parvenir, du personnel nécessaire et je ne peux pas me passer des créations d'emplois que j'ai demandées à cet effet.

J'en viens à présent à la S. N. C. F., dont M. Fourcade vous entretiendra également tout à l'heure dans le cadre du problème général des entreprises nationalisées intéressant l'activité des transports.

En 1974, le trafic très élevé, notamment dans le domaine du transport de marchandises, avait permis d'atteindre les objectifs du contrat de programme de 1969.

Mais en 1975, la chute brutale du transport de marchandises effectué par la société nationale, conséquence de la diminution d'activité de certains secteurs industriels — sidérurgie et chimie notamment — a provoqué une détérioration sensible de cette situation.

Il en est résulté la perte sérieuse qu'ont signalée vos rapporteurs. Certes, en 1976, un redressement presque unique en Europe a été opéré, mais l'insuffisance globale du compte d'exploitation demeure importante et très préoccupante.

Les compensations tarifaires que l'Etat verse pour avoir limité les hausses de tarifs permettront de limiter la perte comptable et d'éviter un alourdissement des frais financiers de la S. N. C. F.

Pour 1977, les diverses compensations conventionnelles prévues au budget seront de 9 904 millions de francs. Les variations les plus importantes concernent : l'indemnité compensatrice versée à la S. N. C. F. pour les transports parisiens, soit 405 millions de francs contre 297 millions de francs en 1976, augmentation qui résulte de l'ouverture de nouvelles liaisons

et de l'accroissement des fréquences ; la contribution relative au maintien en activité de services omnibus pour 1 273 millions de francs, soit un accroissement de 17,7 p. 100 par rapport à 1976 ; la contribution liée aux charges de retraite — vos rapporteurs l'ont souligné — qui va s'élever à 4 975 millions de francs, mais l'augmentation de 20 p. 100 résulte en partie d'une sous-estimation du montant prévu dans la loi de finances de 1976.

On pourrait s'étonner que, dans ces conditions, les investissements de la S. N. C. F. aient pu progresser à un rythme élevé puisqu'ils atteindront, sur le réseau principal, plus de 3 700 millions de francs en 1976 et 4 680 millions de francs en 1977.

Mais, si l'on veut permettre à la société nationale de faire face à l'évolution du trafic, d'offrir un service de qualité et de réaliser des gains de productivité, une poursuite des investissements est nécessaire.

Il faut, certes, la contrôler avec rigueur. Mais notre logique ne peut pas nous conduire à pratiquer comme certains pays, qui avaient pourtant fondé leur développement sur leur réseau ferroviaire et le redécouvrent aujourd'hui, et à nous interdire, pour des raisons trop strictement financières, des modernisations indispensables.

C'est pourquoi le Gouvernement attache de l'importance à la réalisation de la ligne nouvelle entre Paris et Lyon. Hautement rentable pour l'entreprise et la collectivité, elle s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale. Les premiers travaux débiteront avant la fin de cette année.

Je veux, sur ce sujet que j'aborde sans passion, répondre aux remarques et aux préoccupations qu'ont manifestées vos rapporteurs.

Je ne ferai pas l'historique du processus qui a conduit à l'approbation de ce projet, sinon pour rappeler qu'il n'a été élaboré ni dans le secret ni la précipitation. Déjà lors de la préparation du VI^e Plan, il avait fait l'objet d'un examen.

L'axe ferroviaire Paris—Lyon est celui qui supporte le plus gros trafic voyageurs et marchandises de la S. N. C. F., et la ligne est pratiquement exploitée à sa capacité maximale, notamment entre Saint-Florentin et Dijon.

Pour faire face à ce problème, la S. N. C. F. a étudié quatre grandes options. Compte tenu des coûts respectifs de ces différentes solutions et des avantages qu'elles présentaient, le projet de ligne nouvelle à grande vitesse a été retenu. Sa rentabilité pour la S. N. C. F. atteint 18 p. 100 et le taux de rentabilité pour la collectivité 30 p. 100.

La construction de la ligne nouvelle réduit de 512 à 425 kilomètres la distance entre Paris et Lyon, permettant, outre l'amélioration de la desserte avec un gain de deux heures sur tout le réseau du Sud-Est, pour les usagers de deuxième classe, une diminution importante des coûts d'exploitation et une sensible économie d'énergie.

Le choix du matériel a été fait en même temps que celui de la ligne et l'infrastructure n'a pas été dissociée du matériel roulant qui lui est adapté.

La réputation de l'industrie ferroviaire française, qui est excellente sur le marché international, ne pourra que bénéficier de cette percée technologique. Sinon, Allemands ou Japonais pourraient bien nous devancer.

Monsieur Billiemaz, vous vous êtes particulièrement préoccupé des perspectives de trafic et du financement de l'opération. En ce qui concerne le coût de la ligne nouvelle, ses caractéristiques l'apparenteront à une voie autoroutière et les procédés de réalisation seront les mêmes. La ligne ne comportera, en particulier, aucun tunnel. Il n'y aura donc pas plus de risque de dérapage des prix que pour une autoroute.

Quant aux perspectives du trafic, celui de 1975 a déjà atteint 13 300 000 voyageurs, soit pratiquement le chiffre qui était initialement envisagé pour 1980. Aussi est-il raisonnable de penser qu'avec l'évolution du trafic et les reports que vous avez indiqués, monsieur Billiemaz, et qui correspondent à ce que nous attendons, le trafic sur la ligne nouvelle sera très sensiblement supérieur, à la mise en service, aux 15 200 000 voyageurs envisagés.

L'intérêt de la ligne nouvelle Paris—Sud-Est me paraît donc indiscutable, et j'ai noté d'ailleurs que Mlle Rapuzzi, votre rapporteur spécial, partageait cette conviction.

Il reste que la dégradation importante des comptes de la S. N. C. F. et le niveau des tarifs ne sont pas compatibles à terme avec une politique générale des transports fondée sur

l'économie de marché, la vérité des prix et le libre choix de l'usager. Ils rendent impératif un redressement de la situation financière de la société nationale.

Une telle action doit comporter, comme le remarquent vos rapporteurs, un effort important de l'entreprise pour la réorganisation de l'ensemble de ses activités commerciales dans le domaine du transport des marchandises, afin d'aboutir à une efficacité comparable à celle qu'elle a obtenue dans le secteur des transports rapides de voyageurs.

L'effort de la S. N. C. F. doit porter, en priorité, sur la régularité des acheminements et le respect des dates de livraison, ainsi que sur la réalisation d'une meilleure complémentarité avec la route.

La mise en œuvre de cette politique de redressement suppose l'établissement, par la société nationale, d'un plan d'entreprise définissant ses objectifs précis, ses perspectives financières, les mesures de gestion qu'elle compte appliquer et une précision des échéances.

Comme par le passé, les obligations respectives de l'Etat et de la société nationale seront clairement délimitées et appliquées avec rigueur, notamment en ce qui concerne les missions de service public et les compensations financières qu'elles entraînent.

Sans doute, la conjoncture économique actuelle est-elle difficile, mais l'activité ferroviaire est indispensable à la vie économique et à la prospérité de la nation et tout doit être fait pour que l'œuvre de rétablissement de la situation soit conduite à son terme.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le budget que je viens ainsi de vous présenter porte la marque, dans sa continuité, de certaines inflexions politiques. Les plus notables ont pour objet de renforcer l'efficacité et la cohérence du système de transport et d'engager très largement l'exécution du programme d'action prioritaire relatif aux transports urbains. C'est la raison pour laquelle j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir accepter ce budget. (*Applaudissements à droite et sur les travées de l'U. C. D. P. et de l'U. D. R., ainsi que sur plusieurs travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, après les rapporteurs dont j'ai noté les observations précises, objectives et constructives — ce dont je les remercie — et après M. Cavaille qui vous a présenté le budget de la section commune et des transports terrestres, je voudrais évoquer brièvement l'un des problèmes essentiels que pose le présent budget et qui est celui de la situation des entreprises publiques du secteur des transports.

Ce faisant, je me permettrai d'anticiper un peu sur les discussions de cet après-midi et de cette nuit puisque j'évoquerai la situation de l'ensemble des entreprises publiques de transport, dont certaines appartiennent au secteur aérien et au secteur maritime.

Je le ferai car le diagnostic que l'on peut porter sur la situation de ces entreprises doit être parfaitement connu du Sénat comme de l'Assemblée nationale.

De plus, les intentions du Gouvernement, pour tenter de modifier cette situation et d'engager l'ensemble de ces entreprises dans la voie du redressement, supposent une action continue, résolue et, par conséquent, une très grande attention de l'ensemble du Parlement.

Tout d'abord, le diagnostic est pessimiste. Il me paraît donc utile de rappeler quelques chiffres.

Les grandes entreprises du secteur des transports sont au nombre de cinq : la S. N. C. F. et la R. A. T. P. — dont les rapporteurs et M. le secrétaire d'Etat viennent de vous parler — Air France et l'aéroport de Paris, pour le secteur aéronautique, et la Compagnie générale maritime, pour le secteur de la marine marchande.

Ces entreprises connaissent des déficits importants qui s'ajoutent aux contributions diverses que l'Etat leur accorde. Il en résulte un effort budgétaire considérable qui, compte tenu des dispositions prévues dans le dernier « collectif » de 1976, tel que vient de l'adopter le Gouvernement, sera de l'ordre de 14 600 millions de francs pour l'année 1976.

Pour 1977, comme vos rapporteurs viennent de le souligner, les concours à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. atteindront, au total, 11 360 millions de francs et représenteront — c'est pourquoi je me suis permis d'intervenir à ce point du débat — plus de la moitié des concours versés par l'Etat à l'ensemble des entreprises publiques.

Plus inquiétante est l'évolution de ces dépenses car la charge supportée par l'Etat a doublé depuis 1972, ce qui correspond à un rythme de croissance annuelle de plus de 18 p. 100, très supérieur au rythme d'augmentation de la dépense publique.

Enfin, il n'est pas dépourvu d'intérêt de rapprocher ces chiffres des effectifs des entreprises qui en bénéficient. Globalement, le secteur public des transports, pour les cinq entreprises que je viens d'évoquer, emploie 355 000 personnes et la contribution de l'Etat est, à l'heure actuelle, de l'ordre de 42 000 francs par agent et par an, alors que les dépenses de personnel par agent en activité dépassent, en moyenne, 76 500 francs, chiffre qui atteint son maximum à Air France, comme nous le verrons cet après-midi, avec près de 93 000 francs par agent et par an.

Ces constatations m'amènent à formuler deux observations essentielles.

Premièrement, il est impératif de stabiliser le prélèvement des entreprises publiques sur les ressources générales du budget.

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Si nous n'y parvenons pas, nous serons acculés à un choix douloureux : ou bien accroître la pression fiscale, ou bien relever les tarifs d'un secteur sensible du point de vue de la lutte contre l'inflation, ou bien encore renoncer à d'autres investissements de l'Etat — routes, voies navigables, ports, hôpitaux — plus aisément « reportables », compte tenu du caractère de dépenses de fonctionnement des subventions aux entreprises publiques.

En raison de la responsabilité que j'exerce au ministère de l'équipement, je mesure pleinement les rigidités qui résulteraient de la perpétuation de l'état actuel des choses et la gravité des arbitrages qui s'imposeraient au Gouvernement, en ce qui concerne les investissements publics, si la montée des concours aux entreprises publiques n'était pas endiguée.

Deuxièmement, cette dégradation de leur situation fausse tous les critères de contrôle de la gestion des entreprises publiques et rend incertaine l'appréciation de leur efficacité.

La notion même de structure de l'entreprise se trouve vidée de son sens puisque disparaît la nécessaire cohérence entre les résultats et les politiques suivies en matière d'investissements, de salaires, de développement commercial.

C'est ainsi qu'à effectif constant, entre 1975 et 1976, les dépenses de personnel ont crû dans les entreprises publiques du secteur des transports de près de 17 p. 100, alors que, dans le même temps, les concours publics augmentaient de 16 p. 100. Il y a là un parallélisme inquiétant : les liaisons entre résultats et investissements, entre résultats et expansion ne peuvent disparaître sans conséquence. Nos entreprises publiques sont en train de se transformer en de gigantesques ensembles dont le comportement devient de moins en moins industriel et commercial, où les critères d'efficacité deviennent diffus et où s'efface la sanction des résultats.

C'est l'ensemble de ces éléments et le caractère budgétairement insupportable de la poursuite de la dégradation actuelle qui amènent le Gouvernement à envisager une action de redressement. Celle-ci passe par des interventions à trois niveaux : au niveau du contrôle, au niveau d'une meilleure définition des rapports entre l'Etat et l'entreprise, enfin des interventions à l'intérieur même de l'entreprise.

Je voudrais donner au Sénat quelques éclaircissements sur ces diverses interventions.

Pour ce qui touche au contrôle, ce n'est pas à votre assemblée, compte tenu de l'initiative prise par le président Bonnefous voilà quelques mois et qui tendait à confier directement à la Cour des comptes le contrôle *a posteriori* de la gestion des entreprises publiques, que je dirai combien il est nécessaire de disposer d'un contrôle homogène et complet de l'ensemble des activités propres des entreprises publiques comme de celles de leurs filiales et sous-filiales.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je tiens à dire que c'est grâce à votre aide, monsieur le ministre, que nous avons obtenu satisfaction. Cette procédure donnera, à notre avis, des résultats appréciables au cours des prochaines années.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Cette réforme entrera en vigueur dès le début de l'année prochaine. J'en attends personnellement beaucoup et je souhaite qu'une large publicité soit donnée aux travaux des magistrats chargés de l'examen des comptes des entreprises publiques.

Il me paraît évident, en effet, qu'une meilleure prise de conscience par le public de la situation de ce secteur et de la charge que supporte l'Etat contribuera grandement à rétablir la nécessaire cohérence au sein d'une même entreprise entre les différents paramètres de gestion.

Mais l'aspect le plus délicat — M. Cavallé l'a évoqué tout à l'heure — c'est la définition des rapports entre l'Etat et les entreprises.

Il est clair que l'Etat demande souvent à certaines entreprises d'exercer certaines activités qui ne contribuent pas à leur rentabilité propre, mais que justifie néanmoins l'intérêt du public.

Il est normal que l'Etat compense la charge qui en découle pour les entreprises : il devient alors, en fait, client de l'entreprise au même titre qu'un usager.

C'est ainsi que le budget de l'Etat contribue, dès à présent, au maintien des voies omnibus de la S.N.C.F., dont on a suspendu les fermetures, à l'entretien de ses infrastructures et aux réductions de tarif pour motifs sociaux ou familiaux.

C'est ainsi que l'Etat, la région parisienne et les départements participent aux dépenses de fonctionnement et d'infrastructures de la R.A.T.P. dans le cadre des conventions qui délimitent les devoirs et obligations de chacun.

Il faut toutefois éviter que le service public ne se transforme en alibi commode pour justifier les déficits des entreprises, tout le monde s'accordant alors pour en rejeter la faute sur l'Etat.

C'est pourquoi je voudrais énumérer en la matière quelques règles claires.

D'abord, le service public ne peut être défini que par les autorités publiques, nationales ou locales : ce n'est pas à l'entreprise de faire valoir après coup que l'Etat ne lui aurait jamais permis de prendre telle ou telle initiative.

A cette fin, je me suis notamment assuré qu'aucune ouverture de ligne n'a été imposée à la compagnie nationale Air France et qu'aucune fermeture de ligne non rentable ne lui a été refusée. La structure du réseau d'Air France résulte de la politique suivie par la compagnie.

L'exemple d'autres compagnies montre qu'une telle activité peut être lucrative. Il est donc souhaitable que la compagnie nationale Air France obtienne des résultats analogues à ceux de ses concurrents.

Ensuite, le service public doit être confié aux entreprises qui paraissent capables de l'assurer dans les meilleures conditions de permanence et d'efficacité.

Cette dévolution doit pouvoir être remise en cause si la nature du service à rendre se modifie ou si l'entreprise à laquelle il est confié ne parvient pas à l'assurer à la satisfaction des usagers.

A cet égard, je dirai au Sénat que je suis extrêmement préoccupé, entre autres choses, par la continuité territoriale entre le continent et la Corse. L'Etat consent à ce titre des dépenses qui figurent au budget des transports terrestres et qui représentent une part importante de l'effort financier global de l'Etat en faveur de la Corse. En 1977, ainsi que les rapporteurs l'ont signalé, les inscriptions atteignent 164 millions de francs.

Or je constate que des conflits sociaux, déclenchés pour les motifs les plus divers, restreignent la portée de cette aide à l'économie corse.

Il me paraît inconcevable qu'une minorité de quelques centaines de personnes soumette à son bon plaisir une population entière. Il faudra donc trouver de nouvelles modalités d'organisation de ce service. (*Très bien ! Très bien ! à droite.*)

Enfin, le service public ne doit pas être figé. L'Etat et les collectivités locales doivent revoir périodiquement les contraintes mises à la charge des entreprises et ne pas hésiter à les adapter.

Le développement de l'urbanisation impose, dans bien des cas, une extension des réseaux de transport en commun. C'est précisément ce qui justifie les améliorations du réseau ferré urbain et de banlieue en région parisienne et la création des métros des villes de Lyon, Marseille et Lille.

Dans un autre domaine, le Gouvernement a décidé que les économies que procureraient à l'Etat certaines réorganisations de voies ferrées secondaires qui seraient faites à l'initiative des régions s'intégreraient dans des schémas régionaux de transport et bénéficieraient donc à l'ensemble des opérations.

L'action la plus difficile, celle qui nécessitera certainement le plus d'efforts à la fois de réflexion et de méthode, c'est l'action interne aux entreprises.

L'effort de redressement ne peut être couronné de succès que si l'entreprise tout entière y adhère et y participe. Il ne doit donc pas — et ne sera pas — dirigé contre les personnels des entreprises dont je tiens, après les rapporteurs, à saluer ici le dévouement et la grande compétence.

Mais il est souhaitable que ces personnels comprennent que la collectivité nationale et l'Etat ne peuvent accepter de voir se perpétuer l'évolution des dernières années. S'ils s'installaient dans la passivité et le déficit, ils risqueraient de voir compromises les chances de développement de leur entreprise et donc de leur carrière.

L'Etat doit laisser se développer les branches de l'arbre qui sont saines et prometteuses de fruits et élaguer celles qui se dessèchent ou qui, par leur développement excessif, menacent de priver leurs voisines de la sève nourricière.

On m'objectera sans doute que tout le mal vient des tarifs et que tout déficit disparaîtrait s'ils étaient portés à un niveau adéquat. Hélas ! cette assertion ne peut tout expliquer.

D'une part, certaines entreprises, comme Air France et la Compagnie générale maritime, sont soumises, dans ce domaine, aux mêmes contraintes que leurs concurrentes. Je constate que les résultats ne sont malheureusement pas comparables.

D'autre part, la S.N.C.F. et la R.A.T.P. ont, certes, des tarifs réglementés ; mais il convient de rappeler que l'Etat verse à ces sociétés des compensations financières pour les limitations et les retards d'augmentation des tarifs qu'il leur impose.

Mlle Rapuzzi et M. Billiemaz ont longuement évoqué le problème du trafic marchandises de la S.N.C.F. Cette dernière a relevé ses tarifs marchandises de 12 p. 100 en 1975 et de 8 p. 100 en 1976. Malgré ces deux relèvements, qui représentent une majoration importante de recettes, le déficit croît. Les difficultés proviennent non pas des tarifs, mais du trafic.

L'Etat est donc prêt à définir de façon plus précise les obligations de service public qu'il impose aux entreprises du secteur des transports et les engagements financiers qu'il prend à ce titre. En contrepartie, et dans le cadre des objectifs ainsi fixés, les entreprises doivent rétablir leur situation financière et parvenir à l'équilibre d'exploitation.

Cette œuvre de redressement implique que l'ensemble de l'entreprise partage des objectifs communs.

Elle pourra être menée à bien dans le cadre de plans d'entreprise glissants, élaborés par l'entreprise et servant de base au dialogue qu'elle poursuit avec les pouvoirs publics.

Cette pratique, déjà en vigueur dans certaines entreprises, doit se généraliser.

J'attends de ces plans d'entreprise qu'ils aident à une meilleure prise de conscience de la cohérence indispensable entre les différentes fonctions de l'entreprise — investissements, marchés, salaires, prix — et procurent aux dirigeants et aux pouvoirs publics une vue d'ensemble des différentes solutions envisageables.

Ils doivent également permettre de dégager les perspectives financières à moyen terme et de définir les mesures de gestion à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés.

Instruments de cohérence au niveau de l'entreprise, ces plans ne sauraient devenir le lieu géométrique des revendications de tous ordres et être ravalés au rang d'artifices de présentation destinés à obtenir plus facilement des subventions.

J'entends que les entreprises présentent divers partis formant chacun un tout cohérent et que l'Etat ne s'engage sur l'un de ces partis qu'après un examen approfondi et une discussion très précise des objectifs de l'entreprise dans le cadre d'une stabilisation des concours budgétaires à l'ensemble des entreprises publiques.

Ce document, une fois qu'il aura reçu l'agrément des pouvoirs publics, devra être largement diffusé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise ; il constituera la référence à laquelle rattacher les débats dont l'entreprise fera l'objet et les contrôles auxquels elle sera soumise dans le cadre de la procédure que nous avons évoquée tout à l'heure.

Mesdames, messieurs les sénateurs, la situation de l'ensemble de nos entreprises publiques du secteur des transports est difficile.

Il est impossible, je le dis très clairement, de continuer à voir progresser l'ensemble des subventions à ces entreprises plus rapidement que le développement de leurs recettes ou même que le développement de l'ensemble des dépenses publiques. La situation actuelle appelle donc un certain nombre de mesures courageuses.

Je compte aborder ces mesures avec détermination et je ne doute pas du soutien que m'apportera le Sénat pour conduire efficacement l'action de réforme que s'impose. (*Applaudissements à droite, au centre et sur les travées de l'U. C. D. P.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1976 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 22 minutes ;

Groupe socialiste : 20 minutes ;

Groupe communiste : 18 minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe : 15 minutes.

La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Monsieur le ministre, nous avons écouté avec attention votre discours.

Je veux rappeler au Sénat combien, en tant que ministre des finances, vous avez efficacement aidé la commission des finances pour que soit institué un contrôle régulier de la Cour des comptes sur la gestion de l'ensemble des entreprises publiques.

Un tel contrôle était devenu indispensable, notamment en raison de l'importance des déficits, que vous venez vous-même de relever.

Vous avez souhaité que le maximum de publicité soit donné à ce contrôle. Je peux vous garantir, sur ce point, le concours du Sénat. En effet, nous nommerons, comme cela a été décidé, un rapporteur spécial de la commission des finances qui, après que le rapport de la Cour des comptes aura été déposé, communiquera au Sénat les observations et, si cela est nécessaire, les souhaits des membres de la commission des finances.

Quelle que soit l'opinion que l'on ait des nationalisations, que l'on y soit favorable ou non, ce qui est nationalisé est nationalisé. Il n'a pas été question jusqu'à présent — personne d'ailleurs ne l'a demandé — de supprimer un très grand nombre de ces nationalisations. Mais il est indispensable, me semble-t-il, que pour ceux-là mêmes qui en demandent l'extension, les nationalisations ne soient pas, pour le public, synonyme de déficit ou de mauvaise gestion. A partir du moment où, comme vous l'avez indiqué, cette gestion est défectueuse, il faut voir pour quelles raisons. C'est ce que nous étudierons ? Il est évident qu'à ce sujet le contribuable doit être informé.

C'est la raison pour laquelle il nous paraissait indispensable que le contrôle du Parlement, à deux degrés je le reconnais, puisque nous ne sommes pas en mesure de l'assurer seuls, mais après le travail de la Cour des comptes, donne toute satisfaction à ceux qui vont payer l'impôt. Car c'est bien à cela que l'on aboutira.

Je voudrais maintenant vous interroger sur un point précis : l'importance des sommes actuellement recueillies par les comités d'entreprise dans le secteur public n'amène-t-elle pas à se demander si ce prélèvement est ou n'est pas excessif et si l'utilisation de son produit est conforme à la gestion des finances publiques ? C'est une question parmi beaucoup d'autres que nous pourrions poser et sur laquelle nous devons nous pencher.

Mais ce que je voudrais surtout préciser, c'est que vous aurez le concours du Sénat tout entier afin que la meilleure gestion soit assurée. C'est l'intérêt de la Nation, c'est l'intérêt du Parlement. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

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

M. Charles Ferrant. Ayant examiné le budget des transports terrestres que vous nous présentez aujourd'hui, messieurs les ministres, j'ai pu constater, ainsi que cela a été au demeurant fort bien expliqué par nos rapporteurs, tout à l'heure, que sur 12 milliards de francs, l'essentiel de la dotation — soit environ 10 milliards de francs — consiste en une participation de l'Etat au budget de la S. N. C. F. Mais là n'est pas mon propos. Je reviendrai d'ailleurs tout à l'heure sur d'autres problèmes de la S. N. C. F.

Je vais intervenir d'abord sur un autre moyen de transport, sur lequel j'aimerais attirer aujourd'hui votre attention. Il s'agit de la batellerie dont la situation est, à n'en pas douter, particulièrement préoccupante.

Si les voies d'eau ont connu une légère progression de leur activité dans les six premiers mois de 1976, pendant les mois de juillet et d'août, le trafic fluvial s'est fortement détérioré : cela est dû notamment aux mauvaises conditions climatiques qui ont affecté directement les conditions de navigabilité et ont entraîné une réduction des transports de denrées agricoles. Les professionnels estiment que le trafic pour l'année 1976 sera tout au mieux égal, mais plus probablement inférieur à celui de 1975.

Les raisons de la crise que traverse depuis de nombreuses années la batellerie française ont été fort bien analysées dans un rapport présenté au nom de la section du cadre de vie au Conseil économique et social, le 8 octobre dernier. On y décèle d'abord le manque de cohésion et d'entretien du réseau des voies navigables françaises puisqu'une partie de celles-ci date de 1880, ensuite la vétusté des matériels utilisés et le maintien de certaines structures sociales et de pratiques commerciales souvent désuètes, enfin, les difficultés d'adaptation de certains artisans.

Toutes ces raisons font que finalement le transport fluvial français ne représente que 6,5 p. 100 du total du transport terrestre national alors qu'il est de 50 p. 100 aux Pays-Bas, de 25 p. 100 en Allemagne et de 20 p. 100 en Belgique.

Aussi faudrait-il mettre en œuvre un véritable plan de redressement de la batellerie française.

Il conviendrait à cet égard que l'Etat favorise la mise en chantier de liaisons à grand gabarit entre bassins dans des délais raisonnables.

Or, le projet de budget que vous nous présentez aujourd'hui se trouve être malheureusement très insuffisant pour mener à bien cette politique ambitieuse : non seulement, il ne permet pas de tenir pour vraisemblable le respect des engagements du programme d'action prioritaire n° 6 inscrit au VII^e Plan, mais encore les crédits que vous consacrez à l'axe mer du Nord—Méditerranée, pourtant relativement insuffisants, sont prélevés pour partie sur les opérations d'urgence nécessitées dans les bassins de la Seine et du Nord. Faut-il rappeler à cette occasion que la liaison Seine—Nord et la liaison Seine—Est sont essentielles pour l'économie du pays ?

Peut-être conviendrait-il de demander l'ouverture de crédits supplémentaires au titre de fonds d'action conjoncturelle pour l'année 1977, afin d'apporter un correctif salutaire à la mauvaise orientation dans ce domaine de votre budget.

En outre, le Normand que je suis n'oublie pas que le transport fluvial a tendance à devenir d'une manière assez naturelle dans la chaîne des transports, la prolongation du transport maritime et je pense qu'il conviendrait, ainsi que le souligne le Conseil économique et social, que ce soit sous cet angle que les perspectives de son développement soient réexaminées.

Il convient également de signaler que le transport fluvial est une telle source d'économie d'énergie que nos voisins européens ont révisé en hausse leur programme de développement de transport par voies navigables.

Faut-il aussi rappeler que le transport fluvial est très sérieusement concurrencé par les transports routiers ou ferroviaires ? Or, les artisans, les petites flottes et les compagnies sont déjà très sérieusement affectées par une baisse d'activité allant, selon les trafics, de 15 à 40 p. 100, et éprouveront en 1977, eu égard à la baisse de l'activité économique, de sérieuses difficultés de trésorerie.

Il est probable, dans ces conditions, que la couverture des charges d'exploitation ne pourra plus être assurée dans tous les cas, que les entretiens seront différés, les amortissements ajournés : ainsi les artisans verront leur pouvoir d'achat réduit et les salariés pourront de plus en plus difficilement accepter ces inégalités de traitement.

Aussi, monsieur le ministre, conviendrait-il éventuellement de remettre en vigueur l'origine de la subvention compensatrice naguère appliquée en pareil cas à la batellerie, ainsi qu'il est prévu de le faire pour la S. N. C. F.

Quelques mots encore, avant d'en terminer, sur les problèmes des personnels de cette branche d'activité.

Je pense que, dans le cadre de l'harmonisation sociale, il conviendrait sans doute de rechercher une solution au problème du départ à l'âge de la retraite : les salariés de la batellerie devraient, en effet, pouvoir bénéficier à taux plein de leur pension de retraite dès l'âge de cinquante-cinq ans en raison du métier particulièrement éprouvant qu'ils exercent durant de longues années.

Autre problème : la scolarisation. Elle est plus difficile dans ce milieu professionnel que dans d'autres, puisque les enfants de bateliers doivent très souvent quitter le milieu familial pour être placés à terre, souvent en internat, ce qui est une charge non négligeable pour leurs parents. Aussi, conviendrait-il de rechercher une solution à ce problème, laquelle ne pourrait être que la gratuité complète de la scolarisation, du primaire au supérieur, pour tous les enfants du milieu batelier navigant.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques réflexions que je voulais vous livrer à propos des problèmes que connaît la batellerie française, étant bien entendu que les réformes nombreuses et profondes à entreprendre dans ce domaine ne doivent, à mon avis, s'effectuer qu'en étroite collaboration avec les membres de la profession.

En ce qui concerne les transports terrestres, nous notons d'une manière générale, et nous le regrettons, que les crédits d'investissement marquent une pause que nous espérons momentanée. Mais nous voyons avec satisfaction le rééquilibrage en ce qui concerne les autorisations de programme affectées d'une part, à la région parisienne, d'autre part, à la province.

Nous tenons également à marquer l'intérêt que nous portons à l'innovation du VII^e Plan qui consacre les contrats de développement des transports collectifs urbains et nous demandons que soit poursuivie et amplifiée la mise en place des plans de circulation, ainsi que la création d'axes pour les transports collectifs urbains, en notant pour cette dernière la majoration tant des autorisations de programme que des crédits de paiement.

En ce qui concerne la S. N. C. F., nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, de confirmer votre attachement à la notion de service public, seule garantie à nos yeux de l'avenir de cette entreprise nationale. Nous souhaiterions également que vous nous donniez toutes informations utiles pendant l'examen de ce budget sur le nouveau contrat de programme envisagé entre l'Etat et la S. N. C. F., ainsi que sur les conditions d'application et de contrôle du premier règlement social communautaire européen « route » et la préparation du deuxième.

Mes collègues du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès m'ont prié également de vous poser un certain nombre de questions.

La première concerne les suites à donner au rapport de la D. A. T. A. R. sur la réouverture éventuelle de lignes ferroviaires fermées durant les dernières années. Il s'agit de lignes qui ont pu paraître d'intérêt secondaire au moment de leur fermeture, mais dont on s'aperçoit aujourd'hui qu'elles sont absolument nécessaires au développement des régions qu'elles desservent.

La deuxième question est relative à la conclusion des discussions qui doivent intervenir en commission mixte du statut sur la réglementation du travail du personnel de la S. N. C. F.

Quant à la troisième, elle a trait au devenir et à l'avenir des personnels de la compagnie internationale des wagons-lits, notamment en ce qui concerne la restauration ferroviaire et les ateliers.

Enfin, la quatrième question porte sur le règlement de certains problèmes spécifiques au personnel féminin, notamment l'élargissement du congé de maternité et la reversion de la pension de la femme agent.

Nous avons, monsieur le secrétaire d'Etat, pris acte avec intérêt et satisfaction de la réunion convoquée à votre initiative et groupant, outre les représentants de la S. N. C. F., les dirigeants des principales associations des cheminots anciens combattants et nous souhaiterions que vous nous indiquiez quelle suite comporteront les premières réunions qui se sont déroulées en 1976.

Sous le bénéfice de ces observations, et dans l'espoir d'obtenir des réponses positives de votre part, le groupe de l'union cen-

triste des démocrates de progrès votera les crédits concernant les transports terrestres. (*Applaudissements sur certaines travées à gauche et au centre.*)

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

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, je limiterai mon propos aux problèmes des transports de la région Ile-de-France.

S'il est vrai que l'article 6 de la loi créant la région dispose que la région définit et met en œuvre, après avis des conseils généraux, la politique des transports et de la circulation, l'Etat détient en réalité la haute main sur les décisions. Par conséquent, votre responsabilité est entière.

La région Ile-de-France, c'est 17 millions d'utilisateurs de moyens de transports collectifs et individuels ; c'est 20 p. 100 de la population sur 2 p. 100 du territoire national ; c'est chaque année 2 316 millions d'usagers des transports en commun.

Si les déplacements Paris—Paris et Paris—banlieue sont effectués respectivement à 70 p. 100 et à 74 p. 100 par les transports en commun, ils ne le sont qu'à 22 p. 100 pour les déplacements interbanlieue. Le temps moyen passé dans les migrations quotidiennes domicile-travail s'est allongé au fil des ans : une heure trente actuellement.

Au demeurant, le préfet de région constate que ce temps moyen recouvre de grandes inégalités de situations puisque un million de personnes, soit un actif sur quatre, passent plus de deux heures par jour en déplacements.

Ces quelques chiffres soulignent à l'évidence les distorsions, les points noirs, en bref le retard accumulé et que nous déplorons.

La croissance démographique, l'implantation des concentrations urbaines, l'exode que subit Paris et, maintenant, la proche banlieue, ne sont pas dus à je ne sais quelle fatalité ! Le responsable est une politique, la vôtre, qui livre aux spéculateurs de l'immobilier et aux grandes entreprises l'essentiel de l'urbanisation.

La politique des transports que mène le Gouvernement depuis vingt ans est caractérisée par la pénurie, la discrimination sociale et est, de surcroît, anti-démocratique. Aujourd'hui s'y ajoute — c'est ce qui ressort des propos de M. le ministre de l'équipement — une véritable déclaration de guerre contre les entreprises nationales.

M. Roger Gaudon. Très bien !

M. Guy Schmaus. Le slogan sur la priorité aux transports en commun a déjà huit ans, mais les résultats ne sont guère probants. Ces dernières années, nous avons assisté davantage à une stagnation des crédits routiers qu'à une progression spectaculaire des investissements pour les transports collectifs.

Vous avez vous-même déclaré à l'Assemblée nationale, et tout à l'heure devant nous, monsieur le secrétaire d'Etat, que votre programme se limitait à la poursuite des opérations engagées les années précédentes. Nous attendons toujours la programmation précise du prolongement des lignes de métro à Bobigny, Villejuif et Romainville.

La discrimination sociale est patente. On est frappé par les choix retenus dans la progression des infrastructures, l'Ouest passant toujours avant l'Est.

De belles zones d'aménagement concerté sont mises en place avant les banlieues populaires, les centres d'affaires sont édifiés avant les H. L. M.

Je citerai quelques exemples : le R. E. R. vers Saint-Germain réalisé avant les tronçons Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée ; Roissy-Orly mis en œuvre avant le prolongement des lignes de métro en proche banlieue, la ligne n° 10 à Boulogne prolongée avant la ligne n° 7 à La Courneuve, alors que les populations concernées sont bien différentes.

La Défense est de mieux en mieux desservie. Pour Parly II, on a doublé le tunnel de Saint-Cloud, mais pour Grigny-la-Grande Borne, qu'a-t-on fait ? Une nouvelle gare S. N. C. F. située loin des habitations.

La conception des ouvrages est elle aussi significative. On n'a pas lésiné pour le périphérique dans le 16^e arrondissement. Le projet A 86 dans l'Ouest est somptueux, mais que fait-on pour le périphérique à Levallois et pour la A 13 bis à Clichy, la A 86 à La Courneuve et la A 3 à Bagnolet ? On prévoit trois stations sur la ligne n° 10 à Boulogne, mais une seule à Clichy !

Vous venez d'inaugurer, monsieur le secrétaire d'Etat, le tronçon sud de la ligne n° 14. Pourquoi la distance moyenne entre les stations y est-elle de 778 mètres alors qu'elle serait de 1 350 mètres entre Clichy et Asnières, soit près du double, bien que la densité de population soit plus élevée ?

Les automobilistes paraissent être votre cible fiscale privilégiée. Ils payent, en effet, les taxes sur l'essence, la vignette, les cartes grises, les amendes pour stationnement interdit, ce qui laisse un confortable bénéfice à l'Etat.

Jugez-en ! Par an, quatre millions de mètres cubes d'essence sont consommés. Or, chaque mètre cube rapporte 1 500 francs de taxe spécifique à l'Etat, soit six milliards de francs. En outre, la vignette représente approximativement trois cent millions de francs. C'est clair, non ?

Votre politique est antidémocratique. Qui décide en effet ? Pour les investissements, c'est l'Etat, puisque les entreprises de transports en commun sont placées sous sa tutelle. La majeure partie des investissements est supportée par les collectivités qui, pourtant, payent 45 p. 100 pour les routes et 70 p. 100 pour les transports en commun.

Existe, certes, pour les investissements, la déclaration d'utilité publique qui nécessite une enquête préalable, mais la décision finale appartient au Conseil d'Etat ou à vous-même. C'est si vrai que vous avez passé outre aux recommandations des commissaires enquêteurs pour le métro de Clichy.

A travers le syndicat des transports parisiens, c'est l'Etat qui décide, puisque cet organisme est composé, en majorité, de fonctionnaires des ministères et que, comble d'ironie ou double précaution, l'Etat possède au surplus un droit de veto.

D'ailleurs, la situation créée par les groupes bancaires et financiers ne peut que rendre souvent impossible une politique cohérente et à long terme. Qui, par exemple, a décidé et mis en œuvre La Défense ou Maine-Montparnasse ?

La région discute des schémas directeurs d'aménagement urbain, les municipalités des plans d'occupation des sols. Mais ce ne sont pas elles qui délivrent les permis de construire ni les autorisations d'implantation des bureaux et des usines.

Ainsi, la politique gouvernementale des transports est malthusienne, discriminatoire et foncièrement antidémocratique. Une autre politique des transports nécessiterait des structures démocratiques, un plan ambitieux, des moyens importants.

Afin de prendre réellement en compte les intérêts des usagers, il convient d'assurer une participation accrue de l'Etat et des employeurs, d'alléger les charges des entreprises de transports publics, contrairement aux déclarations de M. le ministre de l'équipement, de satisfaire les revendications des personnels, d'élargir la zone des transports parisiens, d'instaurer une tarification unique et de rejeter tout péage urbain.

Cette politique permettrait d'assurer une véritable priorité aux transports en commun, les plus économes en énergie et les plus rentables pour la collectivité, sans pour autant pénaliser les automobilistes.

Tel est, précisément, le sens des nombreuses actions engagées par les usagers, qui trouvent auprès des communistes des défenseurs particulièrement attentifs.

M. Léon David. Très bien !

M. Guy Schmaus. La qualité de la vie, si souvent prônée par les instances officielles, y gagnerait.

Ma conclusion sera la suivante : notre désapprobation de votre politique va de pair avec les propositions constructives et réalistes dont la population de notre région a un urgent besoin. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Roger Quilliot. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget des transports terrestres pour 1977 correspond, globalement, à une reconduction du budget de 1976, en valeur réelle.

Les dépenses de fonctionnement sont difficilement compressibles, ce sont donc surtout les dépenses d'équipement qui subissent un certain tassement. Les rapporteurs ayant insisté sur ce point, je me dispenserai de tout autre commentaire.

Notons seulement que la réalité est peut-être un peu différente dans la mesure où existent certains « systèmes » parallèles et exceptionnels dont le plan de mise en valeur du Massif central est un exemple intéressant.

Il est d'autant plus aisé de parler de ce plan que 85 p. 100 des crédits environ sont réservés aux transports.

Je présenterai à ce sujet deux remarques. Nous n'avons pas réussi, jusqu'à présent, à obtenir que cette aide soit « clarifiée ».

L'aide financière que représente ce plan est moins importante que pourrait le laisser croire la publicité qui a été faite autour de lui. Beaucoup d'opérations qu'il contient étaient déjà prévues budgétairement. Je cite inlassablement l'exemple d'une sortie de Clermont-Ferrand, programmée il y a trois ans déjà, mais qui est inscrite avec une constance digne d'un meilleur objet dans chacun des comptes rendus.

Il apparaît que priorité est donnée au secteur routier — 625 millions de francs en trois ans — la part réservée aux chemins de fer — 133 millions de francs — étant évidemment plus modeste. Elle a cependant permis d'amener jusqu'à Clermont-Ferrand le train « Corail ». C'est une amélioration que nous ne pouvons qu'enregistrer. Nous attendons depuis si longtemps notre dû, c'est-à-dire le début du désenclavement de l'Auvergne, que nous ne saurions, bien entendu, critiquer la place accordée aux transports.

Nous nous demandons cependant si, là comme ailleurs, une priorité excessive n'est pas donnée aux transports individuels par rapport aux transports collectifs. J'ai longuement entendu parler du train à grande vitesse qui doit desservir des régions beaucoup plus développées que la nôtre et je ne puis que m'en réjouir pour elles. Cependant, chez nous — mon collègue M. Mézard n'est pas présent aujourd'hui, mais il le dirait aussi bien que moi-même — certaines liaisons restent déficientes.

Par exemple, il est difficile d'effectuer un aller-retour ferroviaire dans la journée entre Clermont-Ferrand et Aurillac qui est tout de même le chef-lieu du Cantal. Les transports par route étant, eux aussi, difficiles, vous pouvez constater que la régionalisation se fait médiocrement.

Je prendrai également l'exemple de la liaison Aurillac-Le Puy. Je n'insisterai pas de nouveau sur les petites lignes qui ont déjà été fermées, mais je signalerai que si dans le Puy-de-Dôme la distance moyenne entre les gares est de dix kilomètres, elle est de douze kilomètres en Haute-Loire et dans le Cantal.

Mlle Rapuzzi, en tant que rapporteur spécial de la commission des finances, déclarait que les voyageurs n'utiliseront de nouveau le chemin de fer que s'ils y trouvent la rapidité et le confort. Or nous retrouvons ces mêmes exigences lorsque nous souhaitons améliorer les déplacements à l'intérieur même de la région. En effet, il ne suffit pas de désenclaver l'Auvergne — certes, c'est une bonne chose — encore faut-il la désenclaver à l'intérieur d'elle-même. Le problème est sans doute identique dans d'autres régions.

C'est dans cet esprit, j'imagine, que vous avez inauguré le système des schémas régionaux de transports et je me permettrai de vous poser quelques questions sur ce sujet.

Ils ont été lancés en 1974 dans six régions. Pour l'Auvergne, les études ont été entreprises en 1975. Le schéma est prévu en moyenne pour deux ans et est financé à part égale par la D. A. T. A. R., le ministère de l'équipement et l'établissement public régional.

L'objectif — si je fais une erreur je vous demanderai de la rectifier — consiste à transférer aux régions l'organisation des transports et à décider du maintien ou de la suppression de certains services, de la création ou de l'amélioration d'autres liaisons.

Sur le premier point — maintien ou suppression de certains services — je perçois bien le mécanisme de fonctionnement.

En effet, il suffirait que la région décidât de supprimer telle ou telle ligne jugée non rentable pour que nous enregistrons un transfert de pouvoirs sans transfert de moyens financiers.

Dans le même temps, le Gouvernement a décidé — et nous nous en réjouissons — afin d'enrayer le dépeuplement des zones rurales, de ne plus fermer aucune ligne. Dans l'ensemble, cette décision a été respectée. Cependant, si l'on se réfère aux indicateurs de la S. N. C. F., la densité du trafic a été parfois réduite.

Mais qui va décider de la création ou de l'amélioration d'autres liaisons et surtout, quels moyens financiers sont prévus ?

Est-ce la région qui en supportera la charge ou, sur sa proposition, est-ce votre ministère qui tranchera ?

Je relèverai au passage un point positif. En effet, il sera possible d'obtenir une subvention de l'Etat égale à 50 p. 100 des

investissements pour la première année, dans le cadre de la réalisation d'une expérience nouvelle du type taxis collectifs, cars à itinéraire fixe, etc. Peut-être serait-il préférable que le Parlement soit clairement informé plutôt que d'apprendre par le biais de journaux, plus ou moins au courant, les modalités nous permettant de tenter telle ou telle expérience.

J'aimerais parler enfin des transports urbains. En dépit d'une réduction générale des crédits d'investissement, il est vrai que vous avez procédé à une importante modification dans leur répartition. Les deux rapporteurs ont enregistré effectivement une hausse des autorisations de programme destinées aux transports urbains en province. On vous l'a dit, mais je vous le répète, vous êtes sur la bonne voie, celle d'un meilleur équilibre entre Paris et le reste de la France. Vous savez que quatre Français sur cinq, ou presque, vivent en province ; ce n'est sans doute que progressivement qu'on aboutira à une véritable égalité.

L'objectif du Gouvernement, tel qu'il a été déterminé dans le programme d'action prioritaire « Mieux vivre dans la ville », est d'augmenter le nombre de déplacements effectués dans les transports collectifs de 15 p. 100 en région parisienne et de 60 p. 100 dans les agglomérations de province.

Si je prends l'exemple de ma propre ville, ce n'est évidemment pas pour demain ! Après avoir connu une chute de 2 p. 100 par an des transports collectifs, il semble que nous approchions d'une certaine forme de stabilisation, mais nous sommes très loin de ce redressement envisagé. Les transports en commun représentent 18 p. 100 du total. Quelles solutions nous proposez-vous ?

Vous nous proposez d'abord les plans de circulation. Nous en avons usé. Je rappelle que la participation de l'Etat, qui était de 66 p. 100, est tombée à 50 p. 100 cette année. Ces plans constituent incontestablement un ballon d'oxygène, même s'ils ne résolvent pas nos problèmes de fond.

Vous semblez aujourd'hui nous proposer les contrats de développement — c'est une innovation dont nous prenons acte — si je comprends bien, financés à raison de 50 p. 100 par l'Etat et à raison de 50 p. 100 par les diverses autorités, si je puis dire, mises en place pour gérer les transports à l'échelon local. Il est certain qu'un taux de 1 p. 100 ou même moins de la taxe sur les salaires affecté aux transports peut nous aider notablement en la matière.

Je soulève ici deux problèmes sur lesquels sans doute vous pourrez m'éclairer. Pour le moment, les crédits sont inscrits ; ils semblent avoir un caractère de provision. Cependant, à ma connaissance, aucun contrat n'a encore été signé ; si je me trompe, vous me démentirez. Les négociations sont assez longues et je prendrai l'exemple de ma propre ville, qui m'intéresse au premier chef.

Voilà deux ans que nous avons commencé une étude et que j'en ai informé la direction des transports. J'ai reçu, à Clermont-Ferrand, voilà huit mois maintenant, la visite du directeur des routes du ministère de l'équipement, qui a emporté les dossiers en me promettant une réponse dans les trois mois. Je ne suis pas à quelques mois près. L'essentiel, c'est que nous connaissions les démarches que nous aurons à entreprendre, les procédures mises en place et les délais dans lesquels nous pouvons espérer aboutir, je ne dis pas à la réalisation elle-même, mais à la mise en œuvre du projet, car — vous le comprenez bien — il faut acheter les terrains et tout cela se tient.

Il s'agit d'investissements importants, de la création de transports en site propre, qui se réaliseront sur plusieurs années. Peut-on compter sur une aide de l'Etat régulière dans le temps, une fois l'engagement pris ? C'est un point décisif pour les choix que nous aurons à faire.

Ma conclusion se résumera en deux points. Un certain nombre des mesures que vous proposez sont intéressantes. Elles représentent souvent un effort d'ajustement, d'adaptation en fonction des difficultés rencontrées : l'encombrement, le coût élevé, le problème du temps. Mais, à proprement parler, nous ne voyons pas les grandes lignes de votre politique à long terme.

Je vous interroge donc sur deux points.

D'abord, quelle est exactement la cohérence de votre projet de ce point de vue ? Nous avons l'impression qu'à l'échelon urbain vous voulez favoriser les transports en commun et qu'en rase campagne, si je puis dire, ce sont les transports individuels qui restent privilégiés. Ne craignez-vous pas qu'il ne se produise des goulets d'étranglement à l'entrée des villes, car, en ce qui concerne l'accès des grandes villes, je ne vois pas de

crédits qui puissent permettre ce désengorgement ? Je constate, au contraire, un grand retard dans la réalisation des projets prévus depuis longtemps.

Ma seconde question porte sur le rapport entre la politique des transports et la politique d'urbanisme. En effet, l'aide personnalisée au logement, dont nous venons de discuter assez longuement, est de nature à modifier la situation. Elle devrait, en principe, accélérer l'accession à la propriété, donc l'habitat individuel, donc la dispersion et avoir des effets sur l'organisation des transports. Nous aimerions être éclairés sur ce point.

Il se trouve que M. le ministre de l'équipement a bien voulu être parmi nous ce matin. Comme il a soutenu le projet d'aide au logement, il sera mieux à même que personne de nous présenter la question dans sa globalité. Nous aurions préféré, monsieur le ministre — je vous le dis franchement — à une déclaration de guerre aux entreprises nationales, un exposé sur votre conception globale des transports, mais ce sera sans doute pour tout à l'heure ! (Applaudissements.)

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

M. Jacques Habert. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de cette discussion budgétaire, je voudrais vous parler d'un projet que le rapporteur spécial de notre commission des finances, Mlle Rapuzzi, a évoqué rapidement, en l'approuvant, projet sur lequel le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, M. Billiemaz, a été plus réservé, projet enfin qui a été défendu et endossé par vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat. Il s'agit du projet de train à grande vitesse, le T. G. V., et de la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Paris et Lyon.

Ce projet m'a frappé, parce que aucun grand pays moderne n'a construit de nouvelles voies ferrées depuis quelque quarante ans. Les chemins de fer ont triomphé dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Je me suis demandé quelles raisons notre pays pouvait avoir pour se lancer, à grands frais, dans une réalisation qui, *a priori*, semble appartenir à un autre temps.

C'est ainsi que j'ai été amené à ouvrir et étudier le dossier du T. G. V. Je dois dire, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il ne m'a nullement convaincu, loin de là !

Tout d'abord, je me suis étonné que, pour l'effort exceptionnel que l'on veut entreprendre, l'axe Paris—Lyon, une fois de plus, ait été choisi. Il se trouve que cette liaison est la mieux assurée de France : d'abord par les excellents et nombreux trains — le Mistral, le Lyonnais — que la S. N. C. F. offre sur cette ligne, ensuite par la très belle autoroute que vous connaissez, qui est l'une des plus appréciées de notre pays, enfin par les services aériens d'Air Inter, dont les possibilités ont été considérablement accrues par l'ouverture récente de l'aérodrome de Satolas.

Loin de renforcer encore la voie royale Paris—Méditerranée, mieux aurait valu, me semble-t-il, porter le maximum de notre attention et de nos possibilités vers l'Ouest, le Sud-Ouest et le Centre de la France — plus de la moitié de notre territoire — et, conformément d'ailleurs aux objectifs du VII^e Plan, poursuivre le désenclavement de régions telles que la Bretagne, le Massif central, notre côte atlantique, les Pyrénées, dont le potentiel, touristique en particulier, ne peut être encore pleinement utilisé, faute de communications adéquates.

Le projet nous est présenté comme devant être d'un grand intérêt pour Lyon. Le sera-t-il vraiment ? On peut se poser la question. Nous allons relier directement deux masses urbaines inégales. Selon un principe bien connu, la balance pèsera vers la plus lourde. Les activités de la région lyonnaise seront drainées vers Paris, plutôt que l'inverse. C'est la « phagocytation » de Lyon par Paris qui est à prévoir et non l'opposé. Le trafic, uniquement passagers, que le projet actuel veut promouvoir dans de vastes proportions ne pourra, à mort sens, que raffermir la subordination de Lyon à Paris. A cette pieuvre dévorante qu'est la région parisienne, on ajoutera un nouveau et puissant tentacule.

Cela est contraire à tout ce qui a été recommandé et tout ce qui a été tenté, avec un certain succès, depuis plusieurs années, pour développer les régions sur elles-mêmes, réactiver la province et constituer en plusieurs endroits du pays de fortes entités économiques et humaines.

L'affirmation de Lyon comme grande capitale régionale aurait été autrement stimulée par l'achèvement rapide de meilleures

liaisons ferroviaires et autoroutières avec Genève, avec Clermont-Ferrand, avec les Alpes de Savoie et du Dauphiné et, au-delà, avec Turin et l'Italie.

Pour répondre aux objectifs prioritaires du Plan, c'est, comme l'ont souligné les rapporteurs, aux grandes transversales — Lyon—Bordeaux, Lyon—Nantes, si pitoyablement défavorisées — qu'il fallait travailler et non à une nouvelle radiale favorisant une fois de plus la région parisienne. Le projet n'est pas conforme aux objectifs que le Gouvernement nous a proposés et que nous avons votés. On ne peut, dans ces conditions, qu'être surpris par la déclaration d'utilité publique publiée le 23 mars 1976 et qui, d'ailleurs, a fait immédiatement l'objet de plusieurs recours en annulation devant le Conseil d'Etat.

On nous dit que cette ligne s'avère nécessaire pour faire face à une prochaine saturation de la voie actuelle, qui passe par Dijon. Cette éventuelle saturation est contestée, même par certains techniciens de la S. N. C. F. On l'estime à 260 trains par jour, chiffre qui n'a jamais été approché, sauf dans quelques périodes de pointe en 1975.

Encore ce chiffre de 260 n'est-il imposé que par l'existence d'un goulet d'étranglement, entre Saint-Florentin et Dijon : là, sur deux sections représentant au total 109 kilomètres, la ligne n'est qu'à deux voies, alors que partout ailleurs elle compte quatre voies. Qu'on ne prétende pas qu'il est impossible de faire sauter ce goulet ! Les dépenses seraient certainement bien moindres et les travaux moins importants que ceux qui vont être entrepris sur un tracé entièrement nouveau de 424 kilomètres à travers le massif du Morvan.

Mais, nous réplique-t-on, même si la ligne était élargie partout sur quatre voies — ce qui, on en convient, écarterait le risque de saturation, améliorerait considérablement les liaisons avec la Bourgogne et diminuerait nettement le temps total de parcours — la ligne Paris—Dijon—Lyon ne permettrait pas de faire rouler les trains à quelque 260 kilomètres à l'heure, ce qui va être réalisé sur la nouvelle ligne, à laquelle seront donnés le profil et les larges courbes nécessaires.

Nous en venons ainsi à la raison profonde, au grand dessein, qui est de réussir une performance exceptionnelle et de faire courir, sur une voie spéciale, avec des pointes de 300 kilomètres à l'heure, un train à grande vitesse, le T. G. V.

Est-ce vraiment utile et ce projet mérite-t-il les investissements, les dépenses et les labeurs immenses qu'il faut envisager pour sa réalisation ?

On nous dit qu'on pourra aller de Paris à Lyon par le train en deux heures. La belle affaire ! De toute façon, les gens très pressés prennent l'avion et vont encore plus vite.

Pour justifier la rentabilité de la ligne T. G. V., on nous explique qu'elle parviendra à détourner de l'avion 1 700 000, voire deux millions de passagers par an. Prévision fort optimiste pour la S. N. C. F., mais fort menaçante pour les compagnies aériennes, notamment Air Inter, dont la ligne Paris—Lyon est l'une des plus actives et des plus profitables.

Voudrait-on repenser notre politique des transports en termes de concurrence sauvage entre le train et l'avion ? Ce serait ouvrir une querelle largement dépassée ! L'avion ira toujours plus vite ; en dépit du temps perdu des villes aux aérodromes, il a établi sa supériorité, pour ce qui est de la rapidité des communications, sur toutes les distances supérieures à quelque 300 kilomètres. Au-delà de cette limite, l'avion est le moyen de transport normal pour les gens pressés et, dans l'avenir, pour tous les autres aussi.

Il coûte encore trop cher ? Bien sûr. Mais ce qu'il faut, à cet égard, c'est faciliter, désacramentaliser, démocratiser les transports aériens en France, faire baisser les prix à des taux comparables à ceux qui existent pour les liaisons intérieures aux Etats-Unis et en Union soviétique.

C'est possible. Nous avons déjà le matériel et l'infrastructure. Nous disposons de l'Airbus avec 280 places. On vient, je crois, d'inaugurer avec cet appareil la ligne Paris—Marseille aujourd'hui même.

A Lyon, il suffirait d'un Airbus — 500 000 passagers par an — et d'un Mercure — 260 000 passagers par an — pour « éponger » le complément du trafic qui est envisagé. Nous disposons de deux grands aéroports modernes, Roissy et Satolas, récemment ouverts à grands frais, qui sont à peine utilisés, selon les heures, à quelque 30 p. 100 de leurs possibilités. Des navettes de gros transporteurs pourraient aisément être établies entre Paris et Lyon. Sans qu'aucune réservation à l'avance ne soit requise, en prenant même son billet à bord, comme cela se fait couramment

en Amérique pour quelques lignes très fréquentées, on pourrait, je le crois, établir des liaisons aériennes simplifiées, dont le prix ne dépasserait pas celui qui est prévu pour la première classe du T. G. V.

Nous devons nous mettre au rythme du xx^e siècle : l'avion n'est plus qu'un simple bus, le train est devenu un métro. Plutôt que le projet grandiose qui ressuscite un genre d'Orient-Express, j'aurais préféré voir établies des liaisons ferroviaires réellement rapides et pratiques entre Satolas et Lyon, entre Roissy, Orly et Paris. Il est regrettable qu'il n'existe pas de gares, en sous-sol par exemple, dans le terminal même de ces aéroports. Loin de mettre en rivalité ces deux moyens de transport, il fallait, au contraire, accentuer leur complémentarité.

En plus des deux millions de passagers détournés du trafic aérien, les protagonistes du T. G. V. pensent en récupérer un million qui circulent actuellement par l'autoroute, neuf millions qui voyagent habituellement par Dijon — la S. N. C. F. établissant ainsi une concurrence en son propre sein — et trois millions « induits » par la ligne nouvelle. Soit au total, comme vous nous l'avez précisé, monsieur le secrétaire d'Etat, quinze millions de passagers. Permettez-moi de me montrer quelque peu sceptique sur ces prévisions d'exploitation.

Me plaçant maintenant au point de vue de la politique générale des transports terrestres, j'observe que cette liaison à grande vitesse ne va bénéficier directement qu'au trafic de voyageurs, qui n'apporte à la S. N. C. F. que les deux cinquièmes de ses recettes. Or on peut déjà reprocher à notre société nationale de concentrer son effort d'équipement sur l'amélioration du transport de passagers et d'abandonner aux routiers une part croissante de son fret. La part ferroviaire est ainsi passée dans ce domaine de 53 à 32,9 p. 100 en dix ans. La S. N. C. F. fait, certes, valoir que la nouvelle voie permettra de consacrer la ligne ancienne au trafic de marchandises ; mais le même résultat n'aurait-il pu être atteint en aménageant l'itinéraire Paris—Nevers—Lyon sensiblement plus court que la voie par Dijon ? Cette dernière solution, de plus, aurait eu l'avantage de participer au désenclavement de l'Auvergne.

On peut donc douter de l'opportunité et de la rentabilité du T. G. V. Mais venons-en maintenant au financement du projet. Autant les prévisions de trafic me paraissent surestimées, autant son coût me semble sous-évalué.

Le coût global estimé par la S. N. C. F. serait de l'ordre de 3,6 milliards de francs 1976. Ce chiffre est fortement contesté. D'abord, il ne contiendrait pas la totalité des dépenses. Ensuite, il existe un problème de dépassement des devis, inhérent à tout projet nouveau, cela quels que soient le sérieux et la rigueur des études préliminaires et sans préjudice des effets propres à l'inflation.

Il faut tenir compte du prix du matériel roulant nouveau à fabriquer entièrement — il est estimé à deux milliards de francs pour quatre-vingt-dix rames — et aussi de nombreux intérêts intercalaires, d'indemnités d'expropriation, etc. Bref, s'agit-il au total de cinq, huit ou dix milliards de francs, comme l'estimait un grand hebdomadaire en septembre ? Nul ne le sait au juste, mais l'expérience nous a montré ce que devenait, après quelques années, le budget de grandes entreprises de ce genre.

Ce qui est certain, c'est que le train à grande vitesse va coûter cher, très cher. Il est dit, écrit, répété que le projet serait autofinancé par la S. N. C. F. Mais vraiment, une telle affirmation ne prête-t-elle pas quelque peu à sourire quand on sait que, dans le budget que nous allons voter aujourd'hui, on trouve environ dix milliards de francs de crédits et de subventions destinés à la société nationale ? C'est donc bien, finalement, l'Etat et le contribuable qui supporteront l'opération.

Or, vraiment, est-ce bien le moment de se lancer dans une telle entreprise ? Nous traversons une période difficile, notre économie est menacée, nos finances auront du mal à supporter le choc, vous le savez mieux que quiconque, monsieur le ministre. On nous demande l'austérité et la rigueur. Il faut faire des économies, et dans le même temps, on autoriserait sans discussion le projet somptueux d'un train à vitesse accrue entre deux villes par ailleurs déjà parfaitement desservies ! Voilà qui paraîtrait pour le moins étrange. Notre pays a certainement des tâches plus utiles et des obligations plus pressantes. Ce projet-là peut être différé.

S'il s'agit d'aider par ce biais à la relance de l'économie, on aurait pu, me semble-t-il, trouver une meilleure cause. Et si l'on espère développer notre commerce extérieur et vendre un jour à l'étranger le matériel sophistiqué que nous allons fabriquer, nous nous faisons, je le crains, de grandes illusions : les

Japonais ont déjà expérimenté leur Tokkaïdo, les Anglais ont réussi à faire rouler leurs trains à des vitesses de 200 kilomètres à l'heure sur les voies classiques ; et aux Etats-Unis, que les meilleurs trains mettent cinq jours à traverser quand l'avion prend aujourd'hui cinq heures, la voie ferrée pour voyageurs n'est plus guère utilisée qu'en petite et en grande banlieues, et les puissantes locomotives de jadis sont envoyées au musée.

Mais mon temps de parole s'achève. Je ne mentionnerai donc pas l'aspect écologique du projet du T. G. V. et je ne ferai qu'évoquer en passant les conséquences qu'aura la construction de ce nouveau chemin de fer sur le milieu naturel l'environnement, l'agriculture. Il est certain qu'ouvrir une semblable tranchée de plus de 400 kilomètres dans des régions jusque là protégées, à travers la campagne de la Bresse, les vignobles du Mâconnais, le Val Lamartinien, le parc du Morvan, le site historique de Cluny, le massif de la Forêt d'Othe, la vallée de l'Yonne, la forêt domaniale de Villersfermoy, la vallée de la Vanne, etc., pose de sérieux problèmes qui, d'une part, font l'objet de recours devant le Conseil d'Etat de nombreuses associations de défense et, d'autre part, devront être examinés en fonction de la nouvelle loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature.

De tout cela nous reparlerons sans doute, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, puisqu'une question orale avec débat sur le T. G. V. vous a été posée au Sénat.

Mon propos d'aujourd'hui n'est donc qu'une préface. Mais j'ai cru devoir vous faire part des graves préoccupations et des sérieuses réserves que suscite cette entreprise. Le projet a été jugé « d'utilité publique » et « urgent ». Nous sommes quelques-uns à craindre qu'il soit d'utilité douteuse, et à penser qu'il est surtout urgent d'attendre.

Peut-on, dans la conjoncture actuelle, laisser quiconque, fût-ce notre excellente S. N. C. F., se lancer dans cette énorme et coûteuse affaire ? Nous ne le croyons pas. Une nouvelle réflexion nous semble nécessaire, un délai indispensable. Nous tenions, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, à vous le dire, au moment où l'examen de vos crédits budgétaires nous permet de chercher avec vous la meilleure politique des transports possible pour notre pays. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux jusqu'à quinze heures. (*Assentiment.*)

(*La séance, suspendue à douze heures trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Louis Gros.*)

PRESIDENCE DE M. LOUIS GROS, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports : I. — Section commune ; II. — Transports terrestres.

La parole est à M. Gaudon.

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, dans le cadre de la discussion du projet de budget des transports terrestres, j'envisageais de limiter mon propos à quelques problèmes intéressant la S. N. C. F. Mais après le discours de M. Fourcade, je crois nécessaire d'y ajouter quelques considérations.

En premier lieu, je pense que si l'on veut que la S. N. C. F. remplisse toujours mieux son rôle de service public et ne soit pas, par certains côtés, la proie des grandes sociétés industrielles privées, il convient d'accroître la contribution de l'Etat. Or, ce qui nous est proposé est loin de correspondre aux nécessités économiques.

Ceux qui, au Gouvernement et dans la majorité, ont comme objectif — c'est ce que j'ai cru comprendre encore ce matin — de porter atteinte au secteur public, avancent comme argument le déficit de la S. N. C. F. Ils estiment que ce service doit avoir comme but la rentabilité, disons le profit, ce sacro-saint roi dans le système politique et économique de la France. On voit où cela nous conduit ! La crise est profonde, avec son cortège de pauvreté. Ces notions chères au Gouvernement et au C. N. P. F. ont déjà abouti à la fermeture de lignes dans des régions sous-équipées, déshéritées à tous points de vue.

En revanche, les tarifs par wagons et trains complets sont très inférieurs à ce qu'ils devraient être. A l'opposé, les tarifs voyageurs et des petits colis poursuivent leur ascension.

Vous avez reconnu, monsieur le secrétaire d'Etat, que « le prix de revient très bas des trains complets accroît la productivité ». Je me permets de vous faire observer que les tarifs préférentiels n'ont jamais pour résultat la baisse des prix des matières premières, au contraire. J'ajoute, à l'intention de M. le ministre de l'équipement, qu'il faudrait revoir l'équilibre d'exploitation de la S. N. C. F., car, dans son discours de ce matin, il a parlé des avantages tarifaires consentis pour des motifs sociaux, mais à aucun moment des tarifs accordés aux grandes sociétés pour accroître leurs profits.

Certes, la productivité à la S. N. C. F. s'accroît, mais les cheminots en savent quelque chose : leurs traitements sont actuellement parmi les plus bas. On assiste à un sous-paiement généralisé de la qualification et des responsabilités. Il est grand temps d'y mettre un terme et de revaloriser l'ensemble du métier de cheminot.

Depuis des années, nous insistons sur la nécessité de sauvegarder le patrimoine ferroviaire et de l'adapter aux besoins de la collectivité nationale. D'ailleurs, de plus en plus nombreux sont ceux qui reconnaissent le bien-fondé de nos propositions. Je ne les énumérerai pas toutes, me contentant de dire que le développement des capacités ferroviaires de notre pays serait profitable à son économie, sans parler de l'intérêt incontestable qui pourrait en résulter du point de vue des économies d'énergie dont parle beaucoup le Gouvernement.

Mais voilà, ceux qui n'ont pour objectif que le profit ne s'embarrassent pas de considérations nationales. J'en veux pour preuve le débat qui s'est instauré à propos du train à grande vitesse. Les sociétés pétrolières, en particulier, voudraient bien voir ce projet disparaître, d'où certains obstacles. Nous, communistes, sommes partisans du train à grande vitesse, d'abord, parce qu'il permettra de relier les grandes villes en un temps réduit, ensuite, parce que l'actuelle ligne Paris-Lyon est arrivée à saturation. Bien entendu, monsieur le secrétaire d'Etat, il convient de tenir compte de l'environnement et de dédommager comme il convient les riverains du préjudice qu'ils pourront subir.

Je faisais part, voilà un instant, de notre inquiétude quant à l'avenir de certains secteurs de la S. N. C. F. Pour terminer sur ce point, je voudrais, avant d'aborder les problèmes soulevés par M. le ministre ce matin, citer un exemple qui pourrait apparaître comme local, mais qui illustre bien ce qui est en train de se tramer contre ce service public.

A Villeneuve-Saint-Georges, dans le Val-de-Marne, se situe le plus grand centre de triage d'Europe. Il est doté d'importantes infrastructures et d'ateliers. C'est un centre à vocation régionale, nationale et internationale. Or nous constatons depuis quelques années le démantèlement progressif de ses activités. Si cela fait l'affaire de certaines sociétés privées, c'est au détriment du service public et des cheminots. C'est ainsi que de 5 000 emplois en 1945 leur effectif est tombé à 2 400 environ en 1976.

Monsieur le secrétaire d'Etat, même si, en réponse à une question que je vous avais posée, j'enregistre avec satisfaction qu'un des ateliers de ce centre de triage se verra confier l'entretien du train à grande vitesse, il n'en reste pas moins, selon ce que vous laissez entendre, que d'autres activités disparaîtront et que l'inquiétude demeure quant à l'avenir du magasin général.

Or ce secteur représente un des éléments importants de l'activité nationale et internationale de la S. N. C. F. Je dois vous affirmer qu'avec les cheminots, nous, élus communistes, nous opposerons à cette entreprise de démantèlement. Nous demandons que tous les moyens soient accordés à la Société nationale des chemins de fer français pour qu'elle puisse utiliser à plein ce centre de triage et ses ateliers, qu'elle assure leur expansion et leur adaptation aux conditions modernes. C'est un impératif pour le développement harmonieux de notre économie, pour la sauvegarde de l'emploi et pour la création de nouveaux emplois.

Si j'ai pris cet exemple du centre de triage de Villeneuve-Saint-Georges, c'est qu'il a valeur nationale. Tout le monde reconnaît la qualité du trafic par rail et celle du travail fourni par les ingénieurs et les cheminots de tous grades, qui ont le souci de ce grand service public.

J'en viens maintenant à un autre problème. Après la déclaration faite ce matin par M. Fourcade, ministre de l'équipement, je voudrais, au nom du groupe communiste et apparenté, donner notre opinion.

L'orientation du Gouvernement et du Président de la République contre le secteur public et nationalisé, nous la percevons depuis plusieurs années. Vous profitez de l'aggravation de la crise dont vous êtes responsable pour porter une attaque en règle contre le secteur public et nationalisé et contre ses personnels. En fait, votre objectif avoué — vous l'avez dit ce matin — c'est la liquidation de ce grand secteur qui rend d'immenses services au public et à la nation tout entière.

M. Gérard Ehlers. Très bien !

M. Roger Gaudon. Pour illustrer votre propos concernant ces entreprises et leur personnel, vous avez déclaré — je cite le compte rendu analytique des débats de ce matin : « Les branches desséchées doivent être élaguées pour le meilleur profit des autres ». Eh bien, je dois le dire au nom de mon groupe, ces propos sont très graves, et nous en appelons à tout notre peuple, car ils visent certains secteurs du service public et leurs personnels, c'est-à-dire les travailleurs.

Mais, monsieur le ministre, vous devriez parler aussi des racines de l'arbre, c'est-à-dire du refus du Gouvernement d'aider ces grands secteurs publics, vous devriez parler de votre politique qui consiste à dessécher tout l'arbre, en un mot à mettre le service public et nationalisé au service des grands monopoles et pour leur profit.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. C'est vrai !...

M. Roger Gaudon. Vous avez raison de dire : « C'est vrai », car, ainsi, monsieur le ministre, vous êtes logique avec vous-même et avec la politique de votre Gouvernement.

Lorsque vous étiez ministre de l'économie et des finances, je me suis préoccupé aussi des petites et moyennes entreprises et, à un certain moment, vous aviez parlé, en ce qui les concerne, de la suppression des canards boiteux ». Eh bien, messieurs du Gouvernement et de la majorité, vous voulez aller plus loin au nom du libéralisme avancé. Dans les faits, vous détournez les entreprises publiques et nationalisées de leur vocation originelle telle qu'elle a été définie, lors de la libération de notre patrie, par le Gouvernement de l'époque, où siégeaient des ministres communistes et d'autres ministres de la gauche, présidé par le général de Gaulle. Vous voulez — veuillez m'excuser du terme — en faire des pompes à finances » pour les monopoles et pour les banques. Vous voulez les vider de leur contenu démocratique et social en culpabilisant et en aggravant les conditions de vie et de travail des personnels...

M. Guy Schmaus. Très bien !

M. Roger Gaudon. ... dont vous avez salué, certes, ce matin, le dévouement, mais que vous avez menacés parce qu'ils revendiquent pour la sauvegarde non seulement de leur traitement, mais aussi du service public, au nom de la nation et au nom de tous les travailleurs de notre pays.

Monsieur le ministre, allez demander aux cheminots — je les connais, eux qui sont des milliers — d'élaguer cette branche alors que, pour l'essentiel, ils ne perçoivent que 1 700 francs par mois ! Est-ce cette branche, monsieur le ministre, que vous visez ?

Je le dis du haut de cette tribune, au nom du parti communiste français, de tous ses élus et au nom de tout le peuple de France : nous nous opposerons de toutes nos forces à votre tentative de sabotage d'une partie importante de notre économie nationale qui a fait ses preuves en France et qui a une très grande renommée dans le monde.

Mme Marie-Thérèse Goutmann. Très bien !

M. Roger Gaudon. Enfin, nous sauvegarderons aussi — parce que j'ai entendu cet écho ce matin — les comités d'entreprise et les comités d'établissement qui sont une des grandes conquêtes de la classe ouvrière de notre pays. Nous défendrons le secteur public et nationalisé. Plus, monsieur le ministre et monsieur le secrétaire d'Etat, nous exigeons — et nous lutterons pour cela — l'extension du secteur nationalisé aux secteurs clés de l'économie nationale, condition indispensable pour avoir une France démocratique et sociale. Oui, nationaliser, par exemple, la sidérurgie, oui, nationaliser, par exemple, Dassault est nécessaire au salut du pays et pour notre peuple, qui souffre trop de ces innombrables gâchis, gâchis monétaire, industriel et humain.

Pour nous, parti communiste français, seul compte l'intérêt national, seul compte l'intérêt du peuple, et non — comme pour vous, Gouvernement — celui des sociétés privilégiées. (M. le ministre sourit.)

Vous avez beau sourire, monsieur Fourcade. Il n'empêche que, pour toutes ces raisons, le groupe communiste et apparenté repoussera votre projet de budget, qui est contraire à l'intérêt de la nation et à celui du peuple de France. (Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)

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

M. Edgard Pisani. Il est exclu que, dans le cadre restreint et contraignant d'une discussion budgétaire, il puisse être possible d'aborder l'ensemble des aspects d'une politique pourtant aussi importante que celle des transports. Pourtant, monsieur le ministre, vous nous y avez invités ce matin en faisant, au sujet des entreprises nationalisées et de leurs relations avec l'Etat, une déclaration qui, pour être attendue, mérite d'être lue dans son texte intégral. Je ne ferai aujourd'hui qu'en retenir quelques aspects, étant entendu qu'au groupe socialiste, après lecture, nous nous réservons de poser une question orale avec débat pour aller au fond des choses.

Nous ne voudrions pas, en effet, qu'une erreur concernant un texte savamment pesé puisse amener à une fausse interprétation, les uns suspectant les autres et ceux-ci en profitant, par une pirouette, pour protester de leurs bonnes intentions.

La valeur ajoutée de la branche « transports » était, en 1959, de 4,45 p. 100 de la production intérieure brute ; elle n'était plus, en 1973, que de 4 p. 100. Cela mériterait que l'on s'y arrêât du fait même que l'évolution d'une économie comme la nôtre et son caractère progressivement plus complexe justifieraient à certains égards que la part du transport y devienne plus importante.

En dépit des recherches que j'ai faites dans les documents préparatoires au VII^e Plan et dans les rapports qui nous ont été présentés, je n'ai pas trouvé, à ce phénomène, une explication qui pût me satisfaire.

Je voudrais, au passage, vous dire, monsieur le ministre, combien un parlementaire qui ne dispose pas des instruments de l'informatique est démuné lorsqu'il veut aborder certains aspects pourtant fondamentaux de l'analyse économique, aspects à partir desquels il peut construire ses critiques et ses suggestions.

Mais, plus grave, la consommation des ménages en matière de transports, qui était de 8,1 en 1960, avait atteint 10,26 en 1973, et alors que les transports collectifs représentaient 25 p. 100 de cette consommation en 1960, la proportion correspondante n'était plus, en 1973, que de 16,6 p. 100. Autrement dit, treize années d'évolution qui avaient permis l'accroissement de l'élément transport dans la comptabilité des ménages avaient abouti à une restriction substantielle de la part des transports collectifs par rapport aux transports individuels, et cela est grave en termes d'investissements nécessaires comme en termes de consommation d'énergie.

En définitive, la vraie question qu'il aurait fallu traiter aujourd'hui est la suivante : constatant l'évolution naturelle du phénomène transport et ses structures internes, constatant que cette évolution est contraire à l'intérêt global de la nation en termes d'investissements nécessaires et en termes de consommation d'énergie, quelle action politique le Gouvernement entend-il entreprendre pour remédier à cette tendance, non point en contraignant, mais en invitant et en incitant ?

Je n'ai vu nulle part, à aucun moment, autre chose que des déclarations de bonnes intentions. Je n'ai pas vu que cette politique s'articule d'aucune façon autour d'une stratégie globale et de moyens très caractérisés.

Mais, me demanderez-vous, qu'est-ce qu'une politique ? Une politique, c'est, pour nous, une définition doublement contradictoire d'objectifs et de moyens, d'une part, entre l'opinion et les responsables — je n'insisterai pas sur ce point ; tel n'est pas mon propos — et, d'autre part, entre le futur voulu et le présent constaté. Or, lorsque j'analyse les documents qui sont mis à notre disposition, sans doute trouvé-je des éléments de connaissance sur le présent constaté, mais, à la vérité, je ne trouve point d'éléments très clairs sur le futur voulu.

La vérité est qu'il me semble — et pardonnez-moi d'être sévère — qu'à cet égard l'on demeure dans une incertitude fort grande, incertitude qui résulte de la philosophie générale qui est la vôtre. Comment serait-il possible à un Gouvernement

comme celui auquel vous appartenez d'être extrêmement précis dans ses visions concernant le phénomène transport, lorsqu'il a laissé progressivement se dégrader le concept de plan, et qu'en définitive il a choisi de piloter l'économie quasiment au jour le jour ?

Même s'il le fait parfois avec adresse, voire avec détermination, il demeure que son impuissance caractérisera son action dans la mesure où, par doctrine, il aura refusé de proposer à la Nation, de proposer à son administration et de se proposer à lui-même des perspectives clairement articulées, perceptibles par tous.

Ce qui est grave dans bien des domaines l'est particulièrement en matière de transports, car il s'agit d'un secteur complexe dans lequel les mesures et les prévisions, en particulier en matière d'investissements, exigent souvent des décennies, qu'il s'agisse de l'élaboration d'un avion correspondant à un certain créneau ou de la réalisation d'infrastructures en matière de transports terrestres. Il s'agit donc d'un secteur lourd qui exige une très longue période d'analyse et de développement.

Or, c'est sur le cadre d'incertitude qui caractérise l'action du Gouvernement qu'a porté ce matin votre attaque contre les entreprises nationalisées. J'ai dit tout à l'heure — et je n'y reviendrai pas — que j'étais tenu de nuancer d'une certaine façon mon propos à cet égard, n'ayant pas en main le texte même de votre discours. Mais tout m'incite à penser que votre intervention correspondait moins à une nécessité objective de la situation présente des transports et des sociétés nationales qu'aux exigences d'une campagne politique qui se situe à quelques mois d'échéances électorales à la veille desquelles il convient que le concept de nationalisation soit comme frappé d'interdit aux yeux d'une opinion dont on sait pourtant qu'elle lui est favorable. (Marques d'approbation sur les travées socialistes.)

M. André Méric. Très bien !

M. Edgard Pisani. Je voudrais à cet égard rappeler que la nationalisation des compagnies de chemins de fer remonte à une période antérieure à la guerre et que le déficit de la S.N.C.F. n'est pas la conséquence de cette nationalisation, mais que c'est la nationalisation qui est la conséquence du déficit. En effet, si les sociétés de transport des différents réseaux avaient été en équilibre et si elles ne s'étaient pas régulièrement présentées comme demandresses de subventions, jamais l'Etat n'aurait été amené à les nationaliser. Ainsi y a-t-il, d'une certaine façon, supercherie à présenter le déficit comme indissolublement lié au concept de nationalisation alors même que, dans ce secteur, la nationalisation est venue tirer les conséquences d'un déséquilibre structurel.

La chose méritait d'être dite. Je le fais avec infiniment de calme, et sachant très bien tout ce que ce débat cache d'éléments objectifs, mais aussi d'éléments passionnels, je souhaiterais que ce fût pour nous l'occasion de l'approfondir en allant beaucoup plus loin.

Pour résumer notre position, nous dirons sur ce point, et en allant vite, que, de même que vous n'acceptez pas que l'Etat serve d'alibi à une mauvaise gestion des entreprises nationalisées, nous n'acceptons pas que les entreprises nationalisées servent d'alibi à un Gouvernement qui n'a pas défini une politique. Nous n'acceptons pas que vous critiquiez ces entreprises alors que, sans doute, alors que peut-être, alors que, à notre gré, certainement, vous n'avez pas défini en toute clarté de quelle politique elles sont les instruments.

Nous y voici. Nous donnons priorité au concept de service public. De la même façon que, tout à l'heure, nous soulignons l'intérêt qu'il y aurait à développer les transports publics, nous entendons affirmer que le service public demeure une loi à laquelle les sociétés nationales sont fondamentalement soumises.

Est-ce que cela exclut la recherche d'une gestion rigoureuse ? Ma réponse est que cela ne l'exclut pas, mais qu'il n'existe pas d'analyse satisfaisante du problème qui ne parte de la priorité du service public.

Puis-je, à cet égard, vous rappeler des faits que vous connaissez beaucoup mieux que moi, monsieur le ministre ? D'abord, tous les pays du même type que le nôtre connaissent un système de transports ferroviaires déficitaire. Ensuite, la *Bundesbahn*, cette société qui opère dans un pays qu'on nous cite si souvent comme un modèle de productivité, connaît, toutes choses égales par ailleurs, un niveau de déficit sensiblement supérieur à celui de la S.N.C.F.

Par conséquent, que l'on ne parte pas du déficit pour faire l'analyse objective du phénomène dont il est aujourd'hui ques-

tion, mais que l'on évoque d'abord le service public. Après quoi, il m'apparaît possible, dans un deuxième temps, de demander à la société nationale quel serait, à son gré, le système de gestion financière qui lui permettrait de parvenir à un équilibre.

La comparaison de la définition des servitudes des services publics et l'étude de l'exposé, par la société nationale, des critères de la rentabilité et de l'équilibre, permettraient de déterminer, par différence, les servitudes des services publics que l'Etat doit prendre à son compte. Ce n'est pas à partir d'une conception abstraite de ce service, mais à partir d'une confrontation entre son concept et l'exigence de sa gestion, que devrait se faire la définition des interventions financières de l'Etat.

Enfin, troisième élément de la recherche, une fois ces servitudes de service public définies, il faudrait prévoir une affectation au ministère demandeur afin que celui de l'équipement, chargé des transports, ne s'ouvre pas avant toute recherche et toute élaboration par un déficit qui, en fait, est une contribution de ce ministère aux autres secteurs économiques. La clarté y gagnerait dès lors que le service public demeurerait la règle.

Cependant, je veux le dire encore, ce n'est pas à partir de la mise en valeur spectaculaire à l'occasion du déficit que l'on peut donner une approche satisfaisante des sociétés nationales, mais à partir du concept de service public.

En terminant — vous me pardonnerez d'avoir été si long, mais, monsieur le ministre, votre intervention de ce matin a doublé l'exigence dont je me trouvais prisonnier — je voudrais aborder le problème du train à grande vitesse qui, pour reprendre les mots du poète : « est un détail ou un objet qui décele et qui juge ».

D'abord, je constate qu'il n'a pas fait l'objet d'un vrai débat parlementaire, et cela sous prétexte qu'il était autofinancé par la société nationale.

Je voudrais que l'on me précisât le sens exact du concept d'autofinancement lorsqu'une société nationale, comme la S.N.C.F., dans les conditions que j'ai dites à l'instant, est subventionnée dans une très large mesure.

Nous l'avons vu apparaître à l'occasion du VI^e Plan et réapparaître au cours de l'élaboration du VII^e. Nous le voyons maintenant inscrit dans la réalité des faits puisque les terrains sont acquis et que les travaux vont commencer avant la fin de la présente année si j'ai bien entendu votre propos, monsieur le secrétaire d'Etat.

Ce qui me frappe, lorsque j'analyse ce dossier, c'est que cette opération était sans doute nécessaire mais que vous n'en avez pas tiré tout l'usage que vous deviez. J'admets, en effet, que le trafic S.N.C.F. était saturé dans ce secteur, mais voilà que, pour répondre à cette saturation, vous vous contentez de créer une voie nouvelle.

Je mets à part le fait que d'autres parcours auraient été possibles, mais vous ne faites apparaître nulle part les conséquences de cette réalisation sur la politique globale des transports dans l'ensemble d'une région.

Car, enfin, vous nous dites qu'Air Inter va perdre une partie de son trafic, que les autoroutes vont perdre une partie de leur, mais vous vous bornez de le constater, sans en tirer aucune conséquence au niveau de la gestion de notre système de transports.

Je voudrais aller plus loin. La réalisation du train à grande vitesse vous conduit-elle à modifier le système de gestion de l'ancien réseau ? Vous amène-t-elle, par exemple, à réaliser, dans le secteur ainsi desservi, un système à vitesse unique du type des « 90 kilomètres à l'heure » qui serait de nature à éliminer un certain nombre des difficultés nées de la coexistence, sur une même voie, de trains rapides et de trains plus lents ?

Avez-vous calculé le prix de revient différentiel de la gestion de ce réseau du Sud-Est, dont le trafic est doublé par le train à grande vitesse, après la création de celui-ci, alors que les normes de sécurité ne sont plus du tout les mêmes puisque ne circuleront plus sur les mêmes voies les trains rapides et les trains plus lents ?

Avez-vous redéfini un système de gestion du réseau ferroviaire ? Cet élément n'apparaît pas.

Vous êtes-vous posé la question de savoir s'il n'y avait pas contradiction entre la réalisation du T.G.V. et celle du canal Rhin—Rhône ?

Savez-vous — comment ne le sauriez-vous pas ? — que le retrait de la circulation du T.G.V. sur le réseau traditionnel aboutit à la diminution d'à peu près 30 p. 100 des coûts de gestion de ce réseau et que, dès lors, la concurrence du fer, si on la chiffrerait en coût objectif, par rapport aux autres moyens de transport, serait tout à fait favorable au premier ?

Vous pouvez ne pas être d'accord sur les orientations que je donne à la recherche. Ce que je vous reproche et que je ne vous pardonnerai pas, c'est de n'avoir pas un seul instant pensé que ces problèmes se posaient et qu'ils devaient être analysés publiquement.

Si l'on vous reproche aujourd'hui d'avoir considéré le T.G.V. comme une espèce de gadget entre les mains d'une société nationale en mal de performance, c'est parce que vous n'avez pas dit quelles étaient les conséquences possibles de la mise en place d'un réseau rapide doublant le réseau traditionnel.

Si, sur cette partie du réseau, la coexistence de deux faisceaux de voies, l'un à trafic rapide, l'autre à trafic plus lent, se révélait rentable, pour quelles raisons ne diriez-vous pas que l'ensemble du réseau français, sur ses principaux axes, sera progressivement orienté vers ce mode de gestion ?

J'ai tenté, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de tirer les conséquences objectives d'une décision que vous avez prise et sur le principe de laquelle nous formulons quelques réserves.

Je voudrais résumer mon propos, en vous priant d'excuser sa longueur. Je n'accepte pas, monsieur le ministre, le procès sommaire que vous avez fait des entreprises nationalisées car le problème est autre que celui que vous avez exposé et vos intentions ne sont pas, là aussi, aussi pures qu'il y paraît.

Je crois surtout que vous n'avez jamais profité des circonstances qui vous étaient offertes, notamment celle de l'élaboration d'un plan lors du budget, pour définir une politique. Or, il n'est pas possible de « gérer » un pays sans lui dire où on le conduit. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur plusieurs travées de la gauche démocratique.*)

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 le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vais répondre aux différentes interventions dans leur ordre chronologique, après quoi M. Fourcade répondra sur les problèmes de politique générale des transports, abordés notamment par M. Quilliot et par M. Pisani.

Monsieur Ferrant, vous avez appelé mon attention sur la situation de la batellerie. J'ai expliqué, dans mon intervention de ce matin, que les crédits prévus à cet égard marquaient un redéploiement pour la batellerie intérieure. Ils me permettront d'aider cette profession à faire face à ses problèmes, notamment par une aide accrue au « déchirage » des bateaux vétustes en vue d'une adaptation de leur cale, par une dotation au fonds de régularisation — que je dois prochainement créer, que j'espère mettre en place avant la fin de l'année et qui accordera des aides aux bateliers en période de basse conjoncture — par la création de la chambre professionnelle de la batellerie, ainsi que par l'appui à la création de groupements pour faciliter l'action commerciale de la voie d'eau.

Dans le même temps, le Gouvernement poursuit son effort pour moderniser et accroître le réseau navigable. M. Fourcade le précisera en vous présentant demain le budget de l'équipement.

Vous avez abordé aussi le problème de la scolarisation des enfants de bateliers. C'est un de mes soucis constants et le ministre de l'éducation, avec qui je suis en relation à ce sujet, fait le maximum dans ce domaine. Nous essayons de faire en sorte que, chaque année, les problèmes qui se posent inévitablement soient le moins insolubles possible et, en toute hypothèse, réglés dans les meilleurs délais.

Vous m'avez interrogé sur la retraite des navigants de la batellerie. La loi du 30 décembre 1975 doit permettre, sous certaines conditions, qui sont d'ailleurs connues, au personnel navigant de la batellerie fluviale de prendre leur retraite par anticipation à soixante ans.

Pour conclure sur ce problème de la batellerie — je vous remercie de l'avoir évoqué parce que, souvent, on le sous-estime dans des débats aussi vastes — je vous ferai part de ma conviction quant à l'avenir de la voie d'eau, même si, pour des raisons

géographiques évidentes, la part du trafic prise par ce moyen de communication n'est pas aussi importante que dans d'autres pays. Dans cette optique, je poursuivrai, comme je l'ai toujours fait, la concertation avec la profession.

Vous avez abordé également des problèmes de transports terrestres. J'ai déjà répondu, dans mon exposé préliminaire, sur un grand nombre d'entre eux.

S'agissant de la réglementation du travail à la S. N. C. F., un projet d'arrêté qui tend à une mise en ordre des différents éléments de la réglementation du travail a été déposé devant la commission mixte du statut et est en cours de discussion.

Les textes sont complexes — aussi bien ceux actuellement en vigueur que ceux en instance d'élaboration — et je ne suis donc pas en mesure de vous dire ce qui sera retenu ni dans quels délais nous aboutirons, mais le processus est engagé.

Vous avez évoqué un problème que je considère comme important : celui de la nécessité de contrôler le règlement social pour les transports routiers. J'en suis tout à fait persuadé et c'est la raison pour laquelle, anticipant un peu sur la discussion des amendements, j'insiste pour pouvoir disposer des créations d'emplois que j'ai proposées à cette fin, lesquels sont indispensables si nous voulons assurer un contrôle sérieux.

Vous avez évoqué l'avenir des personnels de la compagnie internationale des wagons-lits. Vous savez que les contrats de restauration sont en cours de renouvellement et que, partant de là, l'avenir des ateliers d'entretien est examiné en commun par la S. N. C. F. et la compagnie internationale des wagons-lits.

Une commission tripartite a été instituée pour étudier ce problème et je puis vous dire simplement aujourd'hui qu'elle se réunira au moins un an avant la reprise de ces ateliers par la S. N. C. F.

Concernant les cheminots anciens combattants, j'ai reçu — vous l'avez indiqué — leurs associations il y a quelques mois. J'achève l'étude des dossiers qui m'ont été remis et je pourrai bientôt faire, avec les intéressés, le point de la situation telle qu'elle apparaîtra à l'issue de cette étude.

Monsieur Schmaus, vous avez évoqué le problème des transports en commun dans la région d'Ile-de-France et votre exposé a comporté un certain nombre d'erreurs sur la programmation des extensions de lignes de métro, ce qui prouve bien l'existence, contrairement à votre affirmation, de telles extensions ; sinon, en effet, vous n'auriez pas pu commettre des erreurs à leur sujet !

C'est ainsi, par exemple, qu'il n'est pas prévu trois stations mais deux sur la ligne n° 10, où — je tiens, là aussi, à rectifier votre propos — la longueur des interstations est du même ordre que celle des interstations du prolongement de la ligne n° 13 bis.

Autre exemple : l'extension de la ligne n° 7 vers le nord n'a pas été engagée après celle de la ligne n° 10, mais légèrement avant, dans le courant de 1976. J'ajoute, à cette occasion, qu'une nouvelle extension est prévue pour cette ligne n° 7 en 1977.

Par ailleurs, la répartition des charges des transports en commun dans la région parisienne est la suivante : l'usager paie environ 35 p. 100 du coût du transport, l'Etat 30 p. 100, les collectivités locales 15 p. 100 et les entreprises 20 p. 100 ; 35 p. 100 pour l'usager, telle est la politique que nous pratiquons, ce qui montre bien que, contrairement à ce que vous affirmiez, c'est bien le Gouvernement qui défend l'usager, et il le fait, en particulier, par le biais du budget qui vous est soumis chaque année, mais que vous n'avez jamais voté.

M. Guy Schmaus. Et pour cause !

Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Volontiers !

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

M. Guy Schmaus. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais quand même vous faire observer que vous ne m'avez pas très bien écouté car, dans mon intervention à la tribune, j'ai fait la comparaison avec le tronçon sud de la ligne de métro n° 14, que vous venez d'inaugurer, et j'ai notamment indiqué que la longueur moyenne des interstations y était de 778 mètres, alors que, sur la ligne n° 13 bis, il est prévu des interstations de 1350 mètres.

C'est là que résident des inégalités. En effet, la longueur des interstations de la ligne n° 13 bis est d'autant plus injustifiée que la population desservie est plus dense dans le nord du département.

Enfin, permettez-moi de vous demander quel est le montant des taxes spécifiques sur l'essence que perçoit l'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Schmaus, la longueur des interstations varie, il est vrai, d'une ligne à l'autre ; mais, contrairement à ce que vous avez insinué ce matin, elle varie uniquement en fonction de données économiques et urbanistiques, c'est-à-dire qu'il est tenu compte de la densité urbaine du quartier desservi.

Monsieur Quilliot, vous avez évoqué le problème du désenclavement du Massif central. Je vous rappelle — mais vous le savez sûrement — qu'ont été gagnées, depuis quelques mois, vingt minutes sur le trajet Paris—Clermont-Ferrand grâce, en particulier, à la mise en service des trains « Corail ».

Par ailleurs, le désenclavement du Massif central fait l'objet du programme d'action prioritaire n° 5.

Sans revenir sur l'ensemble des mesures qui sont prévues, je vous indique simplement que la modernisation du matériel des lignes d'omnibus a été déjà entreprise en 1976 et se poursuivra en 1977 : 25 millions de francs sont consacrés à la remise en état du parc des autorails et 35 millions de francs à l'achat de remorques.

Vous avez évoqué également le problème des schémas régionaux de transport. J'ai annoncé très clairement, ce matin, le transfert vers les régions de pouvoirs de décision et des moyens financiers afférents. La région pourra proposer des réorganisations de lignes d'omnibus et disposera pour améliorer les transports des économies que réalisera ainsi l'Etat.

Par ailleurs, l'Etat peut subventionner la création de services nouveaux avec des taux dégressifs et forfaitaires. Toutes les indications nécessaires ont été données aux préfets de région.

Pour ce qui est des contrats de développement, je n'ai pas dit, entendons-nous bien, que la répartition des charges entre l'Etat et les collectivités se ferait à parts égales. Cette répartition sera discutée au moment de l'élaboration des contrats.

En outre, s'il est vrai qu'aucun contrat n'a encore été signé, c'est qu'aucun dossier complet ne m'a été présenté. Mais je compte bien signer, dans le courant de 1977, cinq ou six contrats avec des villes différentes.

Enfin, en ce qui concerne les transports en commun de Clermont-Ferrand, en attendant précisément l'élaboration d'un contrat de développement, un projet d'axe lourd est à l'étude. De tels projets, qui sont subventionnés à raison de 50 p. 100 par l'Etat, sont tout à fait conformes à la politique que nous poursuivons et qui consiste à privilégier les transports en commun.

Pour Clermont-Ferrand, une autorisation de programme de 1,5 million de francs qui permettra, en particulier, de procéder aux acquisitions foncières a été notifiée au préfet.

Monsieur Habert, vous avez évoqué, ainsi que M. Pisani, le projet du train à grande vitesse sur le trajet Paris—Lyon. Je ne pense pas que nous puissions, aujourd'hui, dans le cadre du débat budgétaire, traiter du problème dans son ensemble. Mais M. Pisani a déposé une question orale avec débat dont la discussion nous permettra d'aborder plus précisément les aspects du problème, notamment les aspects financiers, économiques et écologiques.

M. Edgard Pisani. Y a-t-il une chance raisonnable que cette question orale avec débat vienne en discussion avant la fin de la présente session ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Pisani, son inscription à l'ordre du jour ne dépend pas de moi ; mais, pour ma part, je le souhaite.

M. Roger Gaudon. Il faut demander à Giscard d'Estaing !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je me contenterai, aujourd'hui, de rappeler l'origine du projet et les raisons de la décision qui a été prise.

Ce projet a trouvé son origine dans la saturation de la ligne Paris—Dijon qui ne comporte, sur le tronçon central Saint-

Florentin—Dijon — 109 kilomètres — que deux voies ? Il en résulte la nécessité de détourner certains trains et une diminution de la qualité du service préjudiciable à la S. N. C. F.

Il a donc été décidé de créer une voie nouvelle. Mais cette décision n'est pas récente.

Le projet de cette création avait déjà été examiné lors de la préparation du VI^e Plan, puis en 1973, à la demande du ministère des finances, enfin, en 1974, à la demande la D. A. T. A. R. Chaque fois, il a fait l'objet de conclusions favorables.

Pourquoi précisément ce projet ? Comme je l'ai dit ce matin sans entrer dans les détails quatre possibilités avaient été envisagées.

La première était le quadruplement des voies entre Saint-Florentin et Dijon. Cette solution, si elle avait la vertu de permettre un meilleur transit du trafic actuel, ne permettait aucune amélioration significative sur une ligne où le trafic est appelé à se développer considérablement dans les années à venir.

Le deuxième projet était la création d'une ligne entre Saint-Florentin et Dijon, c'est-à-dire sur 136 kilomètres ; ce projet ne permettait pas non plus le passage d'un matériel à grande vitesse.

Le troisième projet était la création d'une ligne entre Saint-Florentin et Mâcon ; mais cette ligne n'aurait pas eu une rentabilité suffisante.

Le dernier projet consistait en la création de la ligne nouvelle entre Combs-la-Ville et Sathonay qui permet de gagner deux heures et a une rentabilité immédiate élevée. Je vous indique ici que, sur le plan de la simple rentabilité, une ligne construite selon des normes classiques coûterait 30 p. 100 plus cher environ, en raison du plus grand nombre d'ouvrages d'art qui seraient nécessaires et de l'allongement du tracé.

C'est donc cette dernière solution qui a été retenue en raison de sa rentabilité élevée et de l'intérêt plus important qu'elle présente par rapport aux autres.

De plus, en 1974, il a été décidé que cette ligne serait électrifiée, ce qui augmente encore sa rentabilité et entraîne une sérieuse économie d'énergie.

Je limite volontairement mon propos d'aujourd'hui à ces indications. Il s'agissait simplement d'ouvrir le débat. Nous le reprendrons, je l'espère, le plus tôt possible.

M. Gaudon a parlé de la S. N. C. F. M. Fourcade lui répondra tout à l'heure sur le fond ; il s'agit là de la politique générale du Gouvernement.

Monsieur Gaudon, vous avez repris un argument que j'entends développer chaque année par les groupes communistes de l'Assemblée nationale et du Sénat. Vous déclarez, je reprends vos propres termes, que la S. N. C. F. est « la proie des entreprises privées ».

Je vous répondrai ce que j'ai répondu devant l'Assemblée nationale — car il n'y a pas deux vérités — à savoir qu'il ne faut pas créer de distorsion entre les tarifs et les coûts dès lors que l'on quitte le domaine du service public. Or, contrairement à ce que vous affirmez, les gros chargeurs qui ont recours à des trains complets — et figurent parmi eux des entreprises nationalisées — ne sont pas anormalement favorisés par la S. N. C. F.

Le transport par trains complets a un prix de revient beaucoup plus bas. Pour vous donner un ordre de grandeur, je puis vous dire qu'en 1974 — mais les choses n'ont guère varié depuis — le prix de revient de la tonne-kilomètre en train complet était inférieur à cinq centimes alors que celui de la tonne-kilomètre en wagon isolé était égal à 11,5 centimes. Vous pouvez constater que l'écart entre les tarifs correspondants n'est pas très différent.

Je note avec plaisir votre ralliement au train à grande vitesse, ralliement dont vous ne nous aviez jamais fait part. Après tout, mieux vaut tard que jamais !

Pour ce qui est de l'atelier de Villeneuve-Saint-Georges, il est vrai que, voici un an, la S. N. C. F. avait envisagé la suppression du magasin général qui dépend de la direction du matériel, toutes les autres installations devant rester inchangées.

Mais, ainsi que ceci a été annoncé récemment au comité mixte, ce projet a été abandonné. Toutefois, il ne faut pas se cacher que l'organisation d'ensemble du secteur de Villeneuve-Saint-Georges devra être revue d'ici à 1982 pour tenir compte des modifications consécutives à l'exploitation de la ligne nouvelle Paris-Sud-Est qui entraînera la réforme du plan des voies.

Enfin, vous avez parlé, sans aller au fond des choses, de la revalorisation du métier de cheminot. Sans doute avez-vous voulu entendre par là la politique salariale poursuivie à la S. N. C. F.

M. Roger Gaudon. C'est cela.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je citerai simplement quelques chiffres qui, comme les faits, sont têtus.

De 1974 à 1975, la masse salariale de la S. N. C. F. a augmenté de 16,3 p. 100 ; de 1975 à 1976, cette augmentation a été de 15,2 p. 100. Si, à l'intérieur de cette masse salariale, on tient compte des mesures catégorielles qui ont pu intervenir, le salaire moyen du cheminot — qui est le critère de référence — a augmenté de 1975 sur 1974 de 14,6 p. 100 et de 1976 sur 1975 de 14,7 p. 100. Tels sont les chiffres — et les chiffres ne trompent pas — qui traduisent la politique poursuivie.

J'ai déjà répondu à M. Pisani sur le T. G. V. Je pourrai le faire plus précisément lorsque nous discuterons sa question orale.

M. Edgard Pisani. Me permettez-vous de vous interrompre ?

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

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

M. Edgard Pisani. Je voudrais demander à mes collègues de constater que nous n'aurons un débat approfondi sur le sujet que lorsque les travaux auront commencé, puisque, aussi bien, ils vont être entrepris.

M. André Méric. Nous serons mis devant le fait accompli !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Le projet de train à grande vitesse ne date pas d'aujourd'hui, et la question que vous avez posée pouvait l'être avant.

Pour ce qui est de la politique générale des transports, comme je l'ai déjà indiqué, M. Fourcade va vous répondre.

M. Roger Gaudon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Gaudon, pour répondre au Gouvernement.

M. Roger Gaudon. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ferai deux remarques seulement. D'abord, je crois que vous avez mal écouté ce que nous avons dit au sujet du train à grande vitesse, ou plutôt que vous n'avez pas voulu nous écouter.

Mon ami Schmaus et moi-même, depuis l'annonce du projet de T. G. V., avons dit que le groupe communiste y était favorable. Alors, ne venez pas nous dire que nous sommes d'accord à retardement ! Cela n'est pas sérieux !

J'ai indiqué tout à l'heure les raisons de notre accord. Toutefois, nous estimons qu'il faut tenir compte de l'environnement et prendre soin de dédommager les riverains.

Ma deuxième remarque concerne la condition et les salaires des cheminots. Ce sont là des problèmes que je connais bien, car je représente une cité de cheminots.

Dans votre réponse, vous avez évoqué le salaire moyen ; c'est bien. Mais trouvez-vous normal qu'un nombre considérable de cheminots, qui accomplissent un travail important et qui ont, eux, le sens du service public, ne perçoivent que 1 700 francs par mois ? Je vous pose la question. Si c'est cela, pour le Gouvernement, un salaire normal ! Pour notre part, nous estimons qu'il s'agit là d'un salaire anormal.

M. Guy Schmaus. C'est un salaire de misère !

M. Roger Gaudon. C'est pourquoi nous nous élevons contre vos propos et contre ceux de M. Fourcade déclarant ce matin qu'il fallait élarger certaines branches.

Notre sentiment est qu'il faut revaloriser le métier de cheminot. M. Fourcade, ce matin, s'est plu à donner raison aux cheminots. Mais, monsieur le ministre, leur donner raison, c'est satisfaire leurs revendications, y compris lorsque votre obstination les conduit à faire grève.

Pour notre part, nous les soutenons, car nous considérons qu'il est impossible, dans la France de 1976, de vivre avec un salaire de 1 700 francs par mois. Vous, vous ne le pourriez certainement pas.

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 ne voudrais pas que la compréhension du Gouvernement transformât ce débat budgétaire en un débat de politique générale.

M. Roger Gaudon. C'en est un !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. J'estime, pour ma part, qu'il s'agit d'un débat budgétaire.

Peut-être avez-vous pris, en effet, par le passé, position en faveur du train à grande vitesse. Mais la meilleure façon de montrer que vous êtes attentifs aux problèmes de la S. N. C. F. était de voter les crédits que le Gouvernement lui affecte chaque année !

En ce qui concerne les cheminots, vous ne pouvez pas ignorer que l'effort du Gouvernement porte essentiellement sur les bas salaires et sur la situation des travailleurs manuels qui sont la majorité à la S. N. C. F.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais répondre brièvement à ceux des intervenants qui, dans la discussion générale, ont évoqué les orientations générales de la politique des transports et leur liaison avec les autres problèmes. Je répondrai aussi à M. Pisani qui a parlé de la valeur ajoutée de la branche Transports et qui m'a interrogé sur la planification et l'orientation de notre politique. Ainsi du même coup auront satisfaction M. Ferrant et M. Quilliot qui a évoqué la liaison entre l'urbanisme et les transports. Enfin je répondrai à M. Gaudon qui m'a reproché ce matin ce qu'il a appelé « mes accusations ».

Je dirai d'abord que le fait que les transports, le logement et l'équipement soient l'objet d'une discussion et d'une administration communes montre bien que sont parfaitement liés les problèmes que posent la cohérence entre les investissements de toute nature, qui concourent soit à doter notre pays de grandes infrastructures, soit à aménager le cadre de vie. Nous savons tous ici par expérience qu'on ne peut concevoir de programmes d'urbanisme sans envisager leur desserte en moyens de transport collectif ou voir se développer en matière de consommation d'énergie l'utilisation individuelle de l'automobile, sans veiller à l'élément de rééquilibrage que constitue la desserte des grandes agglomérations.

De même, et je le dis à M. Pisani, on ne peut concevoir des aéroports sans les relier à des infrastructures autoroutières ou ferroviaires. A agir autrement, on risquerait de créer en matière de coordination du rail, de la route et de l'air un certain nombre de difficultés. Une vision cohérente de l'ensemble de ces problèmes est indispensable.

A cet égard, je rassurerai M. Pisani. Nous exécutons en ce moment le VII^e Plan. Dans celui-ci, des choix ont été effectués afin de développer les transports collectifs et d'accélérer la réalisation de grands investissements de transports. Cela figure notamment dans les programmes d'action prioritaires que je traiterai demain lorsque je présenterai le budget de l'équipement. Dès à présent je puis dire que ces programmes concernent le désenclavement d'un certain nombre de grandes régions. De même, le programme « vivre dans la ville » prévoit des actions en matière d'urbanisme et en matière de transports urbains et collectifs. Ces programmes comprennent donc un certain nombre d'orientations à long terme qui doivent satisfaire M. Pisani.

Je sais que le débat qui s'est déroulé sur ce point lors de l'adoption du VII^e Plan n'a pas été aussi clair qu'il eût été souhaitable et que cette relation très précise entre l'infrastructure et l'habitat n'a pas été parfaitement définie. Mais je voudrais assurer le Sénat que le Gouvernement, le ministre de l'équipement et les deux secrétaires d'Etat aux transports et au logement participent d'une même philosophie : pour disposer d'un cadre de vie convenable, il faut englober dans une vision cohérente la politique foncière et la construction de logements. A cette fin, il faut prévoir une infrastructure de transports, car c'est par le rapprochement des zones d'activité et de l'habitat que nous pouvons améliorer notre cadre de vie. C'est là l'objectif essentiel du VII^e Plan.

M. Quilliot m'a demandé plus précisément comment nous envisageons de bien relier les problèmes de transports et ceux de l'urbanisme. Nous avons à cet égard trois objectifs.

Le premier consiste à développer dans ce pays l'accession à la propriété, qu'il s'agisse de maisons individuelles ou d'immeubles collectifs. Nous savons bien que pour cela les zones d'urbanisation et les dessertes en moyens de transports doivent être définies de façon concomitante, de manière à éviter de créer des cités-dortoirs mal reliées. C'est cette expérience qui a été faite dans les villes nouvelles.

Dans les programmes futurs qui tiendront compte du vote de la loi foncière et de la réforme de l'urbanisme — qui va revenir devant votre assemblée dans quelques jours après avoir été examinée en deuxième lecture par l'Assemblée nationale — nous prendrons en considération l'ensemble de ces préoccupations.

Le deuxième objectif de cette politique est la reconquête du cœur de nos villes et la rénovation du parc immobilier actuel qui, bien souvent, bénéficie d'infrastructures de transport existantes. La proximité des zones d'emplois et des zones d'habitation y est, en effet, plus grande que dans les mégapoles. A cet égard, des efforts considérables sont effectués dans le budget de 1977 : les crédits affectés à la rénovation urbaine sont multipliés par quatre ; l'aide au logement est en cours de réforme, l'installation du fonds d'aménagement urbain et l'augmentation des crédits affectés à la restauration immobilière du parc ancien poussent vers la reconquête des espaces urbains et montrent bien la cohérence entre la politique d'aménagement urbain et la politique des transports.

Je répondrai à M. Pisani et à M. Quilliot qu'à l'occasion de l'examen d'un budget, nous devons tenir compte d'un certain nombre de contraintes. Je l'ai dit ce matin, et cela a déplu à M. Gaudon. Notre budget est tellement chargé par les conséquences financières de la gestion des services publics qu'il est difficile, dans le cadre de la programmation budgétaire et dans le cadre du Plan, de consacrer à cette politique des crédits très importants chaque année.

Nous essayons, par les schémas régionaux de transport, par les contrats de développement des transports urbains sur lesquels M. Cavallé vient de vous donner quelques précisions qui intéresseront un certain nombre de villes, par la prise en charge d'importantes opérations de transports souterrains intéressant les grandes métropoles de région et par le développement des infrastructures routières ou autoroutières et des voies navigables, d'avoir une politique de développement des investissements de transports, qui participent à la politique générale de développement économique et social et la soutiennent.

Encore une fois, je renvoie M. Pisani à l'examen approfondi du VII^e Plan. J'aurai demain l'occasion de préciser ce qui, dans le budget que je présente, se réfère à l'ensemble des programmes d'action prioritaires. Il verra, demain, que les crédits affectés en 1977 à ces programmes d'action prioritaires sont en augmentation de 25 p. 100 par rapport aux mêmes crédits affectés auxdits programmes en 1976. Cela montre bien que nous avons fait des choix conformes aux programmes d'action prioritaires du pays.

Je voudrais répondre encore à MM. Pisani et Gaudon. Je n'ai pas du tout attaqué le secteur public des transports. Je n'ai pas plus attaqué les nationalisations. Mais, en tant que ministre responsable d'un budget dans lequel près de douze milliards de francs — nouveaux, monsieur Gaudon — sont affectés à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., et dans lequel des crédits considérables sont destinés à Air France et à l'Aéroport de Paris ainsi qu'à la Compagnie générale maritime ou à ses filiales, il est de mon devoir d'appeler l'attention du Sénat sur le fait qu'il n'est plus possible de laisser le déficit des entreprises publiques de transport se développer plus rapidement que l'augmentation générale des prix, plus rapidement que l'augmentation générale des salaires, plus rapidement que l'augmentation générale de la dépense publique. Sinon nous arriverons rapidement à une impossibilité et, à ce moment-là, il faudra faire des opérations extrêmement difficiles de révisions décriantes. C'est comme cela que j'entends la gestion et je suis persuadé que M. Pisani l'a compris puisqu'il attend de lire mot à mot le texte du discours que j'ai prononcé ce matin avant d'exposer son jugement.

Ce matin, contrairement à ce que m'a reproché M. Gaudon, je ne me suis pas livré à une attaque contre les personnels ou contre leurs avantages. Ce que j'ai dit, c'est qu'il faut qu'entre l'Etat et chacune des entreprises nationales du secteur qui est placé sous la responsabilité de M. Cavallé et la mienne existe un contrat précis définissant clairement ce qui relève du domaine du service public : il peut s'agir, par exemple, de ne pas fermer

des lignes omnibus dans certaines régions de province où une activité de transports déficitaire doit être maintenue pour des considérations d'aménagement du territoire.

Quoi qu'il en soit, il faut bien faire le départ entre les obligations du service public et la nécessité d'une saine gestion des entreprises. Nous aurons donc des contrats de programme entreprise par entreprise. Il faudra plusieurs années pour que ces sociétés en reviennent à une gestion normale et je crois, messieurs — je le dis à M. Gaudon de la manière la plus nette et à M. Pisani, puisqu'il a repris certaines de ses critiques — que si nous voulons vraiment défendre les nationalisations — et je ne crois pas que l'objet de ce débat soit de savoir s'il faut en faire ou non — nous devons présenter au peuple français des entreprises qui fonctionnent bien. Aussi longtemps que dans certaines entreprises nationales resteront à faire des efforts de saine gestion ou de compression du déficit, on jugera en fonction de mythes ou de philosophies et non de réalités. Encore une fois, monsieur Gaudon, je suis responsable de ce secteur. Je pressens avec inquiétude au cours des prochaines années le gonflement de ces dépenses jusqu'à un niveau où elles ne seront plus maîtrisées et où elles mettront, par conséquent, en cause un certain nombre d'infrastructures publiques nécessaires.

Je dis que le moment est venu de stabiliser la ponction fiscale et budgétaire que représente l'ensemble de ces entreprises. Nous demandons au Sénat, dans sa très large majorité, de nous aider à les remettre d'aplomb. Il faudra beaucoup de courage mais je compte avoir le soutien du Sénat. (*Applaudissements à droite, au centre et sur certaines travées à gauche.*)

M. Roger Gaudon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Gaudon pour répondre au Gouvernement.

M. Roger Gaudon. Monsieur le ministre, je voudrais répondre brièvement à votre argumentation — qui, en réalité, n'en est pas une — relative aux observations que j'ai présentées sur vos propos de ce matin. En fait, il ne s'agit pas seulement de vos propos mais des propos du Gouvernement et du Président de la République, car, pour nous, il n'y a qu'un homme qui dirige : c'est le Président de la République.

Premier point : vous nous dites en fait qu'il faut en finir avec les subventions excessives données par l'Etat aux entreprises nationalisées et publiques. Nous, nous considérons qu'il y a un service public et que ce service public n'implique pas de notion de rentabilité. En tout cas, je m'étonne qu'autant d'aides et de subventions soient accordées à certaines grandes sociétés privées qui, elles, ont une curieuse conception de l'intérêt national. Enfin, j'en passe et des meilleures, comme le dit le jargon populaire.

Deuxième point : les nationalisations et le secteur public. Vous connaissez l'opinion du parti communiste français qui sur ce point reprend le programme commun de gouvernement de la gauche : nous sommes pour l'amélioration du secteur public, pour les nationalisations, notamment pour leur extension. Nous considérons qu'elles ont fait leurs preuves. Je ne citerai qu'un exemple, celui de la Régie Renault, qui, à ma connaissance, rapporte de l'argent à l'Etat. Ce n'est pas le cas de Dassault qui fait passer des centaines de millions à l'étranger sans que la majorité et le Gouvernement n'y trouvent à redire.

M. Guy Schmaus. En plus, il fraude !

M. Roger Gaudon. Monsieur le ministre, vous avez été un brillant ministre de l'économie et des finances et c'est sans doute pourquoi vous êtes maintenant ministre de l'équipement. Je vous dirai que le secteur nationalisé et le secteur public ne trichent pas avec l'Etat. Ce n'est pas le cas des grandes sociétés monopolistes et, comme vous savez de quoi je parle, je n'insiste pas.

Or, nous considérons, nous, que la déclaration que vous avez faite ce matin est, et je le répète au nom de notre groupe, une attaque en règle contre le secteur nationalisé et le secteur public. Eh bien, monsieur le ministre, messieurs du Gouvernement et de la majorité, vous nous trouverez toujours, ainsi que toute la gauche, en face de vous pour défendre ces secteurs, car nous considérons qu'il y va de l'intérêt de l'économie nationale et du peuple de notre pays. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

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, plus 40 281 698 F. »

Par amendement n° 95, M. Monory et Mlle Rapuzzi, au nom de la commission des finances, proposent de réduire ce crédit de 1 086 028 francs.

La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. La commission des finances propose la réduction de ce crédit, car elle considère qu'en l'état des informations qu'elle possède, l'adoption de cet amendement entraînerait, sans grand inconvénient, une économie certaine pour le budget de la section commune.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je comprends le souci du Sénat et je partage même sa philosophie. La création de ces emplois n'a pas paru justifiée à votre commission des finances. Je vais donc m'efforcer de vous en expliquer les raisons.

Je parlerai tout d'abord des emplois prévus au service des statistiques des transports. Ce département a une triple mission de coordination, d'élaboration et de diffusion de l'information économique sur les transports que ne réalise pas l'I. N. S. E. E.

Son effectif est stabilisé depuis 1974. Il comprend actuellement 45 personnes. Les moyens budgétaires dont il disposera en 1977 ne sont pas supérieurs à ceux de 1976.

La mesure portant création de six emplois n'a pas pour conséquence d'augmenter l'effectif. Elle s'analyse de la manière suivante : d'abord est prévue la création d'un emploi d'attaché de deuxième classe à l'I. N. S. E. E. La mesure est justifiée par la nécessité d'améliorer l'encadrement du département, pauvre en personnel titulaire. En outre, sont envisagés cinq nouveaux emplois de contractuels dans le cadre — et c'est cela qui est important — d'une vaste opération de « contractualisation » —, je vous prie d'excuser ce barbarisme — du personnel vacataire à temps plein, opération qui doit d'ailleurs se poursuivre en 1978.

Cette création d'emplois contractuels est gagée sur crédits de vacation et crédits de fonctionnement. Elle se traduit évidemment par la suppression des cinq emplois vacataires correspondants.

Il s'agit d'une opération de normalisation inspirée par les remarques de la cour des comptes, et qui présente un caractère strictement social.

M. Pisani se plaignait, dans son exposé, de l'insuffisance des moyens de documentation. Cette opération nous permettra de disposer d'une documentation plus précise et ne modifiera pas l'effectif intéressé.

M. Edgard Pisani. 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. Pisani avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Edgard Pisani. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat. Je serais content que vous mettiez à profit cette non-augmentation de vos moyens — vous venez de nous en faire part —, pour soumettre le budget des sociétés nationales à une analyse différente de celle que faisait tout à l'heure M. Fourcade.

En effet, celui-ci a tenté de nous démontrer que, dès lors qu'il y avait déficit comptable, il y avait déficit économique et qu'il fallait y mettre bon ordre.

Notre analyse est la suivante : ce n'est que dans la mesure où le concept de service public a été clairement défini, où les servitudes qu'il impose à la société nationale ont été prises constamment en compte, dans le cadre d'une comptabilité globale de la nation, que ce concept a un sens. En effet, s'il peut permettre de juger la capacité de gestion de la société nationale, il peut également permettre de juger la capacité de gestion du Gouvernement.

Nous aimerions que soient mis à notre disposition les moyens d'analyses nous permettant de distinguer ce qui est imputable à une mauvaise gestion...

M. le président. Mon cher collègue, nous sommes en train de discuter de l'amendement n° 95 présenté par la commission des finances et non d'une autre question. Je suis dans l'obligation de vous demander de revenir au sujet qui nous intéresse présentement.

M. Edgard Pisani. « Prends un siège, Cinna, prends et, sur toute chose,

« Observe exactement la loi que je t'impose. »

M. le président. Moi aussi, je connais mes classiques !

M. Edgard Pisani. Puisque vous ne voulez pas qu'un certain nombre de choses soient dites, je me tais. Mais, dans une question orale que je déposerai, je développerai ce sujet.

M. Roger Gaudon. Très bien !

M. le président. Il n'est pas question de ce que je veux ou de ce que je ne veux pas ! Je suis là pour faire appliquer le règlement.

M. Edgard Pisani. « Gardé à vous ! »

M. le président. C'est bien la première fois que l'on me fait une observation de cette nature sur ma façon de présider !

M. Edgard Pisani. Je l'ai faite !

M. Roger Gaudon. Très bien !

M. le président. Je le regrette pour vous, pas pour moi !

M. Edgard Pisani. Je n'en ai cure !

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, veuillez poursuivre votre exposé.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Si vous le permettez, je vais revenir au débat.

M. Edgard Pisani. Vous m'aviez provoqué !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je précise donc à nouveau qu'il s'agit d'une simple mesure d'ordre social, qui ne se traduit pas par une augmentation des effectifs. C'est une opération de normalisation qui concerne un personnel employé à des tâches statistiques depuis de nombreuses années.

L'institut de recherches des transports, quant à lui, remplit une mission complexe et nécessaire revêtant un triple aspect : harmoniser et valoriser les recherches dans le domaine des transports ; promouvoir et animer les actions de recherche ; apporter aux pouvoirs publics les éléments techniques nécessaires aux prises de décision.

Deux inflexions majeures ont été apportées au programme de recherche concernant l'amélioration des transports collectifs urbains — toutes les déclarations faites depuis ce matin montrent qu'elle est nécessaire — et la réduction des nuisances, sujet auquel nous sommes tous sensibles.

Aujourd'hui, l'effectif de l'institut de recherches des transports est de 184 personnes. Je propose de le porter à 190 en 1977. Je précise que cette création de six emplois a été confrontée à l'ensemble des autres demandes dans le cadre de la procédure de l'enveloppe-recherche et qu'elle a été retenue.

Eu égard aux risques que nous courons, comme je l'ai indiqué ce matin et comme l'ont souligné plusieurs intervenants, face à la concurrence étrangère, nous ne pouvons pas nous laisser devancer dans des domaines où nous avons la meilleure réputation. Le succès de notre industrie en dépend.

Telles sont les raisons pour lesquelles je demande au Sénat de repousser cet amendement.

M. le président. Madame le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances. Monsieur le président, nous avons entendu les explications de M. le secrétaire d'Etat qui modifient certaines données en notre possession et que chacun avait pu trouver dans les fascicules budgétaires.

Dans ces conditions, estimant inutile de prolonger plus longtemps cette discussion, la commission des finances maintient son amendement, mais s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 95, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

(Ce crédit est adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 22 293 000 francs. »

« Crédits de paiement, 8 596 000 francs. »

La parole est à Mme Brigitte Gros.

Mme Brigitte Gros. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne pensais pas intervenir dans ce débat, mais une remarque de M. le secrétaire d'Etat aux transports m'oblige à prendre la parole.

Vous avez dit, monsieur le secrétaire d'Etat, que les autorisations de programme pour les infrastructures de transport avaient augmenté en province, dans le budget de 1977 — ce dont nous nous réjouissons — mais qu'elles n'avaient pas diminué dans la région d'Ile-de-France. Or, les chiffres sont là.

En 1977, les autorisations de programme pour les infrastructures de transport s'élevaient à 373,7 millions de francs alors qu'elles atteignaient 464 millions de francs en 1976 et 499 millions de francs en 1975, soit une baisse de 21 p. 100 en deux ans.

L'ensemble de votre budget, d'ailleurs, est insatisfaisant, car il n'augmente que de 8,2 p. 100 alors que l'ensemble des dépenses budgétaires croît de 13,7 p. 100. Les autorisations de programme, comme l'a dit notre rapporteur, Mlle Rapuzzi, sont en recul de 4,9 p. 100 et les crédits de paiement, de 3,8 p. 100.

Est-ce ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement pourra atteindre l'objectif qu'il s'est fixé : « mieux vivre dans la ville » ? On ne peut bien vivre dans la ville que si l'on change les orientations sur deux points bien précis : d'abord, il faut rapprocher le domicile du lieu de travail, ensuite, il convient d'améliorer les conditions de transport des citoyens.

Il s'agit d'un problème d'urbanisme. M. le ministre de l'équipement en a parlé tout à l'heure, on a urbanisé la région parisienne « à l'envers » puisque 75 p. 100 des emplois tertiaires ont été concentrés dans Paris même et à la Défense.

Améliorer les infrastructures de transport est ma deuxième préoccupation. J'aimerais vous poser quelques questions à ce sujet

Premièrement, si nous voulons que les transports soient dotés d'un budget plus important, que penseriez-vous du lancement d'emprunts régionaux ? Le district de la région parisienne, en 1972, avait réalisé une telle opération qui avait rapporté deux milliards de francs. Ce type de financement vous paraît-il valable dans la conjoncture actuelle ?

Deuxièmement — notre rapporteur a souligné ce point tout à l'heure — peut-on étendre la taxe sur les transports à toutes les villes et ne pas la réserver uniquement à celles comptant plus de 100 000 habitants ?

Troisièmement, peut-on accélérer la mise en place des couloirs réservés aux transports routiers ? En effet, le bilan est assez décevant. En région parisienne, par exemple, dans la petite couronne, le plan avait prévu, en 1973, 71 kilomètres. Trois ans plus tard, en 1976, 13 kilomètres seulement ont été réalisés. Aucun couloir n'existe en grande banlieue ni en province.

Mieux vivre en ville pour toutes les catégories sociales, c'est, monsieur le secrétaire d'Etat, étendre le bénéfice de la carte orange à l'ensemble des habitants de la région d'Ile-de-France. Actuellement 30 p. 100 d'entre eux n'y ont pas droit.

Je parlerai enfin de l'indemnité de transport en Ile-de-France. Je m'adresserai à M. Fourcade qui a si bien défendu devant notre assemblée, il y a une semaine environ, l'A. P. L., l'aide personnalisée au logement.

Monsieur le ministre, trouvez-vous normal que tout salarié en région parisienne touche 23 francs par mois au titre de l'indemnité de transport ? Cette mesure vaut aussi bien pour la secrétaire qui habite en grande banlieue et qui paie sa carte orange 100 francs que pour le P. D. G. qui bénéficie d'une voiture de fonction et qui habite à cinq minutes de son bureau.

Ne faudrait-il pas transformer cette indemnité fixe en une sorte d'aide personnalisée au transport, que nous pourrions appeler l'A. P. T. ?

A situation exceptionnelle, mesure exceptionnelle et, monsieur le ministre, vous auriez tout intérêt à ce que les transports individuels disparaissent progressivement au profit des transports collectifs.

Certaines propositions ont déjà été faites. Que pensez-vous de l'auto pour quatre, du taxi collectif, de la carte d'auto-stoppeur ?

C'est un grand dessein et une grande ambition que de vouloir améliorer les conditions de transport pour 35 millions de Français.

Votre budget pour 1977, malheureusement, ne correspond pas à cette ambition. Nous savons que c'est un budget d'austérité, mais cette austérité n'est pas apparue pour le budget de la défense, qui augmente en 1977 deux fois plus que celui des transports. Pour notre part, nous eussions préféré que ce fût le contraire. D'ailleurs, un de mes collègues M. Jean Colin, ici présent, avait déposé un amendement n° 44 tendant à ce que l'augmentation de 2 milliards de francs, non prévue dans les autorisations de programme du budget de la défense, ne soit pas inscrite, comme c'est annoncé, au prochain collectif.

Oui, nous pensons qu'il eût été préférable que la priorité fût donnée à l'amélioration de la vie quotidienne des Français plutôt qu'à certaines dépenses de prestige.

Dans notre esprit, c'est cela conduire le changement de la société française au service des Français eux-mêmes. (*Applaudissements sur certaines travées au centre.*)

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. Madame, pour revenir sur votre propos, il est vrai que le volume des autorisations de programme pour la région parisienne diminue en 1977 par rapport à 1976, mais il augmente notablement par rapport à celui de 1975, contrairement à ce que vous avez dit. Mais ce qui est important, en fin de compte, ce ne sont pas les chiffres, c'est le volume.

J'ai indiqué, ce matin, les quatre opérations nouvelles que nous lançons cette année et qui s'ajoutent aux autres. Elles consistent, dans le cadre d'une politique globale de développement des réseaux de transports en commun dans la région parisienne, d'une part, en des extensions de lignes de métro destinées à les faire pénétrer dans la banlieue en fonction de son urbanisation et, d'autre part, en un grand projet d'interconnexion des réseaux, que nous réaliserons, dans sa première phase, comme prévu, en 1981.

Pour ce qui est du versement de transport dans les villes de cent mille habitants et au-dessous, c'est un problème qu'on évoque plusieurs des maires intéressés, qui sont venus me trouver récemment à ce sujet. Nous sommes convenus que l'association des maires de France s'en saisirait, qu'elle établirait un dossier qu'elle me remettrait, afin de voir dans quelle mesure on peut le résoudre. Le Gouvernement a pris l'engagement de le faire avant la fin du VII^e Plan. Nous verrons à quelle date nous pourrions le réaliser le mieux possible.

Je déplore comme vous que, dans la banlieue parisienne, on n'ait réalisé que treize kilomètres de couloirs réservés — le chiffre est exact — par rapport aux soixante-treize kilomètres prévus, alors que, dans Paris même, ces couloirs sont presque tous terminés. Ce retard pénalise lourdement les transports en commun de surface en banlieue, mais c'est du ressort des collectivités locales intéressées. Je déplore qu'elles ne mettent pas plus de hâte à réaliser cette action, qui serait bénéfique à l'amélioration de la desserte par les transports en commun.

Pour ce qui est de la prime de transport, le Gouvernement a choisi délibérément de la laisser à son taux actuel et de créer en supplément le versement de transport des entreprises, qui rapporte actuellement deux milliards de francs. Cette somme est sans aucune mesure avec le coût de la prime de transport.

En tout état de cause, elle est la seule qui puisse nous aider à améliorer globalement le réseau des transports en commun ; ses effets d'ailleurs le prouvent.

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

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement figurant au titre V.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président « Titre VI. — Autorisations de programme, 9 450 000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 7 650 000 francs. » — (*Adopté.*)

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

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 1 426 186 francs. »

Par amendement n° 96, M. Monory et Mlle Rapuzzi, au nom de la commission des finances, proposent de réduire ce crédit de 248 453 francs.

La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Il est peut-être inutile de recommencer la discussion qui vient de s'instaurer car ce deuxième amendement est la suite logique du premier. Le Sénat est tout aussi édifié à son sujet qu'il l'était sur le précédent.

M. le président. Dois-je en conclure que cet amendement est retiré ?

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Non, monsieur le président, mais la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. L'opinion du Gouvernement est-elle la même que sur le premier amendement ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 96, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Croze pour explication de vote sur le titre III.

M. Pierre Croze. Monsieur le président, le groupe des républicains indépendants, unanime, votera les crédits demandés pour les transports terrestres.

Il le fera plus particulièrement pour marquer son approbation de l'action gouvernementale menée en faveur du développement des transports en commun, facteur d'économies d'énergie substantielles à une époque où tout nous incite à nous diriger dans ce sens.

Il le fera aussi pour dire son complet accord avec la volonté affirmée par le Gouvernement d'insérer les transports dans le cadre de sa politique d'ensemble de la qualité de la vie, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, tant il est clair, en particulier, qu'un des objectifs essentiels d'une politique moderne des transports doit être l'amélioration du cadre et des conditions de vie.

Il le fera enfin, monsieur le ministre, parce qu'il est confiant dans votre détermination de réaliser, par une amélioration constante des conditions de transport, un meilleur équilibre entre la région parisienne et le reste du pays. (*Applaudissements à droite.*)

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

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

(*Ce crédit est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, plus 1 153 012 000 francs. » — (*Adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 13 450 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 5 690 000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 810 700 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 104 180 000 francs. » — (Adopté.)

Le groupe communiste a voté contre l'ensemble des titres III, IV, V et VI. Je lui en donne acte.

III. — AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE

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

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la présentation d'un budget, dans le cadre du temps de parole accordé à chaque rapporteur, nécessite un effort de synthèse qui, malheureusement, ne permet pas d'éviter de passer sous silence certains sujets importants.

Le budget que j'ai l'honneur de vous présenter est un budget de reconduction, la conjoncture présente, selon le Gouvernement, « ne nécessitant pas les efforts financiers massifs que l'on a pu connaître dans le passé ».

On peut noter, au plan de la direction générale de l'aviation civile, un effort certain pour les crédits intéressant le personnel. En revanche, on note une insuffisance de crédits de fonctionnement qui conduira soit à des économies d'entretien génératrices de dépenses futures de réparation, soit à des transferts au détriment des collectivités locales ; je pense notamment aux problèmes d'infrastructure.

Le plus grave souci actuel de l'aéronautique civile se situe sans nul doute au niveau de la construction aéronautique.

Je dois faire part au Sénat de l'inquiétude de la commission des finances, fondée non seulement sur le coût pour l'Etat des programmes en cause, mais aussi sur la série de difficultés que nous rencontrons, non seulement à propos de *Concorde*, machine d'exception, mais même en ce qui concerne l'*Airbus*, machine traditionnelle qui est pourtant, de l'avis général, un excellent appareil.

Les hélicoptères eux-mêmes, qui ont été longtemps l'un des fleurons de la société nationale industrielle aérospatiale, la S. N. I. A. S., ont vu leurs ventes s'effondrer cette année, bien que la division « Hélicoptère 5 de la société nationale reste cette année bénéficiaire de quelque 100 millions de francs.

La multiplication de ces difficultés démontre qu'il s'agit non de hasards inexplicables, mais de difficultés de marché, auxquelles — il faut bien l'admettre — sont venues s'ajouter quelques erreurs de conception. Je pense notamment au *Mercur* 100, pour lequel, aux avances faites en pure perte par l'Etat, s'ajoutent chaque année les subventions qu'il est nécessaire d'accorder à la compagnie utilisatrice.

Sur une série de seize *Concorde fabriqués*, cinq restent à vendre. En tout état de cause, nous ne pouvons attendre aucun achat nouveau avant que ne soit écoulé un délai de seize mois suivant la date, très éventuelle, d'autorisation d'atterrissage à New York.

Airbus est une excellente machine, qui, de par sa valeur technique, prouve que la qualité ne suffit pas pour assurer le succès d'une production si ne sont pas prises certaines précautions préalables touchant la commercialisation.

Deux machines vendues cette année, vingt-deux fabriquées. Certes, on peut espérer d'autres ventes, mais il est loin d'être certain que les trois cent soixante machines, chiffre à partir duquel ont été calculés les prix de fabrication, puissent être atteintes, dans un avenir proche.

Parmi les programmes qui marchent bien, citons le *Falcon 10*, le *Falcon 20* de Dassault. Après l'échec du *Falcon 30*, notons la sortie du *Falcon 50*, mais il est trop tôt pour juger de son avenir.

On doit aussi mentionner le moteur C. F. M. 56 qui, malgré quelques problèmes de coopération, paraît avoir un avenir intéressant.

Si l'on excepte les programmes ci-dessus énoncés, force est bien de constater que, pour l'industrie aéronautique, la construction civile repose essentiellement sur les subventions de l'Etat, dont le niveau semble exagéré.

Citons enfin le *Mercur* 200. On peut remarquer qu'aucun crédit ne figure au budget concernant ce programme, pour lequel aucune décision n'est encore prise ; ceci est sans doute l'explication de cela.

Cette décision n'interviendrait que si des commandes fermes en nombre suffisant sont passées par les compagnies. Nous en prenons acte car, indépendamment des crédits d'étude qui seraient nécessaires en cas de réponse positive, les principes mêmes de l'accord envisagé conduisent chaque contractant à prendre, comme il est normal, un risque proportionnel à sa participation.

Autrement dit, la part française serait de 5 p. 100 pour Dassault — la modestie de ce pourcentage peut étonner — et de 40 p. 100 pour la S. N. I. A. S.

Mais 40 p. 100 de combien ? Quel sera le coût du programme ? Il semble que, pour l'instant, personne ne soit capable de le chiffrer tant que n'auront pas été résolus des problèmes techniques capitaux, comme le dessin de l'aile.

En ce qui concerne *Concorde*, pour ne pas « casser » l'outil de production en attendant l'éventuelle autorisation d'atterrissage à New York et les seize mois subséquents, les gouvernements ont décidé de ralentir la chaîne de production, d'où un coût plus élevé des appareils produits.

En ce qui concerne *Airbus*, la S. N. I. A. S. assure 47,9 p. 100 du risque d'*Airbus* industrie, pour un coût de 350 millions de francs environ.

Par ailleurs, le prix de cession de la S. N. I. A. S. à *Airbus* industrie a été calculé sur une série de trois cent soixante appareils ; actuellement la construction de soixante-dix-neuf appareils, outre les cinq premiers, a été autorisée.

A été accordée également l'autorisation d'approvisionner la chaîne pour quinze appareils supplémentaires.

Voilà les aspects essentiels de notre construction civile. Même si l'on ne se cantonne pas dans des considérations strictement financières, et même si l'on intègre dans ce schéma les problèmes humains qui sont posés ainsi que d'autres considérations, il apparaît qu'un effort énergétique de redressement et de réorganisation des structures de l'industrie aéronautique doit être entrepris. La décision unilatérale de la France d'entreprendre immédiatement des études sur un *Super-Concorde* ne nous rassure pas. Nous attendons avec le plus grand intérêt de connaître les réponses du Gouvernement.

Autre sujet de préoccupation, la compagnie Air France : dans le contexte actuel de redressement du trafic aérien, les compagnies américaines et Lufthansa annoncent des bénéfices, alors qu'*Air France* enregistrera encore un déficit de l'ordre de 180 à 200 millions de francs, puisque l'Etat a décidé de consacrer à la compagnie 450 millions de francs dans le collectif, dont la justification doit être recherchée dans les charges imposées par l'Etat lui-même, parmi lesquelles : l'exploitation de *Concorde*, le maintien en service des *Caravelle*, l'installation à Roissy, les lignes sur la Corse, etc.

Cette dotation s'ajoutera à la dotation en capital de 300 millions de francs prélevés sur les 1 700 millions de francs figurant au chapitre 54-90 de la loi de finances.

Il faut observer que dans la mesure où une partie des crédits accordés, je veux dire les 450 millions de francs qui figureront au collectif, représentent la contrepartie des charges imposées à *Air France* par l'Etat, il n'apparaît pas normal que ces crédits figurent au titre des dotations en capital, car, d'une part, ces augmentations de capital interviennent au détriment des autres actionnaires de la compagnie nationale, au rang desquels les collectivités locales ; d'autre part, une telle présentation n'est pas conforme à la politique de vérité.

Mais, au-delà de ces apports, je crois qu'il faut, à l'égard d'*Air France*, que le Gouvernement prenne un parti très net.

Ou bien *Air France* est une entreprise qui, comme telle, doit chercher à atteindre son équilibre financier ; ou bien elle est un instrument de la politique de l'Etat, dont l'équilibre financier n'est qu'un élément.

La politique actuelle est mauvaise. Où commencent et où s'arrêtent les exigences de l'Etat ? Cette imprécision ne conduit-elle pas à différer, voire à rendre impossibles certaines réformes indispensables au redressement de la compagnie ? La compagnie et son personnel n'auraient-ils pas tendance à s'installer dans le déficit, à se démobiliser dans la mesure où ils ne disposent pas d'une autonomie de décision ?

Un plan de redressement a été proposé qui est cohérent et sur lequel je ne m'étendrai pas, faute de temps ; mais il ne résout pas, à mon avis, le problème de fond qui concerne l'autonomie de gestion de la compagnie.

Un mot pour Air Inter qui, cette année, distribue des bénéfices à ses actionnaires, parmi lesquels l'Etat et des sociétés para-étatiques qui détiennent 54 p. 100 de son capital. Quelques points noirs cependant apparaissent ; les conséquences de l'application du plan de redressement et l'intervention de la taxe professionnelle vont multiplier par 28 l'ancienne contribution, faisant passer celle-ci de un à vingt-huit millions de francs, ce qui paraît être un record en la matière. La création du train à grande vitesse sur Lyon entraînera des conséquences certaines non seulement sur le développement de la ligne Paris—Lyon de la compagnie, mais aussi sur celui d'autres lignes qui, étant déficitaires, bénéficient de la péréquation.

Un mot aussi concernant l'U. T. A. — l'union des transports aériens — qui apporte son assistance à Air Afrique. Il semble que la compagnie africaine connaisse des difficultés après le retrait du Cameroun et l'incertitude en ce qui concerne le retrait du Gabon.

Abordons maintenant le problème du troisième niveau, c'est-à-dire les transports régionaux. Là encore, nous formulons des inquiétudes. La politique libérale pratiquée jusqu'à maintenant a permis la constitution du réseau le plus dense d'Europe. Mais précisément, la densité de ce réseau commence à poser des problèmes de coordination et, par ailleurs, il ne paraît ni possible ni raisonnable de laisser encore se constituer de petites sociétés, alors que les principales connaissent toutes des difficultés.

Au départ, il fallait défricher. Les matériels utilisés, de quinze à dix-neuf places, voire plus petits, étaient inévitablement déficitaires. Mais en valeur absolue, le déficit était inférieur à ce qu'aurait été celui de machines plus grandes largement sous-employées. Tant que ces petits matériels étaient utilisés, un déficit devait apparaître et devait être supporté. Les collectivités devaient ou auraient dû le savoir. Mais l'erreur fondamentale a été, alors que des appareils de quarante-cinq à cinquante places pouvaient être utilisés, alors que les compagnies souffraient d'un manque regrettable de fonds propres et enregistraient des bilans bien précaires, de se lancer dans l'acquisition d'appareils à réaction neufs. Or, d'une part, ces machines sont d'un prix de revient prohibitif et, d'autre part, ils nécessitent une utilisation optimale de 2 000 à 2 500 heures par an. Cela ne peut être obtenu sur le réseau des lignes en cause, sauf à offrir des services à des heures creuses, qui n'ont par conséquent aucune chance de succès.

La mise en service de *Corvette* sur certaines lignes ne paraissait pas désirable non plus. L'Etat, dans le cadre de ses pouvoirs de tutelle, n'aurait pas dû délivrer les autorisations correspondantes.

Nous avons noté avec satisfaction la prise de position récente de M. Lecanuet, ministre de l'aménagement du territoire, à l'égard du troisième niveau, encore que certains aspects de sa déclaration mériteraient discussion.

De toute façon, la nécessité évidente d'une coordination des transports aériens — ou des transports tout simplement — pourrait peut-être permettre de résoudre certains problèmes de péréquation et, partant, de réorganisation des compagnies.

Au sujet de la coordination, je tiens à féliciter la direction générale de l'aviation civile d'avoir instauré une concertation entre les services chargés respectivement des bases aériennes et de la tutelle du transport aérien, ce qui devrait éviter certaines incohérences dont l'affaire d'Avignon est l'exemple le plus récent.

Venons-en à l'aviation générale. A côté de l'aviation d'affaires qui se développe, l'aviation de plaisance rencontre des difficultés. Le prix de l'heure de vol a considérablement augmenté, non seulement en raison du nouveau prix du carburant, mais encore en fonction de la sophistication croissante des machines.

L'aviation dite légère n'est plus une aviation populaire. Il n'est pas beaucoup d'ouvriers spécialisés qui puissent se payer

des heures de vol à cent cinquante francs. Elle est aussi de moins en moins une aviation de jeunes, et cela pour les mêmes raisons. Si le nombre d'heures total a augmenté de 1 p. 100, celui des heures effectuées par les jeunes a diminué de 2,5 p. 100 en 1975 par rapport à 1974.

Sur 4 178 brevets, 729 seulement concernent des jeunes de moins de vingt-et-un ans. Même pour le vol à voile, discipline sportive par excellence, le nombre d'heures de vol effectuées par les jeunes de moins de vingt-cinq ans ne représente qu'entre 33 p. 100 et 50 p. 100 du chiffre total.

L'aviation légère est devenue un mode de loisir pour la génération des quarante ans et un mode de transport au service des loisirs.

C'est la faillite de la politique voulue après la Libération. A l'augmentation des bourses qui auront toujours l'inconvénient d'être une aide momentanée, je préférerais la recherche de l'abaissement des coûts. C'est pour l'essentiel le problème des constructeurs, comme est du domaine des constructeurs le problème de la réduction du bruit des machines.

On m'objectera que la réduction du bruit est coûteuse. Ce n'est pas toujours vrai. A la vérité, nous sommes engagés dans une course inutile à la puissance. Certains appareils anciens tels que le *Piper-Cub* ou les R. F. 3 et R. F. 4 de Fournier étaient à la fois économiques et silencieux. Les Fournier R. F. 3 et R. F. 4 étaient équipés de moteurs dérivés de l'automobile. C'est une solution. Des crédits figurent au budget de cette année précisément pour étudier des formules en ce sens. Le créneau choisi se situe entre 150 et 200 CV. Cela veut dire que nous allons essayer de concurrencer la production américaine dans des domaines où elle est bien installée. Est-ce raisonnable ?

Deux chiffres seulement à l'appui de cette thèse : l'an dernier, nous avons vendu moins de 600 avions français dont plus de la moitié construits par Reims Aviation qui est une filiale de C. E. S. N. A. La société C. E. S. N. A. des Etats-Unis en a vendu à elle seule, plus de 7 000. Là encore, il n'est pas certain que les orientations soient bonnes.

Nous espérons bien que les études concernant l'adaptation du moteur Citroën de la G. S. aboutiront et permettront de concevoir un avion économique.

Il convient, à mon sens, de se poser la question : quelle aviation légère veut-on et pour qui ?

Le dernier chapitre de cette intervention concerne les aéroports.

D'abord, le déficit d'Aéroport de Paris continue à croître en dépit d'un chiffre d'affaires en progression et de prix de services relativement élevés. Certes, nous l'avons dit souvent, Aéroport de Paris souffre de charges financières importantes qui résultent d'un capital trop réduit et de marges d'autofinancement insuffisantes. Par ailleurs, il est anormal — et nous le regrettons encore cette année — que les collectivités locales de la région parisienne qui sont en grande partie bénéficiaires de ses activités ne participent pas à ses charges.

Cela dit, il n'est pas certain qu'Aéroport de Paris fasse un effort pour alléger des structures manifestement trop lourdes. Malgré des contrats extérieurs, les bureaux d'étude restent coûteux. Cette année, une augmentation des salaires de près de 15 p. 100 est prévue, sans embauche, ce qui paraît excessif. Des réalisations ont été inutilement coûteuses : je pense à l'aérogare de Roissy, dont la forme circulaire interdit toute extension et qui n'a pas tenu ses promesses sur le plan du fonctionnement. Il semble qu'un effort de remise en cause systématique du fonctionnement d'Aéroport de Paris devrait être fait, effort que justifie un déficit passé de 18 millions de francs en 1973 à 76 700 000 francs en 1977, d'après les prévisions.

Signalons deux problèmes : celui de la fermeture du Bourget qui va contraindre les sociétés charters à aller à Orly avec la pénalisation de nuit, ou à Roissy, avec la pénalisation du coût, et celui des aérodromes d'aviation générale de la région parisienne.

Le problème de Toussus a été réglé. Reste celui de Pontoise et de Chavenay dans le secteur Ouest.

Pontoise se plaint des mouvements d'école d'hélicoptères lourds et légers. Est-il vraiment utile de faire de l'entraînement sur ces machines dans la région parisienne ?

A Chavenay, les riverains pensent que, durant le week-end, les activités ont dépassé le niveau acceptable avec plusieurs avions par minute. Quelquefois deux, voire trois avions décol-

lent de front sur deux pistes parallèles. Pour l'un et pour l'autre de ces aérodromes, Aéroport de Paris envisagerait 300 000 mouvements annuels, ce qui est impensable, non seulement pour les riverains, mais pour l'ensemble de la plaine de Versailles, pourvue déjà d'autres aérodromes.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. C'est de la folie!

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Qu'en est-il en réalité? Pour Chavenay, une réunion avait eu lieu à Versailles sous la présidence de M. le préfet des Yvelines, avec la participation des dirigeants d'Aéroport de Paris et des maires des communes voisines.

Il avait été décidé d'étudier des mesures propres à réduire les nuisances du week-end. Deux semaines après la réunion, la réponse d'aéroport de Paris était la construction de 1 500 mètres carrés supplémentaires de hangars...

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. C'est inacceptable!

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. ...qui, pour les élus, signifiait la poursuite inexorable de ses projets et l'inutilité de toute discussion. La construction d'autres hangars serait d'ailleurs prévue. Par ailleurs, il conviendrait d'appeler les pilotes à respecter les consignes de vol, tant autour des aérodromes qu'ailleurs. Je pense, notamment, au survol du parc du château de Versailles, malgré l'interdiction qui en est faite.

Il y a là un conflit qui ne pourra que s'aggraver si n'intervient pas rapidement des mesures propres à concilier le maintien d'un certain niveau d'activités aéronautiques, le rôle réservé à la plaine de Versailles dans l'aménagement de la région parisienne et le souci fort compréhensible et légitime de ses habitants. Je souhaiterais connaître la position du Gouvernement à ce sujet.

En ce qui concerne l'ensemble des aéroports de province, d'intérêt régional ou local, les mesures d'économie dont j'ai parlé au début de cet exposé inquiètent légitimement les gestionnaires d'aéroports, car elles consacrent une augmentation du transfert du budget de l'Etat sur celui des collectivités locales, mouvement de transfert déjà très largement amorcé au cours des budgets précédents. Mes propos concernent les dispositions du chapitre 34-22, soit 2 569 066 francs d'économies jugées possibles. « Economies possibles » en vertu de quels principes directeurs?

Pour terminer ce discours déjà trop long, je formulerai quelques brèves observations.

En ce qui concerne la formation des pilotes, tout d'abord, il semble que, dans la perspective d'« oacisation » des licences — excusez ce barbarisme — il serait possible de refondre nos structures actuelles, de s'orienter vers la simultanéité de la formation théorique et pratique et de raccourcir la durée de la formation. Il en résulterait comme avantages une économie et une adaptation plus facile à la demande des compagnies par la diminution du délai de prévision. Les navigants ne seraient plus hostiles à cette perspective.

J'en viens à la navigation aérienne et à la météo. La météo dispose d'un fond de concours par lequel elle perçoit les redevances que lui versent, pour services rendus, différents organismes tels que Electricité de France, les organismes d'études d'aménagement des aires métropolitaines, les organisations agricoles, etc.

Mais, pour la navigation aérienne comme pour la météo, le produit des redevances payées par les compagnies aériennes est versé au Trésor. Cette procédure risque d'entraîner une inadéquation de la qualité des services rendus par rapport aux services payés et désirés par les utilisateurs.

A défaut d'une réforme plus globale du statut de la navigation aérienne, dont on parle sous le manteau depuis d'assez nombreuses années, cette solution particulière ne présenterait-elle pas des avantages?

J'en viens à mon dernier point. Il semble que le contentieux créé par la grève de la navigation aérienne en 1973 ne-soit pas réglé et que des problèmes subsistent.

Sous réserve de ces observations, votre commission des finances vous demande de voter les crédits de l'aviation civile. (*Applaudissements.*)

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je voudrais tout d'abord remercier notre collègue Fortier de son excellent rapport qui traduit parfaitement l'état d'esprit de la commission.

Cela étant, et sans vouloir allonger le débat, je dirai que la question des aéroports situés en région parisienne est mal étudiée. Je l'ai déjà déclaré à de nombreuses reprises. Vous connaissez les problèmes que vous avez à résoudre à Roissy. Je les avais déjà évoqués avant que l'aéroport y soit installé. On avait, en effet, réalisé des implantations urbaines avant de construire l'aéroport, ce qui est pour le moins illogique.

Vous pouvez parfaitement trouver des villes — je vous en indiquerai — qui souhaitent avoir un aéroport et à qui généralement on le refuse, et d'autres qui, au contraire, refusent d'en avoir un et à qui on l'impose.

La seule chose que je demande à M. le ministre et à M. le secrétaire d'Etat, c'est de reprendre l'étude de cette question avec l'ensemble des élus, car on ne fait pas une politique des aéroports contre les populations. C'est une erreur. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. Jean Colin. Très bien!

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

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la connaissance que vous avez des questions d'aéronautique et l'examen du rapport écrit vous préserveront des longs développements que j'aurais pu être tenté de présenter sur des questions d'une telle importance.

Je me contenterai donc de rappeler brièvement la situation de nos trois principales compagnies de transports aériens et de faire le point sur l'aviation régionale, l'aéroport de Paris et la construction aéronautique.

L'examen de la composition de la flotte d'Air France nous amène à constater que, sur 52 long-courriers qu'elle exploitait au 30 septembre 1976, cinq sont de construction française et 47 de construction américaine.

En ce qui concerne les moyen-courriers, sur 57 appareils en service à la même date, 35 sont de construction française et 22 de construction américaine. A court terme, Air France va acquérir un *Concorde*, trois *Boeing 747 Cargo* et un *Airbus B 4*. Notre compagnie nationale a pris option sur sept *Airbus* supplémentaires. Elle envisage comme une nécessité inéluctable le remplacement de ses 29 *Caravelle*, appareils aujourd'hui coûteux et bruyants.

Air France souhaiterait acquérir progressivement des *Boeing 737* pour des raisons évidentes de recherche d'un parc homogène, condition nécessaire à une bonne gestion. Il n'est pas improbable que, pour faciliter l'opération *Mercury 200*, que nous aurons l'occasion d'évoquer à nouveau, Air France soit amenée à remplacer les *Caravelle* par des *DC-9 40*.

Notre compagnie, qui veut faire la place qui lui revient à un avion européen, ne souhaite pas acheter des appareils étrangers, mais les louer ou les exploiter en leasing.

En tout état de cause, quel que soit l'avion retenu, *Boeing* ou *Douglas*, quelle que soit la formule de mise à disposition, la flotte d'Air France comprendra, dans quelques années, 57 long-courriers, dont 7 de fabrication française et 50 de fabrication américaine, 64 moyen-courriers, dont 13 de fabrication française et 51 de fabrication américaine.

On peut constater qu'en ce qui concerne les moyen-courriers la relation flotte-fabrication française va se dégrader encore et, comme chaque citoyen, on peut se poser des questions.

Pourquoi la famille des *Caravelle* n'a-t-elle pas été poursuivie? Quelle est la cause de l'échec du *Mercury 100*? Quelles raisons empêchent l'*Airbus 300 B 2*, merveilleuse machine, le plus économique et le moins polluant des avions en service dans le monde, de trouver sa place sur le marché international et, à plus forte raison, dans la flotte de notre compagnie nationale?

M. Jean Colin. Très bien!

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Avec sa flotte en service en 1975, Air France a transporté 8 040 000 passagers, soit une progression de 5,9 p. 100, taux qui peut être admis comme satisfaisant quand on sait que le taux mondial n'a été que de 4 p. 100.

Le fret occupe une place de plus en plus grande dans le transport aérien et, sur ce plan, Air France recueille les fruits des remarquables efforts accomplis, notamment par la mise en service d'avions-cargo parfaitement adaptés. De 473 millions en 1972, le nombre de tonnes-kilomètre transportées est passé à 753 millions en 1975.

Les indications connues pour 1976 à partir des éléments enregistrés durant les huit premiers mois font apparaître des augmentations du trafic kilométrique de 9,8 p. 100 pour les moyen-courriers et de 5,7 p. 100 pour les long-courriers.

Le coefficient d'occupation devient remarquable pour les long-courriers puisqu'il atteint 61 p. 100.

Air France joue donc bien son rôle dans le monde. Notre compagnie nationale poursuit de méritoires efforts d'organisation dont les résultats apparaissent.

La situation financière n'est, hélas ! pas à l'image de la situation économique.

L'exercice 1975 se solde par un déficit d'exploitation de plus de 354 millions de francs et une perte nette comptable de plus de 419 millions de francs.

L'examen du compte d'exploitation fait apparaître que près de la moitié des dépenses concerne les frais de carburant et la rémunération du personnel, dépenses pratiquement incompressibles.

Ce que l'on sait aujourd'hui de l'exercice 1976 laisse espérer une diminution de ce déficit d'exploitation, compte non tenu de la mise en service de *Concorde*.

Mais il y a *Concorde*. Grâce à l'accueil très favorable du public, grâce aux efforts exceptionnels d'adaptation d'Air France, *Concorde* a fait une entrée remarquée sur nos lignes vers Rio, Caracas et Washington.

Ce succès coûte cher. Sans vouloir revenir sur les coûts très élevés de lancement de l'appareil, qui passent aujourd'hui d'une manière définitive au compte des pertes, donc à la charge de l'Etat, l'exploitation de *Concorde* dans les conditions actuelles se traduit par un déficit annuel de 170 millions de francs.

Cette situation peut-elle être améliorée ? Assurément. L'autorisation attendue des responsables de Kennedy Airport de desservir New York doit permettre de réduire le déficit.

Votre commission demande au Gouvernement de mettre tout en œuvre pour que cette décision soit prise dans les meilleurs délais. Mais ne nous faisons pas d'illusion : les Français doivent savoir que, même améliorées, les conditions d'exploitation de *Concorde* continueront à se traduire par un déficit.

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

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. En effet, le nombre de villes susceptibles de recevoir *Concorde* est très limité par les conditions techniques d'accueil et par le nombre de passagers assez riches pour choisir cet appareil.

Par ailleurs, seuls les habitants des îles des océans semblent aujourd'hui accepter, sans protester, le survol de leur territoire par des appareils volant à des vitesses supersoniques.

Le planning théorique d'utilisation de quatre appareils *Concorde* envisage les liaisons suivantes : Paris-New York — liée à l'autorisation dont nous venons de parler — Paris-Rio de Janeiro, Paris-Washington, Paris-Tokyo. Devons-nous garder l'espoir d'une liaison Paris-Tokyo ? Rien n'est moins sûr. Il faut savoir que le très moderne aéroport de Tokyo n'est toujours pas ouvert du fait de l'opposition des organisations environnementalistes. Comment imaginer que cet aéroport, fermé aux avions subsoniques, soit ouvert prochainement aux supersoniques ?

Et puis, pour aller de Paris à Tokyo, sauf à allonger considérablement la route, il faut survoler les continents. Les arguments ne manqueraient pas à d'autres environnementalistes pour s'opposer aux nuisances que subirait, du fait du vol supersonique, les ours de Sibérie ou les pingouins de l'Alaska ! (Sourires.)

D'autre part, et aussi sérieusement, l'U. R. S. S. ne peut envisager très favorablement la liaison Paris-Moscou et Moscou-Tokyo par le *Concorde*, concurrent du *Tupolev 144* dont la mise en service commercial est envisagée.

Le déficit d'exploitation de *Concorde* persistera et il faudra bien que l'Etat, c'est-à-dire les citoyens, paie.

Il faut pourtant rechercher toutes les solutions qui permettent de diminuer ce déficit et, par la même occasion, d'assurer la meilleure promotion de l'appareil.

N'est-il pas possible de rechercher des compagnies qui accepteraient d'exploiter *Concorde* en location ? Il vaut sans doute mieux perdre peu d'argent qu'en perdre beaucoup.

Le *Concorde* est un avion prestigieux, particulièrement adapté aux déplacements des chefs d'Etat. Des clients peuvent sans doute être recherchés dans cette direction. La belle aventure de *Concorde* démontre que nous ne savons pas vendre nos meilleurs produits.

La presse vous a fait dire, monsieur le secrétaire d'Etat, au début de ce mois, qu'après votre rencontre avec votre homologue britannique, la construction d'un super-*Concorde* pouvait être envisagée. Attention ! Que le super-*Concorde* ne soit pas l'occasion d'une super-aventure qui nous entraînerait dans une super-erreur !

M. Jean Colin. Très bien !

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. La compagnie U.T.A. — Union des transports aériens — a constitué une flotte importante à base d'appareils de construction américaine, des *Douglas* essentiellement. Si l'on tient compte des compagnies filiales d'U.T.A., Air Polynésie et Air Hébrides, un seul avion français — une *Caravelle* — est utilisé sur un total de vingt-quatre appareils. L'activité de la compagnie a été très satisfaisante en 1975, puisque le nombre de passagers transportés est en augmentation de 14,3 p. 100. Le coefficient d'occupation a atteint le taux de 61,4 p. 100.

Du fait de la structure du réseau, la distance moyenne parcourue par passager — 5 466 kilomètres — est largement supérieure à la moyenne mondiale.

La progression du trafic « fret », et surtout de la poste, est remarquable. L'examen des résultats des huit premiers mois de 1976 laisse à penser que la progression du trafic « passagers » de cette année sera inférieure à celle qui a été constatée en 1975.

Par contre, durant cette même période, le trafic fret a augmenté de 38 p. 100. Cette importante progression provient surtout des transports de pièces détachées des automobiles Peugeot vers l'usine de montage que cette firme a implantée à Kaduna, au Nigeria.

Le développement de cette activité a amené U.T.A. à rechercher l'avion cargo de grande capacité le mieux adapté. Son choix s'est porté sur le *Boeing 747* mais, ainsi que je viens de vous l'indiquer, la flotte de U. T. A. est composée de *Douglas* et il n'est souhaitable pour aucune compagnie d'introduire un appareil différent dont l'exploitation devient onéreuse. Les responsables de U. T. A. avaient espéré pouvoir louer un *Boeing 747* à Air France ; il apparaît que l'accord n'a pu se réaliser.

La situation financière est bonne. Entre 1974 et 1975, le chiffre d'affaires a augmenté de 19,4 p. 100. Le compte d'exploitation, qui s'était traduit en 1974 par un déficit de 20,9 millions de francs, laisse apparaître, en 1975, un bénéfice net de 7,4 millions de francs. Le bénéfice de 1976 devrait être du même ordre.

Nous devons nous féliciter, mes chers collègues, des résultats obtenus par une compagnie qui, malgré une concurrence de plus en plus vive, sur le Pacifique notamment, a tenu à poursuivre une politique à la fois dynamique et rigoureuse.

A la différence des deux compagnies dont nous venons d'examiner la situation, Air Inter, qui disposait, au 1^{er} septembre 1976, de trente-neuf appareils, a fait une large place à la construction française : trente appareils, dont vingt *Caravelle* et dix *Mercurie 100*, les neuf autres appareils étant des *Fokker 27*.

Depuis, Air Inter a mis en service un *Airbus B 2*. Deux autres appareils seront mis en service, le premier le 15 janvier prochain, le second au début de 1978.

L'entrée du *Mercurie* dans la flotte a posé à Air Inter des problèmes inhérents à l'exploitation de tous les appareils construits en petite série.

Dans l'attente de la réponse à la question posée déjà à propos du *Mercurie 100*, on peut se demander, dans cette affaire, quelle

est la cause et quel est l'effet. En effet, l'avion ne s'est pas vendu malgré ses qualités parce qu'il est cher, mais il est cher parce qu'il est vendu en nombre insuffisant. Il faudra bien, pour l'avenir de la construction aéronautique française et celui de nos compagnies, que les études de marché et les services commerciaux soient à la hauteur de notre technologie.

Malgré ces difficultés, Air Inter a transporté, en 1975, 4,5 millions de passagers, soit 11,6 p. 100 de plus qu'en 1974. L'examen de la ventilation de son trafic fait apparaître que la compagnie a transporté 3,7 millions de passagers sur les lignes radiales — c'est-à-dire vers Paris ou à partir de Paris — contre 442 000 seulement sur ses lignes transversales. Le rapport de 8,5 à 1 montre à l'évidence que la décentralisation est loin d'être réalisée.

En pourcentage, cette évidence apparaît, hélas, plus criante encore. Le trafic des lignes radiales — vers Paris ou à partir de Paris — a augmenté de 10 à 12 p. 100, le trafic des lignes transversales étant resté stationnaire.

Air Inter ne demande rien à l'Etat, rien aux collectivités locales. Sa situation financière est saine, grâce à une bonne gestion. Votre commission salue avec intérêt ces résultats satisfaisants.

Vous permettrez cependant à votre rapporteur, à titre personnel et reprenant un point qui a déjà été évoqué, de manifester des craintes pour un avenir proche quand on sait que se poursuit l'étude du projet de train à grande vitesse reliant Paris à Lyon.

Sans revenir sur les sujets exposés ce matin, notamment par nos collègues Mlle Rapuzzi et M. Billimaz, je rappellerai que les régions de l'Ouest attendent à la fois des autoroutes, des lignes ferroviaires électrifiées et des infrastructures aéroportuaires.

Par ailleurs, a-t-on imaginé que la perte de 1 700 000 passagers pour Air Inter qui découlera de la mise en service du train à grande vitesse aura des répercussions sur l'ensemble de la France ? En effet, c'est bien le succès de cette ligne qui permet à Air Inter de faire face au déficit enregistré sur d'autres lignes, notamment de l'Ouest et du Sud-Ouest. Ces lignes aériennes seront-elles fermées ou l'Etat devra-t-il combler le déficit de la S. N. C. F. qui est, faut-il le rappeler, un important actionnaire d'Air Inter ?

L'aviation régionale, il faut le rappeler, est un élément important s'ajoutant à Air Inter dans l'aménagement du territoire puisque, grâce à elle, la plupart des villes de plus de 50 000 habitants et situées à 300 kilomètres de Paris sont desservies par la voie de l'air. Sur onze compagnies qui ont assuré le service d'un million de passagers en 1975, une seule, Touraine Air Transport, présente un bilan positif de 199 834 francs après, il est important de le souligner, avoir obtenu des aides cumulées de la D. A. T. A. R. et des collectivités locales pour 7 414 941 francs. Donc, cette société, sans aides extérieures, serait en déficit de 7 215 107 francs et, je le répète, il s'agit de celle qui présente les meilleurs résultats. Que dire d'Air Alpes qui, pendant la même période, a présenté un déficit de plus de 4 millions de francs malgré une aide de 6 212 000 francs ? A quand la faillite ?

On comprend que les collectivités locales et les chambres de commerce fassent l'impossible pour donner aux régions les plus défavorisées les moyens de se développer. La ligne aérienne est incontestablement un de ces moyens. Encore faut-il que cette organisation soit rationnelle.

Votre commission pense que le moment est venu de rechercher entre les compagnies, avec les collectivités locales et la participation de votre département, monsieur le ministre, la coordination indispensable à la survie de l'aviation régionale. Le moment est venu d'établir un schéma directeur de l'aviation du troisième niveau.

Le moment n'est-il pas venu également d'étudier des tarifs en diminution sensible qui donneraient accès aux avions à un plus grand nombre ? N'est-il pas plus intéressant d'obtenir un coefficient de remplissage multiplié par deux en diminuant les tarifs de 30 p. 100 que de poursuivre les errements suicidaires actuels ?

En ce qui concerne Aéroport de Paris, qui gère les aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget, une certaine reprise est apparue.

Le taux de croissance est malgré tout inférieur aux prévisions et aux résultats enregistrés entre 1965 et 1974. Pouvons-nous être satisfaits de ces résultats parce que nous les comparons à ceux des aéroports concurrents de Londres et de Francfort, qui ont connu des croissances encore plus faibles ?

Le bilan d'exploitation de l'exercice 1975 de l'établissement fait apparaître une perte de 37,6 millions de francs malgré une aide de l'Etat de 50 millions sous forme de différé de remboursement d'emprunt et d'une réduction de 5 à 10 p. 100 du taux d'intérêt de certaines dotations en capital.

Aéroport de Paris a, malgré les difficultés, grâce à sa rigoureuse politique, réussi à dégager une marge d'autofinancement de 7 p. 100. L'aide de l'Etat étant du même ordre qu'en 1975, le déficit de l'établissement s'établira, pour 1976, aux alentours de 47 millions de francs. Cette situation résulte, pour le principal, des charges financières correspondant à l'exceptionnel effort d'investissement réalisé entre 1967 et 1973, l'appel à l'emprunt ayant représenté 75 p. 100 de l'investissement global.

Le retard de la croissance du trafic par rapport aux prévisions a entraîné une diminution des ressources attendues et explique en grande partie les déficits enregistrés. Ce retard explique également le report, de 1978 à 1980, du début de la réalisation de Roissy-II.

Entre 1981 et 1983, Aéroport de Paris pourra mettre en service les deux premiers modules de l'aérogare Roissy-II, destinés à Air France. Ce programme paraît prudent. Les liaisons entre Paris et ses deux aéroports ont été très souvent, et sans doute exagérément, critiquées. Les liaisons automobiles ont été nettement améliorées par le doublement des autoroutes B 6, pour Orly, et B 3, pour Roissy.

En revanche, on ne peut pas dire que les liaisons ferroviaires entre Orly et Roissy donnent aujourd'hui satisfaction. D'abord, entre ces deux aéroports, les ruptures de charges sont nombreuses ; ensuite, les gares desservant Paris n'apparaissent pas bien placées.

Je ne rappellerai que pour le plaisir de l'anecdote qu'il faut avoir dans sa poche onze pièces de un franc pour utiliser ce service. Je ne puis m'empêcher de penser à l'embarras d'un passager étranger. Bien sûr, il utilisera un taxi.

Il faudra bien, dans les meilleurs délais, réaliser la liaison ferroviaire Orly—Roissy, puisque ces deux aéroports ont déjà été édifiés en deux points opposés par rapport à Paris.

Après avoir examiné la situation de nos compagnies aériennes et celle d'Aéroport de Paris, qui constituent des outils admirables à l'échelle mondiale, ils est intéressant, sans doute, de faire le point de notre construction aéronautique, qui devrait être le fer de lance de notre rayonnement. Cette construction est effectivement un succès sur le plan technique. La situation est différente sur le plan commercial et, au risque de me répéter, je dirai que c'est en ce domaine que doit porter notre effort prioritaire.

Nous avons, aujourd'hui, principalement deux avions à produire et à vendre : *Concorde* et *Airbus*. Je ne reviendrai pas sur *Concorde*, dont j'ai abondamment parlé, pour m'attarder sur *Airbus*, qui constitue une nouvelle réussite de notre construction aéronautique.

Il s'agit d'un avion européen produit par l'Aérospatiale, la Deutsche Airbus et la Casa Espagne, avec la participation de deux industriels associés : Hawker Siddeley, pour 17 p. 100, et Fokker, pour 6 p. 100. C'est l'Aérospatiale qui, à Toulouse, effectue le montage ; la commercialisation est assurée par Airbus Industrie.

Le prix de vente de l'avion paraît élevé si on le compare à celui des appareils américains, notamment au *Boeing 707*. Cette différence s'explique par le nombre important d'avions réalisés par Boeing. *Airbus* présente heureusement une large compensation de son prix de vente par les économies d'exploitation qu'il permet. L'économie de carburant par rapport au *Boeing 720-200* se chiffre autour de 18 p. 100. Cela explique que, au 1^{er} octobre 1976, vingt et un avions de ce type étaient en service sur les trente-quatre faisant l'objet des commandes fermes et vingt-trois en option.

On ne trouve aucune compagnie américaine parmi les clients et, ce qui est peut-être plus surprenant, aucun acheteur britannique ou scandinave. L'Europe de l'aéronautique reste à faire.

Il faut poursuivre la construction d'*Airbus*, remarquable appareil à tous les points de vue, et chercher à favoriser son développement.

Il faut d'ailleurs remarquer, en étudiant la construction aéronautique dans le monde, que les clients ont l'esprit de famille. L'objectif doit donc être de vendre *Airbus*, d'établir son image de marque, et, dans la même famille, d'offrir, au fur et à mesure des besoins, les appareils demandés par les compagnies.

C'est bien parce qu'il faut suivre les besoins sinon les précéder qu'est aujourd'hui envisagée l'opération *Mercur* 200. Cet avion de 174 passagers équipé des moteurs C. F. M. 56 de dix tonnes de la S. N. E. C. M. A. — Société nationale d'études et de construction de moteurs d'aviation — ne s'appellera sans doute d'ailleurs pas *Mercur* 200. Il faut ménager les susceptibilités. *Mercur*, c'est un peu trop Dassault. Après avoir cherché pour cet appareil un nouveau nom de dieu, on semble s'orienter vers un sigle qui pourrait être MD 200. Chacun interpréterait selon ses désirs : Mac Donnell pour les Américains, Marcel Dassault pour la firme française, et pourquoi pas, pour ceux qui tiendraient compte de la coopération, *Mercur*-Douglas ? Car c'est bien avec Douglas que la coopération est prévue.

Cette situation n'est pas exaltante, mais elle est sans doute réaliste. La France ne peut se permettre indéfiniment d'avoir les meilleurs ingénieurs, les meilleurs ouvriers, les meilleurs avions, sans vendre ni à l'étranger ni en France le fruit de son travail puisque les compagnies françaises achètent du matériel américain.

Il faut donc trouver, même si cela chatouille notre amour-propre national, le coopérant qui permette la commercialisation de notre production. Il semble que cet accord puisse être réalisé avec Douglas. Encore faut-il, monsieur le ministre, qu'il ne s'agisse pas d'un marché de dupes, que Douglas s'engage à ne présenter aucun appareil concurrent et — pourquoi pas ? — à commercialiser *Airbus*.

Je souhaite que vous puissiez donner au Sénat toutes les informations à ce sujet, notamment des assurances sur le plan de charge de l'Aérospatiale, qui devrait assurer le montage général, ce qui représente 40 p. 100 de l'opération globale.

Vous connaissez les craintes, qui semblent aujourd'hui justifiées, des travailleurs de l'Aérospatiale. Il convient, si cette opération doit être réalisée, de la décider rapidement. Les besoins se feront sentir dès 1979. L'Etat doit participer pour une somme importante au lancement et au développement. Il faut dire également qu'aux conditions connues aujourd'hui, chaque appareil ne pourra être vendu qu'à un prix inférieur de 10 millions de francs au prix de revient. C'est dire que, dans ce cas comme dans les autres, il faudra s'assurer de la vente d'un nombre d'appareils suffisant pour amortir l'opération, soit 300.

C'est une coopération de même nature entre notre société nationale, la S. N. E. C. M. A., et une firme américaine, General Electric, qui a permis la mise au point du moteur C. F. M.-56 de 10 tonnes de poussée. Six moteurs sont à l'essai, tant en France qu'aux Etats-Unis. Les essais en vol auront lieu au début de l'année prochaine, sur une *Caravelle* en France, sur un quadrimoteur militaire aux Etats-Unis. La certification du moteur pourra intervenir à la fin de 1979.

Ce moteur doit trouver sa place sur les appareils de demain grâce aux qualités qu'il présente : faible consommation, niveau sonore réduit, absence de fumées et possibilités de développement.

Il en est des moteurs comme des avions : il faut les vendre. Dans ce dessein, la S. N. E. C. M. A. et General Electric ont créé une structure commerciale, la C. F. M. Internationale, qui prospecte le marché civil et le marché militaire.

Enfin — et ce n'est pas un hasard — ce moteur conviendra parfaitement à l'avion MD 200 dont nous venons de parler. Aussi bien, c'est d'une collaboration sur l'ensemble d'un appareil nouveau, cellule et moteur, qu'il s'agit, et cela pour la première fois.

La bonne image de marque de nos coopérateurs, General Electric et Douglas, doit permettre à la France de prendre pied sur le marché américain.

A la fin de cet exposé, j'aimerais, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous poser quelques questions.

Alors que la situation financière des principales compagnies aériennes mondiales est satisfaisante, Air France présente un déficit important, même si l'on ne tient pas compte du déficit d'exploitation de *Concorde*, que l'Etat doit prendre à son compte. Ce déficit persistant est inquiétant et — vous l'avez dit vous-même — il ne doit pas devenir une maladie chronique. Le Gouvernement connaît-il le moyen de modifier la situation en dehors de la subvention permanente ?

A-t-il bien mesuré toutes les conséquences de la mise en service du train à grande vitesse sur le trafic aérien, non seulement de Lyon et du Sud-Est, mais aussi de toutes les villes de l'Ouest et du Sud-Ouest, dont le déficit d'exploitation est compensé par le bénéfice des liaisons Paris-Lyon ?

A-t-il envisagé la compensation du déficit qui en résultera ? Cette éventualité semble contraire à la volonté de rigueur manifestée ce matin par M. Fourcade.

Le Gouvernement est-il en mesure de mettre en place un schéma directeur de l'aviation régionale, d'aider à une coordination sans laquelle les compagnies risquent de disparaître rapidement, alors que les liaisons aériennes des villes les plus éloignées constituent un outil de qualité pour l'aménagement du territoire ?

L'Etat peut-il aider davantage les collectivités à réaliser les infrastructures légères qui permettraient aux îles, notamment aux îles du Ponant — et je pense spécialement à l'île d'Yeu — de rompre leur isolement ?

Les superstructures à la charge de l'Etat, particulièrement les équipements de navigation et de sécurité, accompagnent-elles régulièrement les travaux d'infrastructure décidés par les collectivités locales ?

Les inquiétudes sont grandes, je l'ai déjà dit tout à l'heure, chez les travailleurs de l'Aérospatiale. Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, nous donner des garanties sur le plan de charge des différentes usines ? Vous nous répondrez certainement pour celle de Toulouse. Je souhaite que vous le fassiez aussi au sujet des autres usines.

Que va-t-on faire des *Concorde* qui sont en construction ? La location que je vous propose est-elle une solution réaliste ?

Enfin, le programme envisagé pour les M. D. 200, qui coûtera cher à l'Etat, lui aussi, fait-il l'objet d'engagements fermes de la part de notre partenaire américain ? Celui-ci exige-t-il ou souhaite-t-il seulement que notre compagnie nationale s'équipe en DC 9 ? La commercialisation de l'*Airbus* aux Etats-Unis ne peut-elle être un élément du marché avec Douglas ?

Ce sont autant de questions auxquelles le Sénat souhaiterait recevoir des réponses claires avant de prendre position et de se prononcer sur les crédits de l'aviation civile et commerciale dont le budget a fait néanmoins l'objet d'un avis favorable de la commission des affaires économiques et du Plan. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (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 et l'ont présenté d'une façon très pertinente. Qu'il me soit permis de les féliciter pour le travail considérable qu'ils ont effectué.

Ceci me permettra de limiter mon exposé aux aspects les plus importants de la politique du Gouvernement en matière d'aviation civile, tout particulièrement vis-à-vis de la construction aéronautique.

Bien entendu, je suis prêt à répondre, aussi complètement que possible, aux questions que vous voudrez bien poser au cours de la discussion générale sur ces sujets comme sur ceux que je n'aborderai pas dans mon exposé.

S'agissant de la construction aéronautique, il est certain que les ventes de nos productions n'ont pas atteint le niveau qu'on pouvait espérer. Mais, je me dois de le rappeler, les grandes décisions que nous avons prises en la matière sont toutes antérieures à la hausse brutale des coûts du carburant et à la crise économique qui en est résultée, deux éléments qui jouent dans le même sens et ont modifié radicalement les conditions prises en compte dans l'analyse des perspectives de nos programmes.

Est-il besoin de rappeler, par exemple, que, si nous n'avons vendu cette année que quatre *Airbus* ; *Lockhed* ainsi que *Douglas* n'ont, de leur côté, enregistré que très peu de commandes. Seul, *Boeing* a tiré son épingle du jeu, les compagnies aériennes ayant préféré axer leur développement sur un appareil ancien, de faible prix unitaire, le *Boeing* 727, en dépit de l'infériorité croissante de cet appareil dans le domaine de la consommation de carburant et des niveaux de bruit.

En outre, il faut bien que le Sénat — et à travers lui l'opinion publique — prenne conscience de l'extraordinaire difficulté qu'il peut y avoir à prendre pied sur un marché dominé de façon écrasante par les constructeurs des Etats-Unis. Il ne suffit pas, pour y pratiquer efficacement la concurrence, de faire aussi

bien qu'eux dans le domaine des qualités techniques, dans celui des prix, dans celui de la qualité des techniques de commercialisation.

Nous sommes condamnés à faire beaucoup mieux qu'eux dans ces trois domaines si nous voulons réussir notre percée, et il n'est pas douteux que cette politique, inévitablement coûteuse pour le budget de l'Etat, est la condition même de notre survie dans ce domaine.

De *Concorde*, on a beaucoup parlé cette année, et les chroniqueurs passent fréquemment, à son sujet, de l'enthousiasme démesuré au pessimisme le plus noir.

La vérité est que *Concorde* a parfaitement réussi son entrée commerciale. Ouvrant successivement les lignes de Rio de Janeiro le 21 janvier, de Caracas le 9 avril et de Washington le 24 mai, *Concorde* s'est comporté, depuis lors, avec une régularité exemplaire pour bien des avions subsoniques et son attrait pour les passagers ne s'est pas démenti au fil des mois.

Il est vrai qu'Air France n'a pas encore obtenu l'ouverture de lignes auxquelles elle est en droit de prétendre, ce qui explique que les avions sont sous-utilisés et que, dans ces conditions, l'équilibre d'exploitation ne peut pas être atteint.

En particulier, en dépit de la décision positive du gouvernement américain, l'aéroport de New York n'a toujours pas donné sa réponse alors que ses dirigeants ont été en mesure d'examiner, selon leurs vœux, le comportement de l'avion à Washington depuis maintenant plus de six mois.

En tout état de cause, le procès intenté par Air France et *British Airways* contre l'aéroport doit être jugé en janvier prochain.

M. Serge Boucheny. Si vous attendez les jugements...

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Pour ma part, je respecte la justice.

Cette situation, je l'ai une fois de plus analysée avec mon collègue britannique, M. Kaufman, le 2 novembre dernier, et, en attendant de pouvoir lever l'hypothèque new-yorkaise qui, comme vous le savez, est de la plus grande importance pour l'avenir de *Concorde*, nous avons convenu de nous en tenir aux décisions prises lors de notre rencontre précédente, le 29 mars 1976, c'est-à-dire la poursuite des seize appareils actuellement en cours de fabrication et le maintien en état de l'outil de production.

Par ailleurs, les constructeurs ont intensifié leur action commerciale — je réponds ainsi aux vœux des rapporteurs — auprès des compagnies aériennes qui sont susceptibles d'acheter ou de louer des avions.

Quant à l'avenir, nous n'avons pas donné suite aux propositions des industriels pour une version améliorée. En effet, les dépenses de développement importantes — plusieurs milliards de francs — liées à cette version étaient hors de proportion avec les améliorations escomptées en rayon d'action et en réduction du bruit, par conséquent avec le nombre d'appareils supplémentaires qu'on pouvait espérer vendre. Suivre ces propositions aurait représenté une aventure tout à fait déraisonnable.

De plus, les Etats-Unis, depuis l'abandon de leur projet d'un avion supersonique en 1971, consacrent des moyens importants à préparer une deuxième génération d'avions susceptibles de voir le jour avant la fin du siècle et il ne faudrait pas que nous perdions le bénéfice des technologies avancées que nous avons acquises avec *Concorde*.

Aussi le Gouvernement a-t-il décidé d'entreprendre des études préalables à caractère prospectif pour mieux cerner les problèmes de tous ordres que poserait le lancement d'un programme de deuxième génération, lequel, en raison de son ampleur, ne pourrait être réalisé qu'en coopération avec les Etats-Unis.

Sur ce sujet, entendons-nous bien ! Il ne s'agit pas, comme certains commentateurs voulaient le laisser croire, du début du développement d'un *Super Concorde* ou même d'un *Concorde* amélioré, mais seulement d'études destinées à maintenir un acquis technologique et à préparer l'avenir.

Ces études, qui ne nécessitent pas des sommes considérables — l'ordre de grandeur est de 20 millions de francs en 1977 — seront financées en partie par les industriels au titre des études libres, que tout constructeur important entreprend normalement, et en partie par des crédits budgétaires.

L'*Airbus*, quant à lui, n'a pas eu, cette année, le succès que nous escomptions, comme l'a fait remarquer M. Legrand. Cela ne signifie pas que les qualités techniques et économiques de

cet appareil soient remises en cause par les exploitants, qui, au contraire, s'accordent tous à les apprécier. Mais la crise économique mondiale a durement frappé le transport aérien et, par voie de conséquence, tous les constructeurs qui avaient prévu de faire face à son expansion en réalisant des avions moyen-courriers de grande capacité, dont peu d'exemplaires ont été placés cette année sur le marché, qu'il s'agisse du *Lockheed Tristar*, du *Douglas DC 10* ou de l'*Airbus*.

Les perspectives de l'avion européen demeurent cependant intactes à long terme et les crédits prévus au budget attestent notre volonté d'adapter les versions actuelles de l'avion aux évolutions technologiques.

Il semble, par ailleurs, se dessiner un important marché pour un avion de deux cents places dont, s'il se confirmait, l'*Airbus* pourrait prendre une part appréciable. Pour cette raison, les constructeurs examinent avec soin les possibilités d'une version, dite *B 10*, à laquelle s'intéressent en particulier les Britanniques.

La carrière de cet avion, je le dis très clairement, sera d'autant plus brillante que le programme sera plus largement européen. C'est la raison pour laquelle j'ai beaucoup insisté auprès de mon collègue britannique, lorsque je l'ai rencontré à Londres, le 2 novembre dernier — M. Gruner, le ministre allemand concerné, l'ayant fait également quelques jours après — pour que le gouvernement britannique réexamine la possibilité de rejoindre l'organisation existante.

Nous avons demandé aux industriels, en liaison avec les administrations compétentes, d'étudier attentivement la question et de nous remettre un rapport d'ici à la fin de l'année. Je souhaite que cet examen débouche sur des conclusions positives. C'est de cette manière que l'Europe aéronautique se fera, et non pas par un bouleversement de toutes les structures nationales existantes.

Le développement du moteur *CFM 56* se poursuit de façon satisfaisante entre la *S.N.E.C.M.A.* et la *General Electric*, suivant des modalités qui ont fait l'objet, cette année, d'un accord entre l'Etat et la société nationale, conduisant à l'inscription des crédits prévus au projet de budget.

Ce moteur est le premier d'une nouvelle génération qui répond à deux nécessités essentielles : réduction des nuisances et diminution de la consommation d'énergie. Il correspond, sans aucun doute, à un besoin du marché et doit assurer à notre industrie un plan de charge important pendant une quinzaine ou une vingtaine d'années.

Ce programme apporte, par ailleurs, la démonstration qu'une coopération harmonieuse et équilibrée est possible entre l'industrie française et l'industrie américaine.

Ce moteur est également à la base du nouveau programme d'avions court ou moyen-courriers de cent cinquante à cent quatre-vingts places, pour lequel le Gouvernement français a pris, au mois de juillet dernier, une décision de principe. Cet avion, dérivé du *Mercury 100*, a fait l'objet, il y a un mois, d'une présentation aux compagnies aériennes du monde entier, organisée par Mac Donnell Douglas, le partenaire américain de l'industrie française dans cette affaire.

Bien entendu, il n'est pas question de tirer des conclusions sur le marché potentiel d'une telle présentation. Mais elle a montré deux choses : d'abord l'engagement réel de Douglas dans ce programme ; ensuite, un intérêt certain des compagnies aériennes pour ce type d'avion.

Actuellement trois actions essentielles sont en cours : prospection de quelques grandes compagnies aériennes par des équipes commerciales comprenant des représentants de *S.N.I.A.S.*, de *Dassault* et de *Douglas* ; discussions entre les industriels français et *Douglas* pour définir les bases de l'accord industriel qui devrait être soumis au Gouvernement français ; discussions entre industriels français et européens en vue d'étudier les participations européennes possibles à ce programme. A ce propos, je dois indiquer que j'ai beaucoup insisté auprès de mes homologues allemand et britannique sur le souhait du Gouvernement français que ce programme soit le plus européen possible et sur le calendrier des décisions à prendre. J'ai obtenu de leur part l'assurance qu'ils étudiaient très sérieusement la possibilité de leur participation.

Les résultats de ces différentes actions devraient être connus au début de l'année 1977 et permettre au Gouvernement de décider alors de la poursuite ou non du programme. Nous serons alors, en effet, en mesure de préciser l'ensemble des implications financières, commerciales et industrielles de ce programme.

A cet instant, je voudrais apporter quelques précisions au sujet d'informations parues récemment dans la presse et relatives à l'achat éventuel de *DC 9* et de *DC 10* par Air France.

Il est tout à fait exact, et je ne vois là rien de très étonnant, que les dirigeants de Douglas sont intervenus à plusieurs reprises, et en particulier auprès de moi, pour que la compagnie nationale choisisse des appareils DC 9 pour remplacer ses *Caravelle* et achète des DC 10, en plus de *Boeing 747*, comme l'ont fait un certain nombre d'autres compagnies aériennes importantes.

Je me refuse, pour ma part, à lier ce problème à celui de la coopération avec Douglas pour un nouveau programme d'avion de transport. L'évolution de la flotte d'Air France doit faire l'objet d'études objectives n'éliminant, *a priori*, aucune possibilité et les choix doivent être faits en fonction de critères économiques et avec le souci essentiel de la compétitivité d'Air France.

En ce qui concerne la situation préoccupante de la compagnie nationale, M. Fourcade a eu l'occasion, ce matin, de définir l'attitude du Gouvernement à l'égard des entreprises publiques. Je n'y reviendrai donc pas, sauf pour rappeler que 450 millions de francs sont inscrits dans la loi de finances rectificative pour 1976.

Vous avez également, messieurs les rapporteurs, exprimé des inquiétudes sur la situation des compagnies du troisième niveau.

Les entreprises régionales qui ont largement développé leur réseau au cours des années passées étaient parfaitement conscientes des règles du jeu et, par conséquent, les avaient d'emblée acceptées. La convention entre l'Etat et Air Inter définissait clairement le réseau auquel elles ne pouvaient avoir accès, l'Etat se contentant, pour sa part, d'éviter les concurrences sur les lignes et s'efforçant, au fur et à mesure que ses connaissances progressaient, d'informer les intéressés des perspectives économiques et financières des relations qu'il envisageait.

Faut-il, aujourd'hui, revenir à un dirigisme pointilleux ? Je ne le crois pas. Dans ce domaine, et en dépit d'indiscutables inconvénients, le libéralisme a été globalement payant, l'Etat se devant surtout d'informer chacun des risques qu'il court.

Vous avez posé, monsieur le rapporteur spécial, une question très intéressante : quelle aviation légère veut-on et pour qui ? Vous évoquez vous-même deux aspects de ce problème qui en montrent bien la complexité : les coûts, d'une part, et les attaques très violentes dont ce type d'activité fait l'objet, tout particulièrement en région parisienne, d'autre part. Il est, par conséquent, difficile de répondre à votre question.

Je considère, pour ma part, que cette activité, qui est à la fois un exceptionnel moyen de formation des hommes, un moyen de transport et un moyen de loisir, doit être maintenue. Mais il convient, bien entendu, de tenir compte, autant que possible, de l'avis des riverains des aéroports utilisés comme le demande M. Bonnefous. Mais cela est bien difficile.

Nous devons donc développer les matériels les plus économiques et les plus silencieux possible. C'est ce à quoi nous incitons nos constructeurs.

Pour tenter de donner satisfaction aux riverains, je viens de décider de remonter de cent mètres, à titre expérimental, les tours de piste de Chavenay. Cette mesure entrera en application l'ici quelques semaines. Si l'amélioration constatée est significative, elle sera définitivement adoptée.

Mais il faudrait aussi, comme le rappelait fort justement M. Fortier, que les pilotes fassent preuve de plus de discipline et respectent mieux les consignes de vol. J'ai demandé à mes services d'agir fermement dans ce sens, par la persuasion d'abord, mais aussi, si cela ne suffit pas, par des sanctions.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. En ce qui concerne l'aéroport de Paris, je tiens à rendre hommage à l'effort exceptionnel de gestion qu'a fait cet établissement public, puisque le projet de budget 1977 qui vient de m'être présenté sera très voisin de l'équilibre, à l'exception de la rémunération du capital appartenant à l'Etat.

Pour Roissy, toutes les informations en ma possession conduisent à penser qu'après un démarrage difficile les usagers et les transporteurs se déclarent satisfaits de son fonctionnement.

Vous avez évoqué enfin la fermeture de l'aéroport du Bourget au trafic de premier et deuxième niveaux. Cette mesure, qui est de nature à entraîner de sérieuses économies de fonctionnement, ne va évidemment pas sans poser quelques problèmes aux compagnies qui devront s'installer sur l'un des deux autres grands aéroports de la région parisienne.

En effet, la répartition du trafic entre les deux plates-formes de Roissy et d'Orly résulte d'un difficile équilibre entre la capacité des infrastructures et le trafic qu'elles reçoivent, tout en tenant compte, par ailleurs, des contraintes de toute nature qui pèsent sur les compagnies françaises et sur le réseau complexe de leurs relations avec les compagnies étrangères. C'est dire que la répartition des compagnies, si elle n'est pas immuable, ne peut faire l'objet que d'une évolution limitée, adaptée à la solution de problèmes très spécifiques.

Pour ce qui concerne plus précisément la présence d'Air Inter à Orly, s'il n'est pas contestable qu'elle est de nature à favoriser, dans une certaine mesure, certaines compagnies étrangères, elle n'en constitue pas moins, pour la desserte du territoire national dont les liaisons sont, pour l'essentiel, courtes et orientées vers le sud et destinées à la clientèle des court-courriers pour laquelle le temps d'accès à l'aéroport est un élément déterminant, la moins mauvaise des solutions. Bien entendu, au fur et à mesure du développement du trafic, et chaque fois que ceci se révélera possible sans détériorer trop gravement les fréquences de desserte ou les coûts d'exploitation, je m'efforcerai de renforcer la présence d'Air Inter à Roissy, mais cela ne pourra se faire que par étapes successives.

Je pense avoir répondu aux principales observations présentées par vos rapporteurs et je demande à votre assemblée de bien vouloir adopter le projet de budget de l'aviation civile qui vient de lui être présenté. (*Applaudissements au centre, à droite et sur les travées de l'U.C.D.P.*)

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1976 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : 33 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 33 minutes ;

Groupe socialiste : 28 minutes ;

Groupe communiste : 21 minutes.

La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention se limitera à évoquer quelques problèmes dont l'importance me paraît devoir conditionner l'avenir du transport aérien en France.

Le premier problème est celui du remplacement des *Caravelle* d'Air France. Cette question a déjà suscité, par voie de presse, un certain nombre de controverses et de critiques parfois passionnées. Je pense que, devant le Sénat, nous pouvons l'aborder avec sérénité.

J'estime que le Gouvernement nous doit l'entière vérité sur le choix qu'il a déjà fait ou qu'il se propose de faire. Mais, de notre côté, nous ne pouvons qu'être réservés sur la manière dont cette affaire a été conduite jusqu'alors.

Il est tout à fait anormal, en effet, que l'examen d'un tel problème donne l'impression d'avoir été abordé en catastrophe, car si nos prestigieuses *Caravelle* ont vieilli, si elles ne sont plus adaptées et si elle consomment beaucoup — ce qui est exact — nous aurions dû nous en apercevoir depuis quelques temps déjà.

Notre réveil est cruel et notre surprise est grande d'entendre dire qu'il n'existerait pas, à l'heure actuelle, d'appareil aussi bien français qu'europpéen susceptible de prendre la relève.

Notre sentiment national est blessé de constater que le manque de prévision a été très grand et que nous sommes acculés à des improvisations, alors que notre industrie aéronautique, pourtant, est l'un des fleurons de la technique française.

Notre réprobation est des plus nettes à l'idée que de précieuses devises vont être dépensées pour se procurer des appareils étrangers, même si l'on retient la formule coûteuse et hybride du *leasing*.

Notre résolution, en revanche, est absolue : le choix qui sera fait finalement doit garantir au mieux les intérêts de la compagnie Air France et ceux de l'industrie aéronautique nationale.

Mais où en sommes-nous maintenant ? Le débat n'est-il pas tranché ? La décision n'est-elle pas arrêtée ? Le pas n'est-il pas déjà franchi.

A la lumière des explications que M. le secrétaire d'Etat nous a fournies tout à l'heure, je ne le crois pas ; mais son propos n'a pas encore été suffisamment net. Le Gouvernement doit s'expliquer de la manière la plus claire possible, car avant de voter le budget de l'aviation civile nous avons le droit de savoir où nous en sommes.

Une première interrogation me vient à l'esprit — et elle rejoint les propos de notre rapporteur M. Legrand. Pourquoi les appareils actuels, dus pour une large part à la technique française, seraient-ils écartés ? Pourquoi ne pas songer au *Mercure 100* et à l'*Airbus* ? Voilà deux appareils qui ont pourtant fait leurs preuves. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais souhaité que vous puissiez, sur ce point également, compléter notre information et nous aider à nous forger une conviction.

D'après le rapport écrit de notre excellent collègue M. Legrand, le *Mercure 100* a toutes les qualités, et je me rallie entièrement à cet avis. Cet appareil a donné jusqu'à présent pleine satisfaction à la clientèle et au personnel navigant. Il convient de signaler, en outre, sa faible consommation en carburant, ce qui, en 1976, est un atout essentiel.

Il possède également d'excellentes qualités de vol, un confort intérieur apprécié de la clientèle et, enfin, des normes de bruit très inférieures au maximum toléré. Que veut-on de plus ?

Certes, son rayon d'action en fait un moyen-courrier, mais Air France exploite aussi des lignes courtes.

Je pense qu'avec cet appareil la solution recherchée est partiellement trouvée.

Venons-en maintenant à l'*Airbus*. En me référant toujours au rapport écrit de M. Bernard Legrand, je note que l'*Airbus A 300*, dans sa version B 4, peut couvrir 4 700 kilomètres sans escale. Il a même réussi, en novembre de l'année dernière, une première traversée transatlantique.

Si nous tenons compte également de sa faible consommation en carburant — élément fondamental à notre époque, je le répète — qui est inférieure de 20 p. 100 à celle du *Boeing 707*, de son niveau de bruit sensiblement inférieur et tout à fait acceptable, de sa capacité de transporter environ 300 passagers, alors nous concluons que nous sommes comblés et que les interrogations que nous pouvions encore nous poser pour le remplacement de la *Caravelle* sont véritablement superflues.

En faisant appel pour une large part à la technique française, nous avons, sur le plan européen, l'appareil qui convient.

Une preuve supplémentaire en est donnée par de récentes déclarations reproduites dans un grand journal du matin. Si j'ai bien compris, ces déclarations seraient prêtées au président directeur général d'une compagnie française autre qu'Air France. La satisfaction apparaît alors totale. C'est un véritable cri de triomphe et je ne résiste pas à la tentation d'en faire état à la tribune. « A une époque où il est de bon ton de se montrer masochiste, j'ai le regret, le chagrin et la douleur de devoir croire vous affirmer que l'*Airbus A 300 B 4* franco-allemand est sûrement le meilleur gros moyen-courrier du monde ».

Quel réconfort nous apportent de telles déclarations ! Mais alors pourquoi chercher midi à quatorze heures ? Pourquoi parler d'appareils en leasing chez Douglas en attendant un hypothétique *Mercure 200* que je nommerai plus volontiers Douglas que *Mercure* ? Je le comprends d'autant moins que le marché qui est envisagé me semble quelque peu aléatoire dans la mesure où il serait peut-être assorti d'un préalable, ce préalable étant l'achat d'appareils Douglas.

Monsieur le secrétaire d'Etat, tout à l'heure vous avez cherché à nous rassurer et vous avez dit qu'en aucun cas vous n'admettriez de préalable. J'en prends acte, mais je note que vous n'avez quand même pas écarté la solution Douglas et je le regrette.

Je pense qu'il serait souhaitable sur ce point de préciser encore votre pensée. J'ajoute que notre interlocuteur, sans vouloir me livrer à cette tribune à des polémiques qui seraient vraiment déplacées, ne me paraît pas être de tout repos, si l'on se rappelle qu'il y a environ vingt ans, la société Douglas a obtenu la licence exclusive pour le continent américain de la construction de l'appareil *Caravelle* et qu'après cette société s'est bien gardée de le construire et du même coup de le vendre, ce qui pour nous a donc été un très mauvais marché.

Etes-vous donc bien certain, monsieur le secrétaire d'Etat, en acceptant cette formule pour le remplacement des appareils d'Air France de ne pas être condamné ensuite à mener d'interminables palabres débouchant sur un échec en ce qui concerne

le *Mercure 200* ? Alors que nous avons déjà l'*Airbus* sous la main et que Air France est déjà dotée de ce type d'appareil, il serait, à mon sens, fort sage de résoudre de cette manière le problème immédiat actuellement posé à cette compagnie pour le remplacement de ses *Caravelle*.

En revanche, l'accord qui est en cours de discussion sur la construction franco-américaine d'un *Mercure 200* ne peut donner à mon sens un résultat immédiat. Il est lourd de charges et plein de risques. Il comporte, je le crains, ce préalable de l'acceptation d'une dotation par Air France d'appareils Douglas. Dès maintenant, c'est très important, cet appareil se trouverait en compétition avec la nouvelle version du tri-réacteur *Boeing 727*. Ne craint-on pas qu'au moment où la production sera lancée, celle-ci ne se trouve arrêtée en raison du climat de mévente puisqu'il est bien certain — vous l'avez indiqué tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat — que le marché est actuellement extrêmement restreint ? Qu'aurions-nous gagné alors, à part la prise en charge, au départ, par Air France d'appareils américains ? C'est cette solution que, pour ma part, je voudrais voir exclue de la manière la plus formelle.

Ces perspectives sont tellement essentielles pour notre industrie aéronautique et pour notre compagnie nationale, qu'elles m'ont conduit à déposer un amendement sur le budget des charges communes — ainsi le veut la présentation budgétaire — afin d'être parfaitement éclairé sur ce point et, je l'espère, parfaitement rassuré, ce qui n'est pas encore le cas jusqu'à maintenant.

A présent j'aborde une seconde question. Elle concerne la dualité d'exploitation, dans la région parisienne, entre les deux aéroports de Roissy et d'Orly. C'est une question importante dont vous avez d'ailleurs parlé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat. M. le rapporteur pour avis que je cite beaucoup — il voudra bien m'en excuser, mais j'ai trouvé de nombreux éléments dans son rapport — souligne combien cette situation est dommageable pour les passagers. La question se pose en termes comparables pour le personnel et pour certaines compagnies aériennes.

Il est en premier lieu significatif, si l'on se réfère aux derniers chiffres connus, que Roissy n'enregistre qu'un trafic limité au quart des mouvements et au tiers des passagers. Ces chiffres, je le précise, concernent l'année 1975. Mais je ne pense pas qu'au cours de 1976, des modifications importantes se soient produites, car à mon sens, aucun déplacement notable de compagnie, aucun transfert ne semblent être intervenus.

Ces indications conduisent à se poser la question du devenir de Roissy et de la rentabilité des investissements importants qui ont été réalisés. Fallait-il dépenser autant pour un résultat qui, pour le moment, est assez mince ? On peut, certes, se le demander. Mais si la situation est telle, c'est sans doute en raison de l'imprécision de la politique suivie à l'échelon des pouvoirs publics et de l'aéroport de Paris.

Nous vivons actuellement dans un régime hybride. Certaines compagnies ont été invitées à procéder à leur transfert à Roissy, mais pas toutes. C'est ainsi qu'Orly Sud et Orly Ouest demeurent encore le point d'implantation de compagnies étrangères nombreuses et, qui plus est, directement concurrentes de notre compagnie nationale Air France qui, elle, a été mise en demeure, pour l'essentiel, de rejoindre Roissy. Ces compagnies concurrentes annoncent triomphalement dans leur publicité qu'elles sont les seules à assurer une correspondance directe à Orly. Effectivement, notre compagnie nationale Air France ne peut en dire autant pour la raison bien simple que, pour l'essentiel, elle est implantée à Roissy.

Air France souffre donc d'une concurrence tout à fait anormale, pérennisée par la politique menée par l'Aéroport. C'est dans cette situation que l'on trouve, à mon sens, l'une des raisons du déficit enregistré, car si l'on connaît les réticences très sérieuses — même encore maintenant — des usagers à se rendre à Roissy, on s'aperçoit, qu'effectivement, la plate-forme d'Orly est certainement plus avantageuses au point de vue commercial que la plate-forme de Roissy. Cette situation s'explique par une résistance au changement que ne combat pas une information très insuffisante sur les avantages et sur les possibilités d'accès à Roissy.

La conclusion vient d'elle-même : pour éviter à notre compagnie nationale de s'enfoncer encore et d'enregistrer des pertes dues à l'implantation qui lui a été imposée, il faut supprimer le privilège tout à fait anormal accordé à ses concurrentes et amener celles-ci à rejoindre également Roissy. La situation serait ainsi normalisée. Les correspondances pourraient être assurées cette fois sur l'aéroport le plus récent, c'est-à-dire à Roissy, ce qui lui amènerait une plus grande fréquentation et permettrait que soient atteints les objectifs pour lesquels il a été conçu.

Dans ces perspectives — et même si Orly peut être conservé pour l'aviation intérieure — au fond, cette formule est admissible — la construction de la deuxième tranche de Roissy n'apparaîtra plus hypothétique, comme elle l'est un peu maintenant, puisque, d'année en année, on diffère cette réalisation. Elle sera alors totalement justifiée. Il en résultera, je le dis à nouveau, des effets avantageux à la fois pour notre compagnie nationale, qui n'aura plus à affronter dans de mauvaises conditions la concurrence des compagnies étrangères, et pour le trafic de l'aéroport d'Orly. La dualité actuelle entre ces deux aéroports freine considérablement, je l'affirme, l'augmentation du trafic et constitue un élément dissuasif pour la clientèle étrangère.

J'aborde maintenant les problèmes qui concernent le personnel. Parmi ceux-ci, je tiens à signaler les doléances des navigants, qui déplorent, à juste titre semble-t-il, les nouvelles consignes qui tendent à remplacer, dans le travail à bord, l'usage de la langue française par celui de la langue anglaise. Ces consignes, qui ont été arrêtées lors de la mise en service des appareils nouveaux, semblent, fort heureusement, ne pas être encore de portée générale. Peut-on espérer un retour à la situation antérieure, qui donnait la prééminence au français, tout au moins sur nos lignes ? Nous souhaiterions, monsieur le secrétaire d'Etat, être tout à fait rassurés sur ce point.

Plusieurs questions demeurent par ailleurs posées en ce qui concerne les contrôleurs de la navigation aérienne. La première est celle de la rémunération, car une grande partie de cette rémunération découle d'un système de primes. Les intéressés demeurent classés en catégorie B, ce qui semble anormal étant donné leur qualification professionnelle.

La deuxième question est celle des créations d'emplois. Le nombre de postes dans cette catégorie est, sans aucun doute possible, inférieur aux besoins du trafic actuel. Le déficit serait d'un tiers des postes budgétaires.

Troisième question, celle des sanctions. Ce problème est bien connu, mais un élément nouveau est intervenu cette année. Plusieurs recours intentés devant les tribunaux administratifs, après le mouvement de 1973, ont été jugés. Or, les jugements ont donné tort à l'administration. Dès lors, il me paraît surprenant que les services n'en aient pas tiré toutes les conséquences de droit qui s'imposaient et qu'ils ne se soient pas encore conformés à l'autorité de la chose jugée. Sans doute les recours n'ont pas été jugés pour l'ensemble du personnel considéré, mais il semble anormal, dès l'instant que plusieurs jugements de tribunaux administratifs ont créé une sorte de jurisprudence, que d'emblée ces jugements ne soient pas appliqués pour le restant du personnel concerné.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il existe toujours à l'égard d'une catégorie professionnelle digne d'intérêt et dont le rôle est essentiel pour assurer la sécurité du transport aérien, un contentieux important. Pouvons-nous espérer que, grâce à votre bonne volonté et à votre souci de dialogue, il sera bientôt réglé ? Pouvons-nous espérer que l'entente se fera dans les mois à venir ? Tout cela couperait court à des malentendus qui ont été trop souvent entretenus.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, il serait bien sûr très anormal que le sénateur de l'Essonne que je suis, dont la ville subit, bon an mal an, les deux tiers des nuisances du trafic d'Orly, ne vous entretienne pas, une fois de plus, du problème des riverains des aéroports.

Sur un plan particulier, monsieur le secrétaire d'Etat, je m'étonne que, malgré les témoignages nombreux de bonne volonté — j'y suis particulièrement sensible et je vous en remercie — que vous m'avez constamment prodigués, la situation d'exception, qui a été mise en vigueur depuis le 1^{er} janvier dernier et qui fait de ma ville une ville sinistrée, n'ait pas encore été modifiée. Je souhaite vivement que vous repreniez l'étude de ce problème pour revenir à la situation antérieure au 1^{er} janvier 1976, laquelle amenait les appareils décollant à l'Ouest d'Orly à suivre le tracé normal qui est le plus conforme aux exigences des services aéronautiques. Il est absolument anormal, je dirais même scandaleux, à la lumière de l'expérience que j'ai vécue, que pour satisfaire d'autres doléances, vous ayez fait reporter sur la ville que j'administre, laquelle est lourdement sinistrée, je le répète, une grande part de ce trafic.

Sur un plan général, je regrette que des directives, arrêtées au printemps dernier par la commission de l'environnement du Parlement européen ne se soient pas encore traduites sur le plan national par des propositions concrètes. Ces recommandations sont, en effet, extrêmement importantes : elles conduisent à définir un niveau sonore maximum, au-delà duquel la gêne causée par les appareils est jugée insupportable. Il faudra un

jour ou l'autre les adopter. Elles sont essentielles et vont dans le sens de toute la politique suivie en matière d'environnement. Elles constitueront une amélioration importante pour les riverains des aéroports. Pourquoi donc ne pas les faire prévaloir immédiatement et donner ainsi aux riverains — une fois n'est pas coutume — un motif important de satisfaction ?

Sur le même sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, je me dois de regretter, avec une certaine amertume, ou, plutôt avec une certaine lassitude, que la politique menée par l'aéroport de Paris à l'égard des riverains ne soit pas des plus constructives. Je fais miens, en totalité, les propos tenus tout à l'heure par M. le président de la commission des finances. En effet, il estime que, dans ce domaine, il est essentiel qu'une concertation puisse intervenir et que rien ne se fasse à l'encontre des desiderata des élus.

Par contre, je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. le rapporteur pour avis qui estime que l'agglomération parisienne et les communes qui en dépendent devraient participer au financement des aéroports. En effet, je considère qu'ils sont, de loin, les facteurs les plus importants de nuisance. Par conséquent, on ne peut pas nous demander de payer et de supporter ces nuisances.

L'impression qui résulte de l'attitude d'Aéroport de Paris à l'égard des riverains est tout à fait défavorable. Elle m'amène à penser que cet organisme souverain, lointain, enfermé dans sa technique et soucieux de sa tranquillité — c'est bien certain — n'a qu'une faible connaissance des nuisances qu'il engendre.

Sans doute existe-t-il un service de relations publiques, mais il a surtout pour but de neutraliser les protestations et de les étouffer sans que son action ne puisse jamais déboucher sur des décisions concrètes. Au surplus, et malgré son appellation qui laisse supposer une attirance vers les contacts humains, il n'hésite pas, à l'occasion, à faire appel aux C.R.S. lorsque les protestataires deviennent trop pressants. Par conséquent, ce service ne paraît pas répondre aux exigences de notre époque.

Enfin, Aéroport de Paris, qui trouve le moyen d'éditer une brochure à son honneur, n'admet qu'une vérité, celle qu'il exprime, et il m'a refusé le droit de réponse alors que je contestais avec force un certain nombre d'affirmations catégoriques qui me paraissaient tout à fait inexacts.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous pose une question : peut-on espérer, sans trop y croire, que cette sorte d'Etat dans l'Etat, cet organisme irresponsable qui dispose d'une large autonomie, qui récuse la concertation mais qui impose des sujétions très graves à l'environnement, pourra évoluer et modifier ses conceptions du tout au tout ? Je crois devoir formuler ce souhait sans trop espérer le voir exaucé.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que suscite de ma part l'examen de votre projet de budget. Elles visent, au-delà des critiques un peu sévères mais qui caractérisent, malheureusement, un état de fait que vous ne pouvez nier, la recherche de quelques objectifs sur lesquels vous ne pourrez qu'être d'accord : assurer la sauvegarde de nos intérêts nationaux, aussi bien dans le domaine de la construction aéronautique que dans celui de l'exploitation de nos aéroports ; améliorer les relations humaines tant à l'égard du personnel que des riverains des aéroports et faire en sorte que les progrès et les efforts qui restent à accomplir ne le soient pas dans la précipitation, sous l'effet de la contrainte — vous n'obtiendriez que des résultats médiocres — et dans un climat où la résignation l'emporterait.

Bien au contraire, il convient de rechercher une adhésion justifiée par une parfaite connaissance de la politique suivie. J'espère que les remarques que nous vous présentons serviront à améliorer cette politique. (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P., de l'U.D.R. ainsi qu'à droite.*)

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

M. André Aubry. Monsieur le secrétaire d'Etat, le budget de l'aviation civile est caractérisé, essentiellement, par une politique contraire à l'intérêt national, s'inscrivant dans la crise qui frappe ce secteur de pointe de notre économie.

Compte tenu du délai qui m'est imparti, je me bornerai à n'aborder que quelques aspects de cette situation.

Alors que la direction d'Air France vient de rendre public son plan d'entreprise définissant une stratégie pour les dix années à venir, il me paraît important de procéder à un examen approfondi du devenir de la compagnie nationale.

En effet, ce plan contient explicitement et implicitement toute votre politique en matière de transport aérien français et de construction aéronautique nationale.

Comment peut-on examiner la situation d'Air France sans prendre en compte les structures du transport aérien français, son développement, en un mot, la politique que vous appliquez ?

Celle-ci — et le contenu du VII^e Plan le confirme — vise à une privatisation de plus en plus marquée. La part du transport aérien nationalisé diminue sans cesse, pour ne représenter aujourd'hui qu'un peu plus de 50 p. 100 des activités.

Nous sommes loin de l'ordonnance du 26 juin 1945 nationalisant l'ensemble du transport aérien français, et de la concession de service public accordée à Air France le 20 novembre 1946.

Il reste à définir un statut de l'aviation marchande. Que faites-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, dans ce domaine ? Par la présence de deux compagnies internationales, d'une compagnie intérieure — Air Inter — à caractère monopolistique, et d'une multitude de compagnies de troisième niveau ou de transport à la demande, est créée une situation d'exploitation du transport aérien non pas de nature complémentaire, mais concurrentielle, et ce, au détriment de la compagnie nationale. Il en résulte un développement anarchique, un gâchis, non conformes à l'intérêt national et à la notion de service public.

C'est dans ce contexte que se meut Air France. Or, le plan d'entreprise de la compagnie nationale n'apporte aucune solution, aucune perspective claire de ce point de vue.

Air France est soumise par l'Etat à une série de contraintes et de sujétions qui nécessitent incontestablement des contreparties, notamment en matière d'équipement de sa flotte.

L'acquisition de quatre *Concorde* et des pièces de rechange représente plus de 1 600 millions de francs. Votre aide à cette grande entreprise nationale s'est bornée, en augmentation de capital, à 400 millions de francs.

Vous laissez à la compagnie nationale le recours d'un emprunt sur le marché financier. De plus, l'exploitation de *Concorde*, dont chacun se plaint à reconnaître la réussite technique, va se traduire par un déficit de l'ordre de 200 millions de francs en 1976. Enfin, l'arrêt de la fabrication à 16 exemplaires de cet avion, qui est l'épine dorsale de la construction aéronautique française, va aggraver la situation.

Que faites-vous pour apporter l'aide nécessaire à cette grande œuvre ? Rien, sinon de vous soumettre au diktat américain. Votre réponse, sur cette question, à l'Assemblée nationale, est éloquente ; elle marque les limites de votre politique en matière d'indépendance nationale.

Pour *Airbus* et ses différentes versions se posent les mêmes problèmes relatifs au développement de la commercialisation et de la fabrication de cet appareil gros porteur, moyen-courrier et long-moyen-courrier.

Mais la question de l'équipement d'Air France en court-moyen-courrier, c'est-à-dire un modèle de 100 à 120 places devant remplacer *Caravelle*, est toujours en suspens. Les craintes, dans ce domaine, n'ont pas été levées, ni par l'accord de principe entre Douglas et Dassault, ni par vos réponses aux questions posées par mon ami M. Lemoine lors du débat budgétaire consacré à l'aviation civile à l'Assemblée nationale.

Nous sommes, si je puis dire, restés sur notre faim, alors que la situation de la construction aéronautique nationale est des plus préoccupantes, que l'emploi est sérieusement menacé pour des milliers de travailleurs et que le potentiel humain et technique est sacrifié.

L'Etat impose également des contraintes en ce qui concerne l'exploitation sur deux aéroports — Roissy et Orly — où la compagnie nationale a dû « essayer les plâtres » et faire face à une duplication de ses activités, situation que ni Air Inter, ni U. T. A. ne connaissent.

Ces contraintes nécessitent de la part de l'Etat des contreparties. Où en sont les discussions sur ce plan ? Est-il exact que vous ayez écarté, dans l'éventualité de contreparties, l'exercice 1975 et les exercices antérieurs ? Comment espérez-vous faire face à vos responsabilités ? Comment comptez-vous faire apparaître clairement dans le budget qui est soumis aujourd'hui à notre discussion, l'aide de l'Etat, sous différentes formes, à la compagnie nationale ?

Le plan d'entreprise d'Air France, qui n'a pu être élaboré sans votre aval, considère comme normal un *ratio* de 2,5 de l'endettement à long terme par rapport au capital propre de

l'entreprise. Un tel *ratio* aggrave la situation et alourdit les charges financières qui, d'ailleurs, correspondent sensiblement au déficit d'Air France.

Si nous examinons les problèmes de gestion de la compagnie nationale, nous ne pouvons qu'être inquiets sur les solutions que vous envisagez.

Certes, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale : « Les difficultés que connaît actuellement la compagnie nationale sont très sérieuses. Je puis vous donner l'assurance que le Gouvernement en est pleinement conscient et que l'Etat ne se dérobera pas devant les décisions qui sont de sa responsabilité, lorsqu'il s'agit de préserver l'avenir d'une entreprise d'intérêt national, dont la contribution au prestige de notre pays dans le monde entier est aussi importante. »

C'est une noble déclaration, au demeurant, pleine de sentiment ; cependant, vous vous empressiez d'ajouter : « Mais, l'aide de l'Etat ne saurait suffire, si elle ne s'appuie pas sur un très sérieux effort de redressement de la part de la compagnie elle-même, effort qui ne peut se concevoir sans la coopération active de l'ensemble des personnels de celle-ci, et notamment des plus favorisés ».

Nous voyons ici apparaître le fond même de l'opération que vous préparez.

Il s'agit d'abord d'une campagne orchestrée. S'agissant des déficits de la compagnie nationale Air France, nous avons vu qu'ils dépendent d'éléments externes à sa gestion et des carences de votre politique.

Vous voulez faire entendre qu'Air France ne doit pas être tributaire de la collectivité, autrement dit des contribuables. Je note que votre sollicitude à leur égard était moins ardente pour M. Dassault, pour la construction automobile, lorsque vous avez distribué leur argent — 1 500 millions de francs, c'est-à-dire le capital d'Air France — à Peugeot, à Citroën, ou encore, lorsque vous en avez fait don à la sidérurgie. D'ailleurs ce secteur, en guise de reconnaissance à la nation, a décidé aujourd'hui de licencier 10 000 travailleurs !

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. André Aubry. Ensuite, vous voulez une nouvelle fois faire supporter aux travailleurs l'austérité, en fait la crise, alors que les frais de personnel n'ont cessé de diminuer dans les dépenses d'exploitation, passant de 40,4 p. 100 en 1971 à 36,2 p. 100 en 1975 ; par contre, le coût du carburant a été multiplié par 3,4 et le chiffre d'affaires a augmenté de 87 p. 100.

Vous cherchez à culpabiliser à la fois la compagnie nationale et les personnels, en vous efforçant de masquer la réalité.

Votre politique est entièrement dirigée au bénéfice du capital privé, au détriment de l'intérêt national et du service public. J'en veux pour preuve l'orientation que vous donnez à Air France en faisant dire à ses dirigeants que l'équilibre financier ne réside pas dans l'expansion.

Vous vous inscrivez donc dans la crise, dans la stagnation des activités du transport aérien national.

Vous le confirmez, quand il est dit qu'Air France doit devenir une grande compagnie « d'affaire ». Ces propos sont hostiles à l'expansion, à un transport aérien de masse, démocratique, répondant aux besoins du pays.

Votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est que le reflet de cette politique. Non seulement il confirme la situation, mais — et c'est plus important — il l'aggrave.

Il est nécessaire d'instaurer une nouvelle politique par la définition rapide et la mise en œuvre d'une flotte optimum, en orientant la construction aéronautique française et en utilisant au maximum son potentiel dans le cadre d'un plan d'expansion à long terme.

Il faut également promouvoir une politique de financement, par la constitution d'un capital important à la mesure de l'activité de la compagnie et des perspectives de son développement, par un accès aux crédits du F. D. E. S. et crédits de même nature, à faible taux d'intérêts et à long terme. Enfin, l'Etat doit prendre en compte toutes les contraintes imposées par lui à la compagnie, y compris celles des années précédentes.

Ce sont là des solutions immédiates, de nature à procéder à un véritable redressement de la compagnie nationale et des transports aériens français.

Je voudrais maintenant aborder brièvement quelques problèmes relatifs à la direction générale de l'aviation civile.

Je soulignerai d'abord que la création, en mars 1976, de cette direction qui a remplacé, en l'amputant de la météorologie nationale, le secrétariat général à l'aviation civile, s'inscrit parfaitement dans la cohérence de la politique gouvernementale. En effet, l'objectif de cette modification, décidée au plus haut niveau de l'Etat, n'est-il pas double ? D'une part, renforcer l'autoritarisme ministériel sur les différents services et sur les personnels ; d'autre part, actualiser l'administration aux données de la crise, c'est-à-dire orienter toujours plus l'aviation civile française vers un redéploiement favorable aux sociétés multinationales, aux intérêts d'outre-Atlantique.

Pourtant, toutes les organisations syndicales de l'aviation civile se sont prononcées, avec la C. G. T., contre la suppression du secrétariat général à l'aviation civile. Elles y ont vu, à juste titre, un pas de plus accompli vers le démantèlement de ce secteur public.

Comment expliquer la suppression de la direction des transports aériens, qui a accompagné celle du secrétariat général à l'aviation civile, sinon par le fait qu'une telle direction n'a plus de justification dès lors que l'on a l'intention de pousser les feux de l'intégration européenne du transport aérien ?

A elle seule, cette question mériterait qu'un large débat s'instaure au plus vite devant le Parlement, afin que vous vous expliquiez clairement sur votre politique, en matière tant de transports aériens que de production aéronautique, afin que vous répondiez avec précision à cette question : « Où avez-vous l'intention de conduire l'aviation civile de ce pays ? »

Avez-vous l'intention d'engager un tel débat ?

Si vous n'avez tenu aucun compte de la protestation élevée par les organisations syndicales contre la suppression du secrétariat général à l'aviation civile, vous ne prêtez guère plus d'attention à la demande d'ouverture de véritables négociations, que ces mêmes organisations vous ont renouvelée dès le début de cette année.

Bien entendu, vous allez me répondre que vous êtes, au contraire, animé d'un grand esprit de concertation, puisque vous avez indiqué aux syndicats, à la suite d'ailleurs, de l'action menée par les personnels en juin dernier, que vous chargiez la direction générale de l'aviation civile de réunir le comité technique paritaire de la nouvelle direction générale de l'aviation civile.

Mais force est de constater qu'à ce jour, au moment où nous parlons, le comité consultatif ne s'est pas encore réuni. Il n'a d'ailleurs qu'un rôle consultatif et n'a même pas encore été constitué.

Pourtant, les revendications des ingénieurs, cadres et techniciens de l'aviation civile, celles des personnels administratifs, deviennent chaque jour plus pressantes.

S'agissant des effectifs, la pénurie est sensible dans tous les secteurs, mais tout particulièrement dans celui des installations et de l'entretien des aides à la navigation aérienne. Dans ce seul secteur, le déficit chiffré par les différentes directions est supérieur à 200 électroniciens de la sécurité aérienne, les E. S. A., soit le quart environ de l'effectif de ce corps.

Mais votre budget, pour la totalité des services de la navigation aérienne, ne prévoit en tout et pour tout que 88 emplois techniques supplémentaires, soit, en étant optimiste, une trentaine d'électroniciens de la sécurité aérienne. C'est dire, compte tenu du temps nécessaire à la formation de ces nouveaux spécialistes, que, malgré tout le dévouement et la compétence dont les électroniciens font preuve, la maintenance des installations de navigation aérienne risque fort de continuer de se détériorer, comme en témoignent non seulement le nombre de pannes enregistrées, mais, encore et surtout, les durées anormalement longues de remise en état de fonctionnement.

A titre d'exemple — ce cas n'est malheureusement pas isolé — je voudrais signaler que des équipements implantés dans la région de l'aviation civile Nord, tels que des V. O. R. ou des D. M. E., restent trop souvent hors service pendant plusieurs jours avant dépannage et remise en route. C'est là un état de fait préjudiciable à la sécurité de la navigation aérienne, comme est préjudiciable — je profite de l'occasion pour m'associer à la protestation des usagers et des syndicats — votre décision de mettre hors service des équipements, en parfait état de fonctionnement, tel le radar du Touquet-Paris-Plage, sous le prétexte que le trafic commercial aurait diminué, alors que le nombre de mouvements d'appareils évoluant selon les règles de vol aux instruments ne cesse d'augmenter.

Comptez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, comme le réclame la chambre de commerce, la municipalité et les transporteurs britanniques, mettre un terme à cet état de choses, état de choses significatif, dans ce domaine comme dans tous les autres, du gâchis que votre politique engendre ?

Outre la revendication portant sur les effectifs, il en est d'autres sur lesquelles des négociations devraient rapidement s'ouvrir avec la C. G. T. et les autres organisations syndicales représentatives.

En premier lieu se pose la question des rémunérations des personnels techniques et des personnels administratifs.

En plus du problème des traitements, dont le relèvement est demandé comme pour l'ensemble des fonctionnaires et agents de l'Etat, la question des primes et indemnités est au centre des revendications.

N'est-il pas scandaleux que les primes de technicité des personnels n'aient connu aucun rajustement depuis le début de l'année ? N'est-il pas scandaleux qu'il en soit de même pour les primes d'exploitation, de sujétion, vacation des officiers-contrôleurs, des électroniciens, des techniciens, alors que ces dernières primes devraient être, comme c'est le cas pour les ingénieurs, indexées sur les traitements ?

Enfin, n'est-il pas encore plus scandaleux que les personnels administratifs, ceux des catégories C et D notamment, qui sont les plus mal payés de la fonction publique, perçoivent des primes dont le montant ne s'élève par semestre qu'à 540 francs, soit 90 francs par mois, comme c'est le cas, par exemple, pour les sténodactylographes et agents techniques de bureau des services extérieurs de la direction générale de l'aviation civile et de la météorologie ?

Que comptez-vous faire, monsieur le secrétaire d'Etat, pour relever substantiellement ces primes, de façon que ces personnels perçoivent des primes dont le montant soit au moins égal à trois mois de rémunération ?

Ne comptez-vous pas, dans l'immédiat, aligner les primes des personnels des services extérieurs sur celles des personnels des services centraux ?

Je pourrais également évoquer la question des contractuels, celle des statuts des techniciens de l'aviation civile et bien d'autres encore.

Mais je préfère vous demander, en un mot, monsieur le secrétaire d'Etat : allez-vous enfin ouvrir les véritables négociations qui vous sont réclamées depuis si longtemps par les personnels ?

Telles sont les questions essentielles que je voulais formuler à cette tribune à l'occasion de la discussion du budget de l'aviation civile. Il va de soi que, si les réponses que nous attendons de M. le secrétaire d'Etat n'étaient pas positives, le groupe communiste ne pourrait voter ces crédits. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, c'est avec beaucoup d'attention que le groupe socialiste s'est livré à l'étude du budget de l'aviation civile. En effet, les sénateurs socialistes considèrent que l'aéronautique devrait être pour la France un des éléments de sa puissance industrielle, de son indépendance, le budget lui assurant annuellement une participation essentielle et permanente au développement de sa technologie.

La lecture des dépenses en capital au titre V nous a profondément déçus. Je me suis amusé à calculer les pourcentages et les différences ; ils ne nous sont guère favorables.

A la vérité, la politique gouvernementale, en raison de l'insuffisance notoire des dotations budgétaires civiles et militaires, des choix imposés, notamment à l'aviation civile, conduit l'industrie aéronautique de notre pays, particulièrement l'industrie nationalisée, à la stagnation.

Pour justifier mon affirmation, qu'il me soit permis de rappeler que la commission des finances de l'Assemblée nationale unanime avait retenu cinq orientations, qui, à notre avis, méritaient d'être prises en considération par le Gouvernement. Je n'en citerai que deux :

« La commission des finances invite le Gouvernement à éviter toute coopération :

« — qui pourrait concerner un programme d'avion non rentable ;

« — qui n'offrirait pas les garanties nécessaires pour améliorer les débouchés des appareils actuellement construits par des sociétés françaises ;

« — qui ne garantirait pas le plan de charges des bureaux d'études.

« Conformément à la position qu'elle a adoptée l'année dernière, la commission des finances demande que la maîtrise d'œuvre des grands programmes aéronautiques civils soit équitablement répartie entre les principaux constructeurs. Elle demande qu'une égale équité procède ensuite à la répartition de la sous-traitance. »

Ce simple rappel prouve que vos décisions, monsieur le secrétaire d'Etat, ne sont conformes ni à la lettre, ni à l'esprit de telles recommandations auxquelles, pour notre part, nous souscrivons.

En effet, le 12 août 1976, à la préfecture de Toulouse, vous informiez la presse que le Gouvernement avait donné son accord de principe pour la réalisation du *Mercury 200*, en coopération entre la S. N. I. A. S., Dassault, Douglas. Cette décision était, à votre avis, la suite et l'aboutissement d'une série de négociations qui durait depuis plus d'un an et qui était dans la ligne de la déclaration du Premier ministre au salon du Bourget, en juin 1975, précisant que la France était favorable au lancement d'un nouvel avion, principalement en coopération européenne.

Votre déclaration m'apparaît être en contradiction avec le rôle que M. Jacques Chirac, Premier ministre, avait dévolu à la S. N. I. A. S., au Bourget, en juin 1975 : « Notre désir le plus vif, avait-il indiqué, est que le programme d'avions civils que nous avons l'intention de lancer sera enfin une œuvre européenne. La France a, quant à elle, désigné la S. N. I. A. S. pour être son représentant dans le club des constructeurs européens. »

Or, le rôle que vous assignez, dans votre accord, à la S. N. I. A. S. est notoirement mineur par rapport à la déclaration du Premier ministre en 1975.

Pour justifier le bien-fondé de votre choix, vous annonciez qu'une étude de marché marquait une convergence favorable des constructeurs américains et européens.

Vous annonciez de mirifiques possibilités : « On estime, déclarez-vous, cinq avions par mois la cadence de production, ce qui représentera près de 400 000 heures de travail par mois pour l'Aérospatiale, soit plusieurs milliers d'emplois à partir de 1980. Le premier vol commercial est prévu pour 1981. »

Vous avez signalé, par ailleurs : « La décision définitive interviendra dans un délai de quelques mois entre industriels et confirmation par les compagnies aériennes de leur intérêt pour ce programme. »

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, ce qui avait été réellement décidé, c'était non de construire dans l'immédiat un nouvel avion, mais de ne pas continuer officiellement de négocier avec un autre constructeur sur un autre programme.

Dès lors, les 100 000 heures par mois pour 1978, les 400 000 heures par mois en 1981, les 5 avions par mois, les 4 000 emplois pour la S. N. I. A. S. n'étaient pas autre chose que des espérances et non des certitudes.

Aujourd'hui, êtes-vous toujours aussi sûr que la vente du *Mercury 200* soit assurée pour 800 exemplaires ? Etes-vous sûr que, pour vous complaire, les industries concurrentes américaines et peut-être européennes vont vous laisser, à vous seul, le soin d'exploiter ce marché ?

Il est possible, aujourd'hui, de répondre par la négative ; c'est dire que vos propos étaient excessifs.

Le *Mercury 100*, mes chers collègues, a été un échec ! Permettez-moi, en quelques mots, de rappeler le coût de cet échec pour les contribuables.

La firme Dassault avait reçu de l'Etat la coquette somme de 550 millions de francs, dont une bonne partie remboursable. En 1969, lorsque l'accord avait été signé, il avait été admis que ce remboursement serait étalé du premier au quatre cent cinquantième appareil. En 1972, Dassault, réalisant qu'il y avait peu de chances que le *Mercury* soit un succès, proposa à l'Etat un avenant précisant que la redevance ne serait exigible qu'à partir du quarante-sixième appareil.

Or, Dassault ne réussit à vendre que dix *Mercury* à Air Inter. Il n'a donc rien remboursé. De plus, si, à la suite de pressions non déguisées du Gouvernement, les dirigeants d'Air Inter acceptèrent ce marché, ce fut à la condition de recevoir une subvention d'exploitation estimée à 150 ou 200 millions de francs. L'Etat avait donc déjà perdu 700 ou 750 millions de francs. Mais Dassault ayant comptabilisé à son compte une perte équivalente, ses bénéficiaires se trouveront réduits d'autant, et ses impôts, de 350 millions de francs. Résultat : l'opération *Mercury* a coûté à l'Etat près d'un milliard, pour un appareil que personne ne veut acheter.

Ce *Mercury 100*, contrairement aux affirmations officielles, apparaît ainsi difficilement crédible pour servir de base à la construction d'un moyen-courrier idéal pour la prochaine décennie.

Il apparaît impensable que la firme américaine Mac Donnell Douglas, qui n'ignore rien des exigences du marché américain, ait cru pouvoir s'engager à commercialiser le *Mercury 200* avec la voilure du *Mercury 100*, modifiée et agrandie.

Ce programme, aux dires du rapporteur de la commission des finances de l'Assemblée nationale, M. Baudis, serait générateur d'un déficit important. Nous reviendrons dans un instant sur cette éventualité.

Mais je pose immédiatement la question : pourquoi choisir un avion dérivé du *Mercury 100*, dont l'échec est indiscutable, plutôt que de retenir le projet AS 200-23 MC de l'Aérospatiale, si ce n'est pour permettre à la société Marcel Dassault de tirer le meilleur profit d'un échec amplement supporté d'ailleurs par les finances de l'Etat ?

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. André Méric. Je pense que la décision gouvernementale en août dernier a été précipitée. L'Aérospatiale devait déposer son dossier sur le AS 200-23 MC, auprès des services officiels en octobre. Votre intervention fait, qu'à l'heure actuelle, ce dossier complet et terminé, dans les délais, dort dans les tiroirs de l'Aérospatiale et votre décision vous a permis de remettre en valeur une production de la firme Dassault, dont personne ne veut.

Des renseignements que nous possédons sur l'accord à intervenir, 15 p. 100 seulement de l'investissement seraient couverts par le constructeur américain Mac Donnell Douglas. Les autres 85 p. 100 seraient supportés par les coopérateurs français ou éventuellement européens, et la répartition du travail serait envisagée à raison de 15 p. 100 pour Mac Donnell Douglas, 5 p. 100 pour Dassault-Breguet, et 40 p. 100 pour l'Aérospatiale, les reste étant éventuellement réparti entre les autres coopérateurs, notamment les anciens du *Mercury 100*. Dans le cas contraire, l'Aérospatiale prendrait le solde en compte.

Le peu d'importance, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'engagement du constructeur américain ne saurait en aucune façon lui procurer un plan de charge suffisamment important, susceptible de lui faire abandonner d'autres ambitions.

Il conserve donc la possibilité financière de lancer le développement d'un concurrent de l'*Airbus*, le DC X 200, car vous n'avez obtenu, malgré vos déclarations de Toulouse, sur ce point essentiel, aucune garantie. La faiblesse de la participation du constructeur américain ne semble pas de nature à inspirer confiance aux compagnies aériennes, notamment des Etats-Unis.

Vous avez rappelé, à la veille du récent colloque de Long Beach, l'importance du marché à partir de 1980, pour les appareils moyen-courriers de 120 à 160 places.

Contrairement à la conférence de presse de Toulouse, vos propos semblaient moins optimistes.

Vous laissiez entendre, en effet, que « si, après les prises de contact avec les compagnies qui suivront le colloque de Long Beach, on s'apercevait que les réactions des compagnies ne sont pas assez positives, le projet serait abandonné à la fin de l'année. Si l'avion soumis aux transporteurs ne correspondait pas à la demande, il serait évidemment inutile de créer un tel appareil ».

Alors, je me pose souvent la question de savoir les véritables mobiles qui ont poussé le Gouvernement à un tel accord.

Comme le rappelait, tout à l'heure, notre excellent collègue M. Colin, il y a seize années la S. N. I. A. S., alors Sud-Aviation, a coopéré avec la même firme Mac Donnell Douglas sur le projet *Caravelle*.

A l'époque, la *Caravelle* connaissait des difficultés commerciales, auxquelles du reste l'hostilité des aviateurs américains n'était pas étrangère, et Douglas avait offert ses services pour la commercialiser. On parla, à l'époque, d'un marché de 1 200 avions. Le constructeur américain avait même proposé de construire la *Caravelle* sous licence aux Etats-Unis. En fait, il s'agissait d'une manœuvre. Cet accord permettait à Douglas de bloquer la construction de la *Caravelle*. Deux ans après, il lançait le D. C. 9, largement inspiré de la *Caravelle* 12, dont 800 exemplaires furent vendus. La S. N. I. A. S. fut dupée et ne put finalement écouler que quelques exemplaires de la *Caravelle* 12 aux Etats-Unis. (*Applaudissements sur les travées socialistes*).

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. André Méric. Il est inquiétant de voir aujourd'hui un accord avec Douglas qui ne comporte pas plus de garantie quant à la commercialisation du *Mercur* 200. En effet, Douglas aura un accès privilégié sur le projet sans trop d'engagements financiers et, d'autre part, je le répète, il pourra développer un projet parallèle, le DCX 200, qui risque non seulement de concurrencer la famille des Airbus, mais également le *Mercur* 200.

Aujourd'hui, quelles sont les véritables intentions de la firme américaine ? C'est une question qu'on peut se poser en toute objectivité.

Alors qu'il y a un mois à peine, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez fermement démenti, au cours du déjeuner de la presse aéronautique, les propos de M. Georges Marchais, relatifs à l'existence d'une « clause secrète » avec Douglas, pour le renouvellement des *Caravelle* en service à Air France, la presse quotidienne du samedi 13 novembre, nous apprenait que le constructeur américain avait pris l'initiative de vous écrire...

M. Serge Boucheny. Oui !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. C'est donc qu'il n'y a pas d'accord secret.

M. André Méric. ... pour que la France achète des DC 10 et des DC 9, en échange de sa coopération sur le projet du *Mercur* 200. (*M. le secrétaire d'Etat sourit.*) Ne souriez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, attendez la suite.

A la vérité, des informations que nous avons pu recueillir, cet achat dans l'esprit du constructeur américain constituait un préalable avant l'achèvement de toute négociation de coopération.

Nous savons que lors des premières discussions, en avril 1976, ce problème a été évoqué, et l'ouverture du dialogue, en août dernier, lui a laissé penser que ce préalable n'était pas rejeté. La presse américaine, pour reprendre le terme exact, a employé le mot « *perquisite* », ce qui veut bien dire « préalable ».

Personne ne l'ayant dissuadé, il sollicite aujourd'hui, par écrit, l'achat de ces mêmes appareils pour l'aider à obtenir, c'est la presse américaine qui l'a dit, « des profits supplémentaires qui seront autant de sources nouvelles d'investissements nécessaires au lancement commun du projet *Mercur* 200 ».

Je voudrais vous poser une autre question à ce propos. Est-il vrai, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'un accord est prévu entre Airbus Industrie et Douglas, en ce qui concerne l'*Airbus B 10* ? Est-il vrai que Douglas accepterait de réaliser cet avion et renoncerait à son DCX 200, à condition d'utiliser et de réaliser la nouvelle voilure et d'équiper l'appareil de système Douglas ? S'il en est ainsi, l'exemple de *Caravelle* ne nous aurait pas suffi. Cela serait encore plus grave. C'en serait fini des *Airbus B 2* et *Airbus B 4*. L'objectif visé depuis très longtemps, vous le savez, par l'industrie américaine serait atteint.

Mes chers collègues, j'ai été frappé par les propos de M. Baudis, rapporteur du budget de l'aviation civile à l'Assemblée nationale.

« Au point où en sont les choses, avait-il déclaré, il paraît établi que la société Dassault a demandé à l'Etat français de couvrir entièrement la part française du développement de l'industrialisation ; que même calculé sur une série de 300 appareils, le programme ne serait pas rentable ; dès lors, la firme Dassault a demandé à l'Etat français de compenser les pertes correspondantes ». Il prend ses avantages M. Dassault !

Et le rapporteur ajoutait : « A l'heure actuelle, on estime que sur une série de 300 appareils, la perte serait de l'ordre de 10 millions de francs par appareil. Le programme tel qu'il est esquissé à l'heure actuelle serait donc générateur d'un déficit

de l'ordre de trois milliards de francs pour ce qui concerne la construction de la série. La France aurait naturellement à couvrir une part importante de ce déficit. »

Or, mesdames, messieurs, les chiffres énoncés par le rapporteur de l'Assemblée nationale sont anciens. Ils figurent dans des études prématurées, établies au printemps dernier. C'est dire que l'aide qui sera sollicitée de l'Etat sera plus importante.

Il serait cruel de vous rappeler vos propos de la conférence de Toulouse. Mais ceux du rapporteur de l'Assemblée nationale ne sont que le reflet d'une réalité technique. La voilure actuelle du *Mercur*, même modifiée, aura une surface trop réduite et un profil mal adapté pour permettre un développement de l'appareil susceptible d'être accepté par les compagnies aériennes, notamment américaines.

Les évaluations de M. le rapporteur de l'Assemblée nationale apparaissent très raisonnables. Elles tiennent compte de la volonté d'hégémonie de l'industrie américaine.

Alors, pour lutter contre une telle concurrence, pour lutter contre Boeing, contre Lockheed, contre Mac Donnell qui sont propriétaires de 75 p. 100 du marché, il n'est pas possible de présenter un avion d'occasion, quelque peu rénové.

L'accord définitif, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est pas intervenu. Douglas avance des préalables, que vous le vouliez ou non, alors que vous n'en êtes qu'aux prémices de la projection.

Nous estimons qu'il est possible d'élaborer une nouvelle proposition. En partant des études de l'A.S. 200 faites par l'Aérospatiale et du fuselage de *Mercur* 100, il est possible de réaliser un appareil attractif pour les compagnies aériennes en l'équipant d'une nouvelle voilure. La responsabilité technique de l'étude de cette nouvelle voilure doit être confiée au bureau d'études de l'Aérospatiale. Vous apporteriez ainsi des charges importantes de travail à cet organisme et assurerez un plan de charge de la construction qui nous paraît compromis avec le lancement d'un appareil sans avenir commercial, comme le *Mercur* 100. Mais participer largement au financement d'un avion directement concurrent de l'*Airbus* et ne répondant pas aux besoins les plus importants et prioritaires des compagnies européennes revient à préparer avec l'argent du contribuable une crise de l'aéronautique et des transports aériens plus grave que la crise actuelle, et soumettre l'industrie aéronautique européenne à la domination quasi totale des U.S.A.

Ce choix, nous le combattons ; l'intérêt de notre pays et de l'Europe doit l'emporter sur l'intérêt à court terme de M. Dassault-Breguet dont nous demandons la nationalisation.

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. André Méric. Je voudrais aborder, très succinctement, le problème de *Concorde*. Monsieur le secrétaire d'Etat, je crois que, au cours de votre rencontre avec votre homologue britannique, malgré la percée commerciale de cet avion, vous aviez décidé de placer *Concorde* en hibernation.

Le programme actuel ne sera pas poursuivi lorsque sera achevée, en juillet 1978, la construction des seize appareils, à moins que d'ici là de nouvelles commandes n'aient été reçues.

A notre humble avis, nombreuses seraient les commandes si le supersonique franco-britannique atterrissait à New York.

La clef du salut, c'est New York qui la détient !

Bien sûr, il est toujours question du niveau sonore de *Concorde* aux Etats-Unis. A certaines époques, il paraît aussi bruyant, mais moins critiqué.

Le dernier rapport fait état de moins de bruit et de moins de plainte. On ne parle plus que rarement de la diminution de la couche d'ozone ; on parle plus rarement des fameux cancers de la peau.

Eh bien, mes chers collègues, imaginez que pour les chercheurs du laboratoire de Lawrence Livermore de San Francisco, les vols d'une flotte d'avions supersoniques commerciaux du type *Concorde* pourraient augmenter la couche d'ozone et non pas la diminuer.

Tout cela vous prouve, mes chers collègues, le peu de sérieux des accusations portées contre le supersonique franco-britannique.

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. André Méric. La grande question reste posée : *Concorde* pourra-t-il oui ou non se poser à New York ?

Cette question, au cours des semaines à venir, va occuper le devant de la scène.

L'appareil aura, me semble-t-il, deux épreuves à subir : la décision des responsables de l'aéroport de New York l'autorisant ou non à atterrir à l'aéroport Kennedy ; la mise en place de l'administration et du gouvernement de M. Jimmy Carter.

Or, la *Port Authority* de New York a indiqué, récemment, qu'elle n'annoncerait pas avant l'année prochaine sa décision sur l'ouverture de vols réguliers Kennedy et Londres, Kennedy et Paris, alors que la réponse était attendue pour le 10 décembre prochain.

Cependant, *Concorde* pourra continuer à desservir l'aéroport de Washington jusqu'au mois de septembre 1977, à titre d'essai, a décidé lundi 15 novembre, la Cour suprême des Etats-Unis.

Ce qui reste inquiétant, monsieur le secrétaire d'Etat, ce sont les déclarations de M. Jimmy Carter faites à l'hebdomadaire *l'Express* dans le numéro du 23-29 août 1976 : « Je ne suis pas favorable à l'utilisation des supersoniques portant des couleurs étrangères aux Etats-Unis, dans la mesure où le Congrès et le gouvernement ont refusé le supersonique qui aurait pu être construit aux Etats-Unis. »

M. Serge Boucheny. Voilà !

M. André Méric. M. Carter rappelle que l'idée de la construction d'un supersonique américain S.S.T. avait été écartée en raison de son énorme consommation d'énergie, du montant considérable aussi des investissements qu'elle exigerait et des dangers pour l'environnement.

« Si ces réserves ont joué contre un appareil américain, déclarait le candidat démocrate, je pense qu'elles doivent également jouer contre *Concorde* et contre tout appareil étranger. »

Je tiens à indiquer au Gouvernement qu'un tel refus provoquera dans notre pays des sursauts inattendus.

Le 6 novembre dernier, je représentais le conseil régional Midi-Pyrénées à Figeac, au cours d'un rassemblement pour la défense des travailleurs de l'entreprise Ratier menacés de licenciement.

Des délégations venues de tous les lieux de France, où vit l'industrie aéronautique, participaient à cette manifestation.

L'un des orateurs fit allusion à l'avenir de *Concorde*. A ce moment-là, 3 000 personnes hurlaient : « Pas de *Concorde* à New York — Pas de *Boeing* à Paris. »

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. André Méric. Monsieur le secrétaire d'Etat, sachez désormais que l'immense majorité des travailleurs de l'aéronautique s'apprête à assurer la défense de *Concorde*.

Ces travailleurs sont plus que jamais convaincus que, n'ayant pas de concurrent à opposer à *Concorde*, les Américains ont mis tout en œuvre pour que le supersonique ne trouve pas de débouché.

Or, l'hégémonie américaine s'affirme auprès de tous les pays, dans tous les domaines.

J'apprenais récemment par la presse quotidienne que les Etats-Unis subordonnaient la vente d'avions militaires au Pakistan à l'abandon du marché nucléaire que ce pays avait passé avec la France.

Nous constatons aussi que la pression américaine pour contrarier les ventes d'*Airbus* ne cesse de s'aggraver.

Le gouvernement brésilien vient de refuser à sa compagnie intérieure V. A. S. P. la possibilité d'acheter six *Airbus*, comme elle en avait l'intention.

Lorsqu'il n'est pas possible de s'opposer à la vente des matériaux, alors on crée une concurrence.

Le moteur C. F. M. 56, dont on parlait tout à l'heure, avait permis de grands espoirs pour notre industrie. Or, nous venons d'apprendre que le *State department* a donné le feu vert pour le programme en coopération du J. T. 100, concurrent du C. F. M. 56. Les maîtres d'œuvre seraient : Pratt avec 54 p. 100 ; Rolls Royce avec 34 p. 100 ; M. T. U. avec 10 p. 100 et Fiat avec 2 p. 100.

Pour la seule part des Etats-Unis, les effectifs pourraient atteindre 56 000 personnes. Le montant des investissements serait estimé à plus de 700 millions de dollars.

Après toutes ces pressions, les sociétés américaines cherchent, par une collaboration avec les Européens, en ordre dispersé, à trouver des sources de financement, à éliminer techniquement les bureaux d'études qui sont encore des concurrents potentiels, enfin, à répartir les variations de charges en en reportant une part à l'étranger.

Jusqu'à quand le Gouvernement français subira-t-il les injonctions américaines ?

Vous avez récemment indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, que la France allait consacrer, en 1977, 20 millions de francs pour financer l'étude théorique d'un *Concorde* de seconde génération. La S. N. I. A. S. recevrait 13 millions de francs et la S. N. E. C. M. A. 7 millions pour assurer le financement des travaux à réaliser par les bureaux d'études.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je me souviens de vos déclarations de 1974 (*M. le ministre sourit*). Vous sourirez moins quand je vous les aurai rappelées. Vous disiez alors : « 10 millions de francs pour les études d'un avion nouveau et 50 millions de francs pour les versions *Airbus*. »

En ce qui concerne *Airbus*, nous n'avons rien vu, ni la version militaire, ni le ravitailleur, ni la version B. 1 ou B. 11.

Pour l'avion nouveau, c'est du côté de Douglas et Dassault qu'il nous faut nous tourner.

En proposant d'attendre 1990, en « nourrissant l'espoir que les supersoniques seront une réalité définitive », le Gouvernement français a accepté l'idée de stopper le programme, c'est-à-dire l'éventualité de l'éparpillement des équipes et des chaînes de montage, la sclérose des équipes de conception et d'études et, à plus ou moins brève échéance, la fin du bureau d'études de la S. N. I. A. S.

La France et la Grande-Bretagne, nous avez-vous appris, ont décidé de poursuivre les études pour la construction, d'ici à 1986, d'un super-*Concorde*.

Les frais d'une telle construction sont trop importants pour les seules possibilités financières françaises et britanniques et on recherchera, là également, une participation américaine qui s'avère indispensable.

Nous ne voudrions pas qu'à l'occasion de tels accords notre industrie soit victime d'une « récupération technique » de la part des Etats-Unis, qui ferait d'elle, après avoir liquidé ses potentiels et ses productions, un sous-traitant docile et discipliné au service des intérêts américains.

En renvoyant aux calendes grecques la construction d'un super-*Concorde*, vous nous permettez d'affirmer que « c'est tout un passé de prestige qui est remis en cause et déjà renié ».

Au moment où *Concorde* connaît un succès important auprès de la clientèle depuis sa mise en service, où l'*Airbus* révèle une rentabilité inégalée, où le transport aérien connaît un nouvel essor, votre politique, monsieur le secrétaire d'Etat, laisse dépérir une industrie de pointe, ses programmes les plus sûrs et les plus au point techniquement.

Quelle est la situation dans la région Midi-Pyrénées que tous deux nous connaissons bien ?

Quatorze mille salariés sont regroupés dans les huit plus grosses entreprises ; des milliers d'autres sont disséminés dans de nombreuses entreprises de sous-traitance.

Les conséquences de cette situation frappent déjà les grandes entreprises.

A la S. N. I. A. S., les effectifs ont chuté de près de 2 000 emplois en trois ans ; de nouvelles suppressions sont annoncées pour 1977.

Chez Latécoère, 350 emplois ont été supprimés depuis quatre ans et 120 membres des personnels intérimaires seront délogés d'ici au mois de décembre.

A la Socata de Tarbes, on enregistre 200 suppressions d'emplois depuis trois ans et une baisse importante des activités « aviation légère ».

Au C. N. E. S., 30 postes ont été supprimés.

Chez Bréguet-Dassault, l'embauche est bloquée depuis des années ; les premières difficultés de charges et d'emploi ont été annoncées en juin dernier.

Au C. E. A. T., le blocage des grands programmes enlève les charges d'essais et menace l'emploi, notamment à la Sopemea.

Enfin, chez Ratier, à Figeac, 265 emplois ont été supprimés, dont 15 cadres et agents de maîtrise, 87 techniciens et administratifs et 163 ouvriers.

Voilà le résultat de la politique gouvernementale en matière d'aéronautique. Vous comprendrez dès lors qu'il ne nous soit pas possible d'accepter votre budget.

M. Colin a rappelé tout à l'heure la situation des officiers contrôleurs de l'aviation civile. Je ne puis qu'approuver ce qu'il a dit au sujet des sanctions prises en 1973. Il vous a demandé de mettre en place un organisme de véritable négociation, car le comité des relations professionnelles ne représente rien, pas plus que le comité technique paritaire.

Je vous demande d'étudier le problème du blocage des carrières et vous rappelle qu'il existe aussi, pour ces officiers contrôleurs, un blocage des traitements. Nous considérons qu'il est nécessaire de régler une situation qui leur est très défavorable.

En raison du peu de temps qui m'est imparti, je ne peux pas aborder le problème d'Air France. Je le regrette beaucoup. Mais je suis très discipliné et arrêterai là mon intervention pour déplorer que le Gouvernement ne donne pas à notre industrie les moyens qui lui sont indispensables pour continuer sa recherche et son évolution. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Eugène Bonnet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'examen des crédits de l'aviation civile est, chaque année, l'occasion de se pencher sur l'industrie aéronautique française. Mais, après les brillants exposés de MM. les rapporteurs, ainsi que des divers orateurs qui m'ont précédé, il m'apparaît inutile, pour éviter les redites, de répéter ici, pour la énième fois, tout ce qui a été dit sur le sujet qui nous intéresse aujourd'hui.

Vous avez vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, consacré une large part de votre exposé très complet et très précis à la construction aéronautique et je vous remercie des indications intéressantes que vous avez données. Vous avez répondu par anticipation à certaines autres questions que je vais tout de même vous poser afin de donner une certaine cohérence au petit exposé que je vais faire.

Ce qui m'a le plus intéressé, c'est l'article paru dans *La Dépêche du Midi* du 27 novembre 1976, sous votre signature, article intitulé : « Aéronautique, défense d'une politique ». Il m'a incité à modifier mon intervention d'aujourd'hui, car j'y ai trouvé les réponses aux questions que j'aurais pu vous poser.

Il n'est pas non plus dans mes intentions de me lancer dans un exposé technique, ne possédant aucune compétence en la matière. Je préfère — et la sincérité m'y incite — ne parler que de ce que je connais bien ou de ce que, profondément et sincèrement, je ressens au fond de moi-même.

Délaissant donc, non sans regret, le côté technique, je vais, mais très brièvement, vous dire mon sentiment en ce qui concerne le domaine économique et social en matière aéronautique.

Il ne s'agit pas, pour moi, de contester ou de critiquer sans retenue le budget que vous proposez au Sénat. « La critique est aisée, mais l'art est difficile », dit le proverbe. C'est pourquoi je veux tout simplement appeler votre attention, et, à travers votre personne, celle du Gouvernement, sur le côté économique et social de ce budget.

Comme vous l'avez si justement expliqué dans votre article de *La Dépêche du Midi*, il ne s'agit pas seulement de fabriquer des appareils, il faut aussi et surtout pouvoir les vendre.

Ayant conscience que le seul marché européen est insuffisant pour lancer de nouveaux programmes d'avions, j'ai le sentiment que nous aurions dû prévoir — la critique s'adresse surtout à ceux qui, jusqu'à nos jours, avaient et ont encore la responsabilité de la destinée de notre industrie aéronautique — qu'il nous serait impossible de nous imposer à l'extérieur en cette matière, si ce n'est que sur le plan technologique.

Ces responsables auraient dû prévoir qu'il n'y a pas que la technologie qui compte pour faire prospérer et vivre une affaire, qu'il faut aussi des débouchés sur les marchés extérieurs.

C'est ce que l'on n'a pas prévu et que l'on commence à peine et timidement à rechercher. Pensez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous avons actuellement dans le budget de l'aviation civile un crédit assez confortable pour notre système de représentation à l'étranger ?

Plutôt que de nous enfermer dans une réaction autarcique, je pense que nos spécialistes avertis en la matière auraient dû, avant le commun des mortels que nous sommes, se rendre compte qu'une concurrence purement nationale ou européenne contre le reste du monde n'avait aucune chance d'aboutir.

Nos adversaires économiques ont une telle taille que nos spécialistes responsables n'auraient pas dû attendre ces dernières années pour avoir des contacts avec les partenaires européens en vue de rechercher les moyens d'une collaboration qui leur aurait permis de s'imposer sur le marché américain.

Mais il n'est pas dans mes intentions de vouloir dire qu'il faille renoncer à notre personnalité technologique. Nous en avons une, nous le savons tous, et les pays étrangers le savent aussi. Nos ouvriers, cadres et ingénieurs en ont fait la preuve, tout le monde le sait. Mais, de grâce, cessons de nous draper dans un orgueil inutile, soyons plus efficaces et réalistes ! Nous ne sommes pas de taille à nous lancer dans une guerre économique sur le plan mondial. Dans une telle bataille, nous avons tout à perdre. Mais puisque notre potentiel technologique est reconnu de tous, je ne vois pas ce qu'il y aurait de déshonorant à ce que nous recherchions avec intensité et ténacité une coopération avec des sociétés étrangères qui sont capables de nous gagner le marché des compagnies aériennes sur le continent américain et ailleurs, car, après tout, coopération ne veut pas dire sous-traitance.

Il s'agit pour la France d'employer tous les moyens pour rendre notre industrie aéronautique florissante afin de procurer des emplois à nos ouvriers, cadres et ingénieurs. A notre époque, la tentation d'un système autarcique ne doit plus effleurer le cerveau d'un homme sensé. Nous vivons une ère, ou plus exactement nous sommes à l'ère des guerres économiques ; il faut avoir l'esprit subtil et commercial et savoir momentanément, quand cela est nécessaire, faire taire son orgueil, sans pour cela renier ni son passé, ni le présent.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mieux que quiconque vous le savez, il existe actuellement une crise grave dans le marché aéronautique et mon exposé n'a d'autre but que de vous dire mes vives inquiétudes en ce qui concerne le maintien de l'emploi dans les usines de l'aérospatiale et des autres sociétés aéronautiques françaises, tant sur le plan des effectifs à la production que sur le maintien des activités de conception du bureau d'études de la S. N. I. A. S. afin de préserver l'avenir en matière technologique.

C'est pourquoi, comme je l'ai fait au cours de la session budgétaire de 1974, je vous pose à nouveau la question de savoir s'il ne serait pas souhaitable d'envisager, après consultation du Parlement, la création d'une grande industrie aéronautique, civile et militaire, qui serait sous le contrôle de l'Etat, donc de la nation tout entière.

Avant de terminer, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous poser trois questions qui préoccupent plus particulièrement les travailleurs de l'industrie aéronautique.

Dans quelles conditions, d'une part, peut-on envisager la sauvegarde du marché et de la fabrication de l'Airbus ?

Est-il exact qu'Air France, compagnie nationale, est sur le point de s'équiper en DC-9 américains, ce qui prouverait la gravité de l'erreur commise en abandonnant la fabrication de versions dérivées de *Caravelle*, ce dont vous n'êtes d'ailleurs personnellement pas responsable ?

Pourriez-vous nous dire, enfin, quel est et quel sera le rôle exact de la S. N. I. A. S. dans le programme *Mercure 200* ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, il me serait très agréable que vous puissiez, dans votre réponse, prononcer des paroles de nature à calmer l'inquiétude des travailleurs de l'Aérospatiale ainsi que des autres sociétés aéronautiques françaises quant à l'avenir de leur outil de travail.

Avant de terminer, je voudrais me faire l'écho de l'émotion qui s'est emparée des populations de Polynésie française à l'annonce de l'abandon par Air France de la ligne Tokyo—Papeete—Lima, dont les conséquences économiques se révèlent catastrophiques. Les autorités du territoire, en effet, estiment à 700 millions de francs C. F. P. la perte de recette touristique qui va en résulter. Certes, le déficit d'exploitation de la ligne est

estimé à 11 millions de francs, mais le rapprochement de ces deux chiffres montre que l'on aurait globalement avantage à subventionner cette ligne.

Je crois savoir, en outre, que la décision d'Air France est due essentiellement aux mauvais résultats enregistrés en 1974 et en 1975, au cours desquelles les taux de remplissage ont été respectivement de 47 et de 52 p. 100, alors que celui de 1976 a été sensiblement meilleur, à savoir 60 p. 100. Ne serait-il pas souhaitable de tenir compte de cette amélioration du taux de remplissage pour amener Air-France à une révision de sa décision ? (*Applaudissements au centre et à droite, ainsi que sur les travées de l'U.C.D.P.*)

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Je demande la parole.

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

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le secrétaire d'Etat, il ne s'agit pas d'une véritable intervention puisque M. Legrand, dans son excellent rapport pour avis, a excellemment exprimé l'opinion de la commission des affaires économiques et du Plan sur votre budget. Mon propos se bornera à vous poser une simple question.

Est-il exact qu'une somme de 20 millions de francs soit prévue, au titre du budget de 1977, pour les travaux de percement d'un tunnel sous la piste de l'aéroport de Faaa, à Tahiti, à seule fin de relier les emprises Nord et Sud de cet aéroport et de permettre ainsi aux riverains de la mer d'accéder à leurs bateaux ?

Jusqu'ici, le passage à niveau des intéressés s'effectuait dans des conditions satisfaisantes. Aussi apparaît-il excessif d'engager une telle dépense pour si peu, d'autant plus que le trafic de Faaa, loin de se développer, paraît en voie de diminution.

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 le président, je commencerai par vous, bien que vous ayez été le dernier orateur, pour vous dire que je répondrai par écrit à votre question.

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques. *Verba volant, scripta manent ! (Sourires.)*

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. J'aurai d'ailleurs l'occasion d'y revenir dans mon propos.

M. Jean Collin m'a parlé du remplacement des *Caravelle* d'Air France. Il est vrai, à ce sujet, que, depuis 1975 — ce n'est un secret pour personne — la compagnie nationale demande, dans ses programmes d'investissement, à être autorisée à remplacer ses *Caravelle*, dont l'exploitation la pénalise à tous égards. Les études faites à ce sujet montrent qu'Air France aurait besoin de quinze à vingt-cinq appareils de cent places entre 1980 et 1988. Telles sont les données de base du problème.

Ma réponse, aujourd'hui, est qu'aucune décision n'a, bien sûr, encore été prise car cela ne sera pas possible tant que nous n'aurons pas déterminé notre position au sujet des appareils que nous envisageons de fabriquer. Il s'agit, d'abord, de celui que l'on appelle conventionnellement le *Mercurie 200*, c'est-à-dire l'appareil de 150 à 180 places, ensuite de l'avion de 100 places.

Vous savez que lorsque j'ai rencontré mon collègue britannique, le 2 novembre, nous sommes convenus d'étudier ensemble, tout comme d'ailleurs avec les constructeurs allemands, un appareil dans la réalisation duquel nous ne serions que de simples coopérateurs. Nous avons toujours dit — et cela d'ailleurs répond à d'autres critiques — qu'il fallait que les compagnies françaises, au moins les compagnies nationales, achètent des avions fabriqués par l'industrie aéronautique française.

Vous avez évoqué la possibilité d'utiliser l'*Airbus*. Il s'agit là d'un appareil gros porteur qui ne peut correspondre à la clientèle très limitée des *Caravelle*, car on ne peut pas affecter un appareil offrant 280 places au transport de cent personnes. Malgré cela, Air France a déjà commandé neuf *Airbus*. Il s'en suit qu'elle est le client le plus important d'*Airbus-Industrie*.

Pour ce qui est de la répartition du trafic entre les aéroports d'Orly et de Roissy, j'ai déjà répondu dans mon propos liminaire. Aussi je ne veux pas revenir sur ce que j'ai dit, si ce

n'est pour rappeler que cette répartition résulte d'un équilibre fragile et difficile, qui ne peut, nécessairement, que faire l'objet d'une évolution lente. Il est cependant exact que Roissy ne fonctionne pas actuellement à pleine capacité, mais la première aérogare sera saturée dès 1980 et je ne pense pas que l'on puisse, aujourd'hui, envisager de transférer des compagnies d'Orly à Roissy pour les faire revenir à Orly en 1979. De plus, il ne faut pas oublier les 30 000 employés d'Orly auxquels cela poserait de multiples problèmes.

Le français est et demeure, bien entendu, la langue de travail à bord des avions français.

Vous avez également évoqué les problèmes posés par la navigation aérienne. Les créations d'emplois dans ce secteur ont été l'une des priorités de mon budget puisque leur progression dépasse de 50 p. 100 la progression moyenne de l'ensemble des administrations.

Pour ce qui est des classements indiciaires des contrôleurs, vous savez que la loi de 1964 a placé ces derniers hors catégorie. C'est ainsi que leurs indices terminaux dépassent sensiblement le niveau des indices de la catégorie B type. Le problème que vous avez évoqué a donc reçu au moins partiellement sa solution.

A propos du contentieux de la grève de 1973, j'ai déjà stipulé, à de nombreuses reprises, que toutes les mesures résultant de l'application de la loi d'amnistie ou de l'exécution des jugements des tribunaux ont déjà été prises.

Quant à la trajectoire de Longjumeau — dont je sais que c'est un sujet qui vous est cher, et pour cause, puisque vous m'en entretenez chaque année — nous avons essayé de définir la meilleure solution. Nous avons mis en place un système de contrôle, à la suite d'ailleurs de votre intervention, qui nous permettra de faire un bilan global de la modification de trajectoire. Les résultats de ces études feront l'objet, bien sûr, d'une nouvelle concertation dès lors que nous en serons saisis.

Monsieur Aubry, vous avez essentiellement parlé de la politique du Gouvernement vis-à-vis d'Air France. M. Fourcade l'a lui-même longuement évoquée dans le cadre général de la politique du Gouvernement vis-à-vis des entreprises nationales relevant des transports. Bien entendu, cela s'applique à Air France.

Cette compagnie se trouve dans une situation difficile. Nous ne pouvons pas la laisser s'enfoncer dans un déficit chronique ; nous devons donc redresser sa situation. Sur ce point, l'Etat ne peut pas agir seul, la compagnie non plus ; aussi importe-t-il que nous prenions ensemble les mesures qui s'imposent.

Ce n'est pas un engagement sans cesse plus important de l'Etat qui rétablira la situation.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Evidemment !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Il appartient donc à ce dernier de définir les obligations de service public qu'il impose à la compagnie, d'en chiffrer l'incidence et, bien sûr, de la compenser sur le plan financier. Cela, c'est le rôle de l'Etat, et nous y travaillons. En effet, comme je l'ai déjà signalé, un crédit de 450 millions de francs figure au collectif pour commencer à éponger le passé, en particulier ce que l'on peut considérer comme une dette de l'Etat vis-à-vis d'Air France.

En contrepartie, il est indispensable que la compagnie élabore un plan de redressement visant à rendre la compagnie compétitive compte tenu des compensations financières apportées par l'Etat. C'est une entreprise et elle doit se comporter comme telle. Il lui appartient de proposer une solution et le Gouvernement décidera ensuite avec elle de ce qu'il convient de faire. Il n'est pas possible d'agir autrement si nous voulons redresser la situation d'Air France, et je suis persuadé qu'ensemble nous y parviendrons.

Je voudrais, au passage, relever deux erreurs que vous avez faites. D'abord, le déficit d'exploitation du *Concorde* est, cette année, compensé par l'Etat. Ensuite, Air Inter est bien une entreprise publique puisque ses capitaux sont en majorité des capitaux publics.

Vous avez demandé une définition de la flotte optimale d'Air France. C'est ce que j'ai précisé tout à l'heure en répondant à une affirmation dont je dirai qu'elle est sans fondement et selon laquelle existerait une décision occulte d'achat de DC-9. J'ai dit qu'il fallait faire une étude objective de la flotte optimale d'Air France, mais cela implique que cette étude se fasse sans aucun *a priori*. Pour ma part, je ne rejette aucune solution ; ce qui m'intéresse, c'est la meilleure solution, quelle qu'elle soit.

Je ferai remarquer également que le secrétariat général de l'aviation civile n'a pas été supprimé, mais qu'il a été simplement remplacé par la direction générale de l'aviation civile. Quant à la direction des transports aériens, elle n'a pas non plus disparu ; mais il a en plus été créé une direction des programmes aéronautiques civils, ce qui marque précisément l'importance que nous attachons à la construction aéronautique civile.

Vous m'avez parlé du radar du Touquet. Je crois que vous avez commis une erreur en matière de comptage. En effet, il y avait — j'ai les chiffres sous les yeux — 21 000 mouvements en 1966, on n'en observait plus que 3 000, soit sept fois moins, en 1974 ; il est évident que, dans ces conditions, l'emploi d'un radar n'est pas nécessaire et que la sécurité du trafic aérien peut être assurée sans aucune difficulté en recourant aux méthodes classiques de contrôle.

Vous avez évoqué, ensuite, un certain nombre de problèmes sociaux.

Pour ce qui est de la négociation dans les services de la navigation aérienne, je puis vous affirmer que la concertation est permanente et que, grâce à elle, un certain nombre de mesures favorables pour le personnel ont pu être prises, notamment en ce qui concerne les conditions de travail et les primes, en particulier en 1975 et en 1976.

Quant au retard apporté à la constitution du comité technique paritaire auquel vous avez fait allusion, il est imputable à certaines organisations syndicales, mais vous voyez qu'il n'a eu d'incidence ni sur le déroulement des négociations ni sur leur résultat.

Enfin, pour ce qui est des primes du personnel administratif des services extérieurs dont vous avez également parlé à la fin de votre exposé, une mesure nouvelle, qui figure précisément dans ce budget de 1977, permettra d'aligner les primes de tous les agents administratifs, quelle que soit leur provenance, quand ils sont en service à l'administration centrale.

Monsieur Méric, je n'ai jamais dit que j'avais la certitude que l'avion que l'on appelle *Mercure 200* — par facilité si vous voulez — se vendrait et que cela procurerait 4 000 emplois, en particulier à la S.N.I.A.S. En revanche, j'ai dit que toutes les études de marché qui ont été faites, à l'échelon national comme à l'échelon international, par tous les constructeurs, y compris les constructeurs américains, concluaient à l'existence d'un créneau commercial correspondant à un avion moyen courrier de 150 à 200 places, dont il faudrait environ 800 exemplaires entre 1980 et 1990, et dont on peut penser qu'il aurait inévitablement un concurrent mais qu'on en construirait 400 si le marché se confirmait. Dans ces conditions, c'est-à-dire si le marché se vérifie et si la décision de lancement est prise à ce moment-là, oui — je l'ai dit et je le redis — 4 000 emplois seraient créés à Toulouse à partir de l'année 1980, ou plutôt dans les années qui suivront, en fonction de l'avancement du programme.

Tout dépend donc de l'existence ou de la non-existence de ce marché. Pour ma part, chaque fois que je parle d'aviation civile, je m'exprime d'abord en termes de marché. C'est la raison pour laquelle, à chaque étape industrielle et contractuelle doit correspondre une étape commerciale. Je veux dire par là que lorsqu'au mois de juillet le Gouvernement a pris la décision de principe de lancer la réalisation de cet appareil, c'était à la suite des études prospectives que je viens de mentionner et qui nous avait permis de cerner le créneau commercial.

J'ai dit à ce moment-là, et je le répète que cette décision de principe deviendra définitive sur le vu, d'abord, des contrats industriels passés entre les partenaires, ensuite de la confirmation de l'existence du marché. C'est cela que nous avons commencé à Long Beach en présentant l'appareil ; c'est cela que nous continuons maintenant à faire en prospectant individuellement les compagnies aériennes intéressées de par le monde entier.

Enfin, troisième étape, le point de non-retour sera atteint si tout se passe bien, comme je l'espère, dans le courant de l'année 1977, lorsque nous aurons un certain nombre de commandes fermes.

On ne peut prendre d'engagement qu'en fonction de certitudes commerciales, et celles-ci doivent être de plus en plus précises au fur et à mesure de l'avancement de l'engagement.

Selon vous, monsieur Méric, j'ai déjà entendu cet argument bien des fois, le *Mercure 100* ne s'étant pas vendu, il n'y aurait aucune chance que le *Mercure 200* se vende mieux. Je vais reprendre ma démonstration.

Le *Mercure 100* ne s'est pas vendu, c'est vrai, pour deux raisons. Premièrement, il est arrivé sur le marché trop tard dans son créneau. En effet, à l'époque, le marché était déjà pris par *DC-9* et *Boeing 737*, fabriqués par des constructeurs américains implantés dans le monde entier. Dans ces conditions, un avion nouveau, réalisé par un constructeur français peu connu dans le domaine de l'aviation civile, n'avait aucune chance de conquérir un marché déjà occupé par de tels constructeurs. Deuxièmement, le réseau commercial du constructeur était manifestement insuffisant, tout au moins dans le domaine civil.

J'ai dit bien souvent qu'en matière aéronautique, ce qui est grave ce n'est pas de commettre des erreurs, mais c'est de ne pas tirer les leçons de celles qu'on a commises.

C'est la raison pour laquelle nous avons prospecté d'autres marchés pour le *Mercure 200* et nous sommes arrivés les premiers pour occuper le créneau. Personne actuellement, à part nous, ne peut proposer un avion nouveau, disponible en 1980-1981.

De plus, nous nous appuyons sur un réseau commercial suffisant, celui de *Douglas*, qui couvre toutes les compagnies aériennes du monde.

Il ne faut donc pas extrapoler le sort qui sera réservé au *Mercure 200* à partir de celui du *Mercure 100*. Le premier garde toutes ses chances d'être vendu dans la mesure où il correspond à un créneau commercial.

Vous m'avez demandé pourquoi on avait choisi un dérivé du *Mercure 100*. Monsieur Méric, ce n'est pas moi qui ai fait ce choix. Vous savez comment l'opération s'est déroulée. Je vous l'ai expliqué l'an dernier et je le répète aujourd'hui. Après la décision du Gouvernement français, que vous avez rappelée vous-même et qui date du salon du Bourget de 1975, il est apparu que les constructeurs américains étaient intéressés par une coopération avec la construction aéronautique française. Ce n'est pas moi qui suis allé contacter les constructeurs, ce sont les trois constructeurs américains qui me l'ont demandé.

Je leur ai rendu visite et nous avons décidé en commun de créer un groupe de travail qui comprenait, du côté français, un représentant de l'aviation civile et un représentant de chacun des deux constructeurs S.N.I.A.S. et Dassault, et qui avait pour mission d'étudier avec chacun des constructeurs américains les possibilités de coopération.

Ces négociations se sont engagées et, très vite, elles se sont polarisées. La S.N.I.A.S. a eu, très rapidement, des contacts très intéressants avec Boeing tandis que Douglas prenait les mêmes contacts avec Dassault. L'administration s'est alors retirée des discussions. Elle n'avait plus à intervenir et elle a laissé les industriels négocier entre eux.

Je me suis trouvé, quelques mois plus tard, en présence d'un dossier de coopération entre Dassault et Douglas très précis et très rapidement mis au point en raison de la volonté manifeste de coopérer rencontrée chez Douglas, dossier comportant des engagements réciproques, fermes, permettant de juger en connaissance de cause. Par ailleurs, dans le cas des rapports S.N.I.A.S.-Boeing, je me suis trouvé devant des déclarations d'intention qui n'ont jamais dépassé ce niveau et dans lesquelles il n'était pas question de coopération ; j'ai la certitude que, si elles avaient été concrétisées, on n'aurait débouché que sur de la sous-traitance.

Pourquoi voulez-vous, en effet, que Boeing, qui occupe seul le créneau avec le 737 et le 727, et qui gagne beaucoup d'argent, il le reconnaît volontiers, se fasse concurrence à lui-même ? Il a intérêt, au contraire, à faire traîner la discussion autant que faire se peut, pour demeurer seul à occuper le créneau. Autant l'un des constructeurs était pressé pour conclure, autant l'autre ne l'était pas puisqu'il couvrait la totalité du marché.

J'ai attendu un peu pour permettre au projet concurrent de progresser, mais il est apparu que ce projet n'avancait pas, en tous les cas, pas comme je le souhaitais, dans la voie de la coopération.

En revanche, l'autre projet, qui était prêt depuis plusieurs mois, risquait de perdre toute valeur. Notre partenaire américain, constatant que nous restions dans l'indécision, pouvait être tenté de se tourner vers un autre partenaire.

Dans ces conditions, nous avons jugé, en parfaite connaissance de cause, qu'entre un projet précis fondé sur la coopération et un « avant-avant-projet » qui ne l'était pas, il convenait de retenir le projet en coopération dérivé d'un avion français. Ce n'est pas moi qui ai choisi Dassault, c'est Douglas.

Je suis frappé, monsieur Méric, de vous entendre parler aujourd'hui du manque d'importance de l'engagement des constructeurs américains, plus précisément de Douglas, dans l'affaire du *Mercure 200*. En effet, au lendemain de l'annonce que j'ai faite de la décision concernant cet appareil, vous avez écrit, il m'en souvient, dans *La Dépêche du Midi* — où nous écrivons tous les deux...

M. André Méric. Moi, je n'écris pas dans *La Dépêche du Midi* !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je vous montrerai le numéro de ce journal, monsieur Méric, je l'ai gardé.

Vous écriviez donc que je sacrifiais à l'hégémonie américaine. Il faut savoir : ou bien je sacrifie à l'hégémonie américaine et, dès lors, l'engagement des Américains est important, ou bien c'est la situation inverse, mais cela ne peut pas être les deux à la fois.

Je veux revenir sur la coopération entre Douglas et la construction aéronautique française pour la vente de *Caravelle*. Il s'agit d'un vieux problème qui est soulevé à peu près chaque année mais, comme il a été abordé par M. Méric et par M. Bonnet, il me faut en parler.

Je voudrais d'abord faire remarquer qu'il y a dix ans d'écart entre les deux appareils, l'un étant sorti en 1955 et l'autre en 1965. On ne peut donc pas dire que l'un a été copié sur l'autre, d'autant que Douglas avait, entre-temps, lancé le DC 8 et qu'il avait ainsi une expérience suffisante en la matière.

Mais surtout, sans remonter dans le passé, il faut savoir tirer les leçons des erreurs que l'on peut commettre. Si cette vente de *Caravelle* par Douglas n'a pas eu d'heureux résultats à l'époque, cela est dû en grande partie à notre manque de rapidité pour répondre aux demandes des compagnies aériennes américaines qui, elles, ont l'habitude de personnaliser leurs appareils, de les concevoir suivant leur désir particulier.

A l'époque, en effet, nous n'avions pas l'habitude d'agir ainsi. Nous estimions que l'appareil devait être accepté tel qu'il était. Nous n'avons donc pas répondu assez vite, de sorte que les compagnies aériennes se sont orientées vers un autre appareil.

C'est la raison pour laquelle, tirant leçon de cette mésaventure, nous avons inscrit cette année, au budget qui vous est proposé, des crédits pour l'*Airbus* qui ont pour but essentiellement d'adapter les versions actuelles au désir des compagnies qui voudraient acheter cet appareil.

Je ne comprends pas, monsieur Méric, votre affirmation selon laquelle une lettre officielle, qui a paru dans tous les journaux et qui date du mois de novembre 1976, serait un accord secret, d'autant plus que ce même « accord secret », on prétend par ailleurs qu'il existe depuis le mois de septembre.

Soyons sérieux ! J'affirme qu'il n'y a aucun accord secret, et il serait d'ailleurs absurde de ma part de lier deux problèmes aussi différents par leur importance, l'un étant le remplacement de quinze à vingt-cinq *Caravelle* d'Air France, l'autre mettant en jeu tout l'avenir de la construction aéronautique française. Faire dépendre la solution de ce grand problème de celle d'une question secondaire serait une aberration.

Il n'y a aucun accord secret. Cependant, comme je l'ai dit tout à l'heure, il est certain que Douglas essaie de faire des pressions sur nous pour que nous achetions ses avions. Cela est normal, mais il est également normal que je résiste à de telles pressions. Encore une fois, je me refuse à lier les deux problèmes.

Comme je l'ai déjà dit aussi à M. Aubry, il convient avant tout de définir la flotte optimum d'Air France en fonction des seuls intérêts de notre compagnie nationale.

Pour ce qui concerne *Concorde*, j'ai souvent donné mon point de vue sur les déclarations de M. Carter et je ne le répéterai pas. Celui-ci s'est déclaré opposé à *Concorde* d'une façon générale et un peu informelle, mais il a déclaré aussi qu'il ne reviendrait pas sur les décisions prises par ses prédécesseurs, ce qui doit être de nature à nous rassurer.

Au sujet de cet appareil, nous avons pris deux décisions qui méritent d'être explicitées. Au niveau de la fabrication, nous faisons actuellement seize *Concorde* que nous terminerons, bien qu'ils ne soient pas encore vendus.

Par ailleurs, nous savons que nous ne vendrons pas ces appareils tant que nous n'aurons pas obtenu l'autorisation définitive d'atterrir à New York, ce qui ne saurait avoir lieu, au mieux avant 1978. D'ici là, il nous faut traverser le désert.

Néanmoins, nous sommes convenus, mon homologue britannique et moi-même, de maintenir l'outil de production de façon à pouvoir faire redémarrer la chaîne dès que nous aurons de nouvelles commandes. Maintenir l'outil de production, cela signifie maintenir en place un minimum d'équipes et d'outillage.

Telles sont les décisions que nous avons prises.

Quant à la version améliorée, je m'en suis déjà expliqué. Vous m'accusez, monsieur Méric, de ne pas la lancer. Mais, encore une fois, il faudrait parler en termes de marché et se poser la question de savoir à qui nous vendrions les appareils. Le client éventuellement le plus intéressé serait la *Lufthansa*. Or, cette compagnie s'est toujours déclarée farouchement hostile à *Concorde*. Personne ne nous a indiqué qui voulait acheter sa version améliorée. Si nous avions des acheteurs, nous la ferions.

Le problème ne réside pas là actuellement. L'important est la décision prise par le Gouvernement français de penser à la deuxième génération. Je m'en suis expliqué, tout à l'heure, à la tribune. Il n'est pas question pour nous d'entreprendre, dès aujourd'hui, l'étude d'un *Super Concorde* de la deuxième génération.

Nous savons qu'il se fera un jour, que nous ne le ferons pas seuls et que nous serons obligés, à ce moment-là, de composer avec les constructeurs américains qui consacrent à son étude, dès maintenant, des sommes importantes.

Nous voulons prévoir des études pour conserver l'acquis technologique que représente *Concorde* et pour être un interlocuteur valable le jour du rendez-vous avec les constructeurs américains. C'est la raison pour laquelle nous lançons des études préliminaires.

Vous avez été étonné du fait que les constructeurs américains fabriquaient un moteur concurrent du *CFM-56*. Nous le savons depuis longtemps, mais cette concurrence est de nature à nous rassurer et montre, monsieur Méric — je parle toujours en termes de marché — que le marché précisément est important. Je sais depuis des années qu'il doit porter sur 6 000 moteurs. Nous pouvons espérer en vendre 3 000. Ce serait suffisant.

La meilleure preuve que nous avons visé le bon créneau, c'est qu'il existe une concurrence, mais cela ne nous fait pas peur.

Vous avez évoqué le problème particulier des contrôleurs de la circulation aérienne et du comité des relations professionnelles. Celui-ci s'est réuni deux fois en 1974 et en 1975 et il a arrêté un certain nombre de mesures positives, notamment la revalorisation des primes, l'amélioration des conditions d'accès dans le corps supérieur. Si je n'ai pas réuni effectivement ce comité depuis lors, c'est tout simplement en raison de l'abstention d'un certain nombre d'organisations syndicales qui ont souhaité que les discussions reprennent dans les instances habituelles.

En conclusion, monsieur Méric, puisque c'est la troisième fois que nous croisons, non pas le fer mais le verbe...

M. André Méric. En attendant la prochaine fois !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. ... dans cette enceinte, je suis frappé par deux constatations. Vous ne parlez jamais en termes de ventes, alors que je partage le point de vue de M. Bonnet — cela me servira de transition pour lui répondre — selon lequel on fait un avion parce qu'on le vend. C'est une expression que j'emploie souvent.

Si nous voulons, comme vous le souhaitez vous-même, que la construction aéronautique française soit prospère, il faut qu'elle sorte des avions qui se vendent, et tel est le but que je poursuis.

Je pense en particulier que la S. N. I. A. S., avec ses 15 000 salariés de la division « Avions », a montré qu'elle était apte, sur le plan technique, à construire des avions de n'importe quel niveau. Mais elle doit construire des avions qui se vendent par centaines ; le jour où elle y parviendra, la construction aéronautique française n'aura plus de grands problèmes parce qu'elle vivra d'elle-même, elle ne sera plus ce qu'elle est actuellement, une activité industrielle qui bénéficie en permanence de l'assistance de l'Etat. Il nous faut donc parler en termes de marché.

Je suis également frappé, monsieur Méric, par le fait que vous critiquez beaucoup. Vous critiquez tout ce que je propose. C'est votre droit le plus absolu.

M. Robert Schwint. C'est même le rôle de l'opposition !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Mais vous ne formulez jamais de propositions concrètes.

M. André Méric. J'en ai fait une !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Nous allons construire le *Mercury* 200 parce qu'il répond à un créneau commercial défini par tous les constructeurs. De plus, comme il s'agit d'un appareil dérivé, son prix de revient sera moindre que celui d'un avion neuf. Enfin, pour sa construction, nous serons associés à un constructeur américain.

Quel avion proposez-vous qui corresponde à ces normes ?

M. André Méric. J'ai formulé une proposition. Mais je vous répondrai tout à l'heure !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Je vais donc répondre maintenant à M. Bonnet. Nous reprendrons le dialogue tout à l'heure.

M. Robert Schwint. Vous poursuivrez le dialogue à Toulouse !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Monsieur Bonnet, je suis d'accord avec vous : on fait un avion parce qu'on le vend. Je n'insisterai pas sur cette proposition qui, pour moi, est la définition de base de la construction aéronautique.

Mais je reviendrai sur quelques points que vous avez évoqués.

Vous m'avez tout d'abord demandé si notre système de représentation à l'étranger était suffisant. Effectivement, on ne vend un avion que dans la mesure où on le fait connaître. Mais cela est essentiellement l'affaire des industriels.

J'ai indiqué que l'on n'avait pas réussi à vendre le *Mercury* 100 en raison d'une insuffisance du système de représentation. Airbus industrie fait un effort très important et présente son avion dans le monde entier. Quant au *Mercury* 200, il profite du réseau commercial de Douglas qui le présente à toutes les compagnies aériennes du monde.

La coopération est nécessaire. Elle permet de partager les frais de développement qui sont de plus en plus élevés, même pour un avion dérivé, et de vendre un avion ; plus les entreprises qui participent à la construction d'un appareil sont nombreuses et d'origine variée, plus celui-ci a de chances d'être vendu.

Vous vous êtes inquiété, monsieur Bonnet, de l'avenir de l'Airbus. J'ai toujours indiqué que nos projets devaient d'abord ne pas porter atteinte à nos fabrications en cours. Actuellement, nous fabriquons un appareil réussi, qui est l'Airbus. Eh bien, nous nous employons à faire en sorte que nos projets — les nôtres, mais aussi ceux des autres — ne nuisent pas à l'avenir commercial de l'Airbus.

En ce qui concerne le DC 9, j'ai déjà répondu.

Vous m'avez interrogé sur le rôle de la S. N. I. A. S. dans le projet de *Mercury* 200.

Cet appareil a été conçu par Douglas et Dassault. Le Gouvernement a introduit d'autorité dans le projet la S. N. I. A. S. en précisant qu'elle devait être un partenaire à part entière. Effectivement, la chaîne de montage sera à Toulouse. Cela fait que les trois avions, *Concorde*, *Airbus* et *Mercury* 200 seront fabriqués à Toulouse. La S. N. I. A. S. assurera 40 p. 100 du total du travail pour la fabrication du *Mercury* 200.

Enfin, vous avez évoqué la fermeture de la ligne Tokyo—Papeete—Lima. Il s'agit là de l'une des trois lignes pour lesquelles la couverture des dépenses par les recettes est inférieure à 70 p. 100 et dont le déficit, en 1976, atteindra 26 millions de francs.

Cette ligne ne remplit aucune des missions qui s'apparentent au service public puisqu'elle assure un trafic de transit ou touristique.

Dans la situation actuelle d'Air France, il n'est pas possible de maintenir l'exploitation d'une telle ligne, laquelle est purement commerciale. Sa fermeture m'a été proposée et je l'ai entérinée. C'est en agissant ainsi, précisément, que nous parviendrons à redresser la situation d'Air France. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

M. André Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric, pour répondre au Gouvernement.

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ma réponse, en raison de l'heure, sera très brève. Je déplore toutefois que l'on ne puisse aborder les problèmes au fond !

Vous avez essayé de nous expliquer tout à l'heure les raisons de la mévente des *Mercury* 100. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous vous trompez. Je suis parlementaire depuis vingt-huit ans déjà et, chaque année, je suis monté à cette tribune pour débattre des problèmes de l'aviation civile. Je vais vous rappeler ce qui s'est passé pour le *Mercury* 100.

Vous nous avez dit que cet appareil s'est présenté sur le marché au moment où le créneau correspondant était occupé. Pourquoi était-il occupé ? Parce que l'on avait abandonné la *Caravelle* B-XII et permis à Douglas de copier celle-ci.

M. André Aubry. C'est exact !

M. André Méric. Relisez les revues spécialisées de l'époque ; regardez ce qu'elles disaient du DC 9 et de la *Caravelle* B-XII. C'est le même avion !

La société Douglas a profité de ce que nous avons passé un contrat sans prendre de garantie et elle a vendu 800 DC 9, alors que la France aurait pu vendre 800 *Caravelle* B-XII. Voilà la vérité, celle que je suis venu dire à cette tribune !

Vous n'avez pas peur, nous dites-vous, de l'hégémonie américaine parce que la société Douglas n'a pris qu'une participation de 15 p. 100. Mais cela lui suffit ! C'est elle qui vend ! Elle ne s'est pas engagée à ne pas concurrencer l'Airbus. Or, elle a, dans ses cartons, les dessins d'un avion, le DC X 200, susceptible de concurrencer l'Airbus.

Douglas a cherché à avoir des contacts avec Airbus industrie, je l'ai dit tout à l'heure à la tribune ; mais, à cela vous n'avez pas répondu.

Si jamais Douglas construit cet appareil, vous viendrez encore nous parler de l'aéronautique française et européenne !

Je ne vous ai pas dit qu'il y avait un accord secret. Non ! Je vous ai indiqué avoir lu dans une revue américaine, *The Economist* du 11 novembre 1976, que Mac Donnell - Douglas, au cours des premières tractations qui ont eu lieu en avril 1975, avait demandé que la France achète des DC 9 et des DC 10 — car cette société aussi souffre d'un manque de charges pour ses entreprises. A cela il n'a pas été répondu.

Mais la société Mac Donnell - Douglas avait avancé un préalable. A partir du moment où vous signez un accord de principe avec elle, elle pense que ce préalable est accepté et vous écrit pour que la France achète des DC 9 et des DC 10. Ce n'est donc pas une clause secrète, et ce n'est pas ce que j'ai dit.

Vous parlez de l'avion *Mercury* 200 comme d'une panacée. Mais tel n'est pas le cas.

Moi aussi je lis les comptes rendus de la commission européenne et les rapports des compagnies aériennes. Or, il ressort de ces lectures que l'avion le plus demandé par les compagnies aériennes, ce n'est pas le vôtre, c'est l'avion de 100 places ; l'avion de plus de 200 places vient immédiatement après ; le vôtre ne vient qu'en troisième position.

Quitte à vouloir occuper un créneau, il fallait choisir immédiatement celui correspondant à l'avion de 200 places et non prévoir la fabrication d'un avion qui ne vient qu'en troisième position dans les demandes des compagnies aériennes !

Vous avez parlé de la possibilité de vendre 400 appareils. J'affirme que, s'il n'y en a que 400, vous les vendrez à perte. Dans le rapport qu'il a publié, M. Baudis écrit : « A l'heure actuelle, on estime que pour une série de 300 appareils la perte serait de l'ordre de 10 millions de francs par appareil, soit un déficit de trois milliards. » Selon moi, cette estimation est prématurée ; en réalité, le déficit sera beaucoup plus élevé.

Alors, même si vous vendez 400 appareils, vous ne comblerez pas le déficit.

Votre créneau est-il bon ? Je ne le pense pas.

Voilà, j'en ai terminé. Je regrette de ne pouvoir poursuivre le débat. Mais nous le reprendrons, monsieur le secrétaire d'Etat !

M. Marcel Cavaillé, 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. Oui, monsieur Méric, nous le reprendrons ailleurs. Je vous ferai, pour l'instant, une seule réponse.

Si vendre 400 appareils conduit à un déficit, alors qu'il s'agit d'un appareil dérivé pour lequel les frais de développement seront le tiers de ceux d'un appareil neuf, de combien serait-il si nous faisons un appareil entièrement neuf comme vous l'avez proposé ?

M. Jean Colin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie tout d'abord des explications que vous m'avez fournies. J'ai noté en particulier avec satisfaction qu'un certain nombre de questions qui intéressent le personnel étaient en voie de règlement. Toutefois, rejoignant un peu les propos tenus par M. Méric — sous un autre angle, il est vrai — j'évoquerai deux problèmes qui me préoccupent et dont vous dites qu'ils ne sont pas liés.

Il faut, tout d'abord, donner à Air France la possibilité de remplacer, dans un, deux ou trois ans, ses *Caravelle*, qui sont tout de même à bout de course. C'est un premier problème.

Le deuxième problème est celui du *Mercury 200* et de ses perspectives que je juge, pour ma part, extrêmement encourageantes, surtout par rapport aux échecs sensationnels que nous avons malheureusement essuyés dans d'autres domaines.

Ces deux problèmes sont-ils absolument différents ? N'ont-ils pas encore reçu de solution ?

En ce qui concerne le remplacement des *Caravelle*, aucune décision n'a encore été prise. En ce qui concerne le *Mercury 200* non plus. Cela m'amène à conclure que nous restons sur notre faim. Dans ces conditions, il serait anormal, me semble-t-il, de prendre une décision concernant les crédits de votre budget tant que la première de ces deux questions au moins n'aura pas été tranchée.

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 vous rassure, le budget est totalement indépendant de ces deux problèmes. Les crédits nécessaires au remplacement des *Caravelle* ne figurent pas dans ce budget, non plus que les crédits nécessaires au lancement du *Mercury 200*. Vous pouvez donc vous prononcer très librement.

J'ai dit que puisque je ne voulais pas faire de la solution du petit problème du remplacement des *Caravelle* d'Air France une condition pour la solution du grand problème de la construction du *Mercury 200*, mais que nous voulions tout de même que les compagnies nationales françaises achètent des appareils auxquels travaillent, au moins en coopération, les constructeurs français, il fallait que nous attendions, pour prendre une décision à propos du remplacement des *Caravelle*, qu'une décision soit prise à propos du lancement du *Mercury 200*. Alors seulement nous saurons si Air France l'achètera ou non au vu des possibilités qu'il offrira. Puis, en fonction de la date de livraison des *Mercury 200*, nous déciderons comment assurer la période transitoire.

Pour l'aviation de cent places, qui correspond point par point à la *Caravelle*, j'ai indiqué que le problème était à peu près identique.

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

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

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 87 882 255 F. »

La parole est à M. Guillard.

M. Paul Guillard. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons écouté avec beaucoup d'attention vos réponses franches et courageuses aux différents orateurs.

Nous savons que vos soucis sont grands pour défendre notre industrie aéronautique et l'emploi de nos techniciens et ouvriers dont la compétence est unanimement reconnue. Nous partageons ces préoccupations ainsi que l'a dit, en notre nom, notre collègue M. Bonnet.

Le groupe des républicains indépendants votera votre budget pour vous soutenir et vous aider à sauvegarder notre aviation civile et notre industrie aéronautique. (*Applaudissements au centre et à droite. — Exclamations ironiques sur les travées communistes et socialistes.*)

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

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV, plus 9 022 042 F. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 1 526 975 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 795 076 000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 5 848 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 1 000 000 F. » — (Adopté.)

Le groupe communiste et le groupe socialiste ont voté contre l'ensemble de ces crédits. Je leur en donne acte.

Le Sénat voudra sans doute renvoyer la suite de ses travaux à vingt-deux heures quinze. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt-deux heures vingt minutes, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)

PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen du projet de loi de finances pour 1977.

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. le rapporteur spécial.

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Vous me permettez, monsieur le président, avant d'exposer les problèmes de la marine marchande, d'élever en mon nom personnel une vigoureuse protestation. En effet, M. Fourcade, alors que notre discussion sur les entreprises publiques et nationalisées dure depuis plusieurs heures au Sénat, a exposé, ce soir même, son point de vue à la radio et à la télévision sans que l'opposition — cela me concerne donc — ait pu émettre son opinion.

C'est une singulière conception du pluralisme !

J'en viens maintenant au budget de la marine marchande.

M. le président. Vous avez raison, car en ce moment nous nous éloignons de notre sujet. Poursuivez, monsieur Gaudon, ou plutôt commencez ! (*Sourires.*)

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial de la commission des finances. Je tenais, monsieur le président à élever cette protestation.

Je n'ai pas l'intention d'examiner tous les aspects ni tous les secteurs intéressant le budget de la marine marchande et je demande à mes collègues de bien vouloir se référer à mon rapport écrit.

Je n'évoquerai donc que quelques grands problèmes qui me paraissent, ainsi qu'à votre commission des finances, devoir retenir l'attention du Sénat. Nous examinons un sujet dont l'importance ne saurait être sous-estimée car la marine marchande constitue un secteur non négligeable de notre économie nationale.

Quelques données budgétaires permettent de constater immédiatement que ce secteur traverse une crise qui, par certains aspects, est très sérieuse.

Les dépenses prévues au titre du budget de la marine marchande s'élevaient à 2 549,8 millions de francs pour 1977, contre 2 416 millions de francs pour l'exercice précédent, soit une croissance de l'ordre de 5,5 p. 100. Le total des crédits affectés aux dépenses ordinaires passera de 1 163,2 millions de francs en 1976 à 1 348,7 millions de francs en 1977, soit une progression de 15,9 p. 100.

Quant aux autorisations de programme, elles étaient de 1 241,7 millions de francs en 1976 et atteindront 1 246,9 millions de francs en 1977. Leur progression est donc négligeable.

Ces chiffres, déjà significatifs, démontrent que la crise est loin de s'estomper et que le Gouvernement n'a pas pris les mesures que nous avions préconisées en 1975. Je les rappellerai en examinant chacun des grands chapitres.

Je parlerai d'abord des gens de mer. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous le savez, il s'agit d'un problème humain d'autant plus digne d'intérêt que ces hommes accomplissent un travail difficile ; ils méritent donc une attention soutenue. La majeure partie des crédits qui leur est réservée représente la subvention à l'E. N. I. M. — l'établissement national des invalides de la marine — dont l'augmentation est de l'ordre de 27,1 p. 100 par rapport à 1974.

Une priorité a été donnée à la formation professionnelle, ce que votre commission avait d'ailleurs noté en 1975. Il convient d'attirer à nouveau l'attention du Gouvernement sur les graves difficultés que rencontre l'association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime pour équilibrer son budget. Des mesures complémentaires s'avèrent nécessaires pour assurer sa situation financière.

J'avais déjà, en 1975, présenté une remarque concernant les rémunérations, pensions et retraites des gens de mer. Si le pouvoir d'achat des pensionnés s'est sensiblement amélioré, encore faut-il craindre qu'il ne subisse les effets de l'inflation. Le problème de la parité demeure.

Je demande à nouveau au Gouvernement de bien vouloir reconnaître qu'il existe toujours un décalage de 40 p. 100 environ entre les salaires forfaitaires et les salaires réels et que, pour obtenir le rattrapage, l'effort devrait se situer, au minimum, à 5 p. 100 par année. Telles sont les observations et remarques que je tenais à formuler au sujet des gens de mer.

Le chapitre des pêches maritimes et des cultures marines doit, cette année plus que jamais, retenir toute l'attention des membres de notre Haute Assemblée.

Nous avons, en 1966, manifesté notre inquiétude devant la détérioration de notre industrie des pêches maritimes. En raison de l'aggravation de la crise, monsieur le secrétaire d'Etat, notre inquiétude est malheureusement fondée.

Dans le précédent exercice, et tenant compte de l'augmentation du carburant, il avait été prévu un crédit complémentaire de 48 millions de francs au titre de 1975, et une subvention exceptionnelle de 23 millions de francs pour 1976. Cette subvention a été portée à 100 millions de francs le 22 avril 1976.

Pour 1977, il était prévu initialement de reconduire, à hauteur de 23 millions de francs seulement, la subvention d'exploitation des navires de pêche pour tenir compte des frais de carburant. J'ajoute que, lors de l'examen des crédits de ce budget devant l'Assemblée nationale, la subvention a été portée à 50 millions de francs, mais elle ne sera pas suffisante pour faire face aux besoins. C'est pourquoi une dotation supplémentaire devra être allouée en cours d'année.

Quant au fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture, le F. I. O. M., il a été doté, pour 1976, d'une subvention de 2 460 000 francs, laquelle doit être portée à 64 500 000 francs d'ici à la fin de l'exercice.

Je n'insiste pas sur le problème de la recherche : vous trouverez ces éléments dans mon rapport écrit.

Je m'arrêterai sur les moyens octroyés à l'outil de production. L'aide à l'investissement pour la modernisation de la flotte de pêche passe de 25 900 000 francs à 24 millions de francs pour les autorisations de programme, soit une diminution de 7,5 p. 100, et de 27 500 000 francs à 33 millions pour les crédits de paiement, soit une augmentation de 20 p. 100.

Quant à la flotte hauturière, sa subvention est fixée à 10 millions de francs, contre 18 millions en 1976, alors qu'il avait été prévu l'an passé, je le rappelle, de renouveler cette flotte en dix ans. Nous sommes donc très loin du compte, mes chers collègues !

La flotte de pêche artisanale est dotée de 7 500 000 francs contre 4 500 000 francs en 1976.

J'avais émis, l'année passée, au nom de la commission des finances, certaines grandes options en regard de la crise de nos pêches maritimes, tant sur le plan de la production que sur celui de l'outil de travail. Votre commission reconnaît que les propositions budgétaires ne pourront satisfaire ce secteur économique. Nous voulons à nouveau alerter le Sénat sur la crise aiguë que traversent nos pêches maritimes.

Nous allons examiner successivement les problèmes de la production et de l'outil de production.

Nous avons noté, en 1975, une baisse de la production et l'effondrement des prix. Les prévisions pour 1976 devraient être en très légère augmentation, d'environ 4,6 p. 100 en quantité.

En même temps, nous assistons à une baisse du prix moyen du poisson à la première vente. Enfin, les importations ont de graves incidences sur notre industrie, ce qui se traduit, étant donné l'inflation, par une sous-consommation des produits de la pêche nationale et par de faibles rémunérations des marins pêcheurs et des artisans pêcheurs.

En ce qui concerne la production, je renouvellerai les propositions formulées l'année passée, qui ont été approuvées à nouveau par notre commission des finances.

Si le Gouvernement a pris quelques mesures, celles-ci sont bien timides. Il devient urgent, pour protéger notre production nationale, de revoir, dans le cadre de la Communauté économique européenne, le problème des importations. N'oublions pas que cela provoque, entre autres, un déficit important de notre balance commerciale.

Il faut parvenir à une égalisation des conditions de concurrence, à une révision en hausse des prix de référence et, enfin, à ce que les produits en provenance des pays tiers ne puissent entrer dans les pays de la Communauté européenne à des prix inférieurs à ceux qui sont définis par celle-ci. En un mot, il faut accorder des prix rémunérateurs, justes et garantis. Si la subvention du F. I. O. M. a été augmentée, cette hausse est encore loin de répondre à l'attente des marins et des artisans pêcheurs. J'ajoute qu'actuellement certains armateurs commencent à tirer la sonnette d'alarme.

L'autre volet de la pêche maritime est constitué par l'outil de production. A ce propos, vous avez déclaré, monsieur le secrétaire d'Etat, en 1975, que l'objectif du Gouvernement était de maintenir l'outil de production. Nous sommes d'accord.

Au nom de la commission des finances, je vous avais alors répondu : « Il faut moderniser et aller non pas au maintien, mais à l'extension de notre flotte de pêche ». C'est indispensable.

Or, les autorisations de programme proposées laissent présager une aggravation de la situation, car il faut tenir compte de la persistance d'un certain nombre d'unités vétustes artisanales et du vieillissement qui affecte d'autres secteurs de notre pêche.

Il semble urgent à notre commission, en particulier, que soit accrue la subvention permettant la construction de navires de pêche artisanale et que, pour la pêche industrielle, soient octroyés des crédits à long terme et à taux d'intérêt modéré.

J'aborderai à présent les problèmes de notre flotte de commerce.

L'aide à l'armement naval se manifeste sous deux formes que tous les sénateurs connaissent : d'une part, l'aide aux compagnies d'économie mixte et, d'autre part, l'aide à l'armement privé.

Je n'insisterai pas sur la desserte maritime de la Corse, qui est assurée dans le cadre d'un service public chargé de mettre en œuvre le principe de la continuité territoriale. Cette année, la subvention a été transférée à la section des transports terrestres, dont nous avons discuté ce matin.

Notre flotte est-elle adaptée aux besoins du pays ? Telle est la grande question.

Notre pays ne peut se satisfaire d'avoir la neuvième flotte du monde, alors qu'il situe par son commerce au quatrième plan. Ce décalage a une incidence sérieuse sur notre balance commerciale, entraînant un déficit important de devises. Or,

maintenir à 200 millions de francs les autorisations de programme, comme dans le budget de 1976, ne permettra pas, selon nous, de promouvoir le rôle dynamique de notre flotte.

Vous verrez dans mon rapport écrit les objectifs, les aides sur le processus du plan de développement de la flotte de commerce. Je ferai à ce propos une remarque : si, pour les navires rouliers et les porte-conteneurs, le plan se poursuit normalement — j'en prends acte — il en est autrement pour les cargos de ligne classiques, où les commandes restent faibles. J'y vois de la part des armateurs un souci exclusif de rentabilité, ce qui ne permettra pas à notre pavillon d'assurer dans le monde toute sa place. Mais ce qui m'apparaît sérieux, c'est que cette politique laisse aux concurrents étrangers une part importante du marché.

Votre commission des finances estime nécessaire de maintenir la présence du pavillon français dans le monde ; il faut que le Gouvernement adopte certaines mesures, en particulier qu'il revoie la situation de la Compagnie générale maritime, qui connaît certaines difficultés. Ne devrait-elle pas être l'initiatrice, l'élément moteur du redressement de la flotte française ?

Ensuite, il faut mener une action véritable, efficace, contre les pavillons de complaisance. Dans ce domaine, votre commission considère que la situation reste grave. Il y a là concurrence déloyale. Ces pavillons de complaisance sont souvent, trop souvent mal équipés, les équipages mal rémunérés et sans réelle protection sociale. Ces pavillons ne respectent rien.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Très bien !

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Trop souvent, ils sont les pollueurs des mers et des côtes et mettent ainsi en danger les produits maritimes de nos côtes.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. C'est vrai !

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. La France doit exercer une action énergique dans toutes les organisations internationales. Il existe, monsieur le secrétaire d'Etat, certains obstacles dus au fait — je vous le signale, car c'est très sérieux — que des pavillons de complaisance sont exploités au bénéfice de certains Etats membres des organisations internationales. Dans ce cas — je vous le dis très honnêtement — les représentants du Gouvernement français, afin d'obtenir des mesures, doivent agir, en ce qui concerne ces pavillons, sans complaisance.

Je ne voudrais pas clore ce chapitre sans évoquer à nouveau le problème du *France*. Je soulignais, l'an dernier, toujours au nom de la commission, que l'immobilisation du paquebot revenait cher aux contribuables et que son avenir ne progressait pas. Or, les charges pour 1976 — je dois l'indiquer au Sénat — sont de l'ordre de 35 millions de francs.

Votre commission estime que la discrétion et la lenteur avec lesquelles sont poursuivies les négociations relatives à l'avenir du paquebot doivent permettre — je l'ai dit dans mon rapport écrit — de préparer l'opinion à une solution de liquidation du problème par une vente dont le prix sera plus proche de celui d'une épave que d'une unité capable d'assurer un service pendant de nombreuses années.

M. Robert Schwint. Ce n'est pas l'avis de Michel Sardou ! (*Sourires.*)

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Compte tenu du débat que nous avons eu l'année dernière et de votre optimisme, monsieur le secrétaire d'Etat, vous voudrez certainement informer, enfin, notre Haute Assemblée de l'état des négociations. Où en sommes-nous ? Voilà deux ans que nous débattons de ce problème et je crois qu'une solution doit rapidement intervenir.

J'en viens maintenant au programme de l'équipement naval, problème qui suscite pessimisme et inquiétude pour le présent et l'avenir. Ces autorisations de programme sont au même niveau que dans le budget de 1976. Pour les grands navires, en 1976, 280 millions de francs, 215 millions dans le présent budget ; pour les petits navires, le même chiffre, 33 millions.

Si nous tenons compte du degré d'inflation, l'aide à la construction navale diminue et si, dans l'ensemble, les grands chantiers navals ont bien résisté initialement à la crise, ils en subissent,

depuis 1975, le plein effet : le carnet de commandes est passé, entre le 1^{er} janvier 1975 et le 30 juin 1976, de 96 navires et 6 264 500 tonneaux de jauge brute à 68 navires et 3 997 225 tonneaux de jauge brute, soit une diminution de 36 p. 100, ce qui se traduit inévitablement par une suppression d'emplois considérable dans notre pays.

Comme solution à la crise, vous avez entrepris la politique de restructuration, en un mot la concentration des chantiers navals. Je ne reviens pas sur l'appréciation portée l'année dernière sur cette politique ; celle-ci est toujours négative. Aujourd'hui nous assistons à une baisse de la production et à une réduction progressive du plan de charge.

Que dire de la situation des petits et moyens chantiers ? Celle-ci est encore plus grave. La crise de la pêche que j'ai brièvement analysée au début de ce rapport a provoqué une quasi-disparition des commandes nouvelles de navires de pêche. Le carnet de commandes des petits chantiers est réduit de 50 p. 100 depuis le 1^{er} janvier 1974. Les neuf petits chantiers français concernés par la loi du 24 mai 1951 employaient au début de 1975, environ 4 200 personnes.

La diminution de commandes — par exemple, pour l'année en cours jusqu'à ce jour, il y a eu moins de 35 millions de francs de commandes pour six navires dont trois petits — a eu, comme résultat, en vingt mois, la suppression dans la petite construction navale de 1 000 emplois, soit environ 40 p. 100 de l'effectif spécifique. Si des mesures ne sont pas envisagées, il faut craindre la disparition des petits chantiers et le licenciement de milliers d'ouvriers. A propos des petits chantiers, pouvez-vous nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, comment ont été affectés dans le précédent budget les crédits qui leur étaient destinés.

C'est une question importante, car si mes renseignements sont exacts — et ils le sont, je le crois sincèrement — les crédits pour les petits chantiers votés par le Parlement dans le précédent budget auraient été attribués à d'autres secteurs.

Nous possédons en France, et nous le croyons sincèrement à la commission des finances, notamment s'il doit s'améliorer, un outil de construction enviable et des techniciens et des ouvriers compétents. Il est regrettable, même s'il y a une crise, de ne pas prendre les mesures nécessaires.

Nous pouvons résister à la crise à condition de soutenir financièrement la construction navale, en particulier les petits chantiers : et nous déplorons que les armateurs français passent trop de commandes à l'étranger, comme si nous ne pouvions satisfaire la demande. Vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez indiqué — et je vous cite — que « pour 115 navires, toutes catégories, livrés à l'armement français, 48 ont été construits dans les chantiers navals français et 67 à l'étranger ». Je tiens à le dire avec fermeté du haut de cette tribune, il est pour le moins regrettable que les armateurs français, qui reçoivent une aide de l'Etat, c'est-à-dire des contribuables français, puissent, par seul souci de rentabilité, passer leurs commandes à l'étranger, alors que l'économie française est en crise et que le chômage s'aggrave dans notre pays.

Pour conclure sur cet important problème, nous demandons au Gouvernement d'accroître les aides très rapidement sous peine — un risque qui pourrait bien se produire — que certains chantiers disparaissent et que des dizaines de milliers d'hommes et de femmes subissent le chômage, par suite des effets de cette politique. Avoir un outil de production capable de faire face à notre économie nationale, appelle de l'Etat un effort exceptionnel.

J'ajoute que votre commission des finances avait par ailleurs attiré l'attention du Gouvernement sur la protection de l'environnement. Dans le présent budget, une dotation de 6,9 millions de francs en autorisations de programme est prévue à ce titre. Si l'on tient compte des graves conséquences produites par la pollution — je ne cite pas d'exemples, chacun ici les a en mémoire — nous sommes en droit de penser que les moyens sont encore insuffisants pour satisfaire les objectifs de protection.

Mes chers collègues, chacun va certainement tirer comme conclusion de cette intervention que notre rapport est pessimiste. C'est l'avis de votre commission. Le projet de budget ne permettra pas à notre flotte d'assurer pleinement son rôle. La crise que traversent les pêches maritimes, et celle que traversent les chantiers navals, ne pourront, avec les faibles moyens

proposés, trouver une issue dont ont pourtant grand besoin notre économie nationale, l'emploi et, j'ajouterais, nos échanges extérieurs.

Le projet de budget contient de trop faibles crédits. C'est pourquoi, compte tenu de la situation que je viens de rappeler et dont l'horizon est très sombre, selon l'avis de la commission, j'avais proposé d'émettre un avis défavorable sur le projet de budget de la marine marchande, car il m'est apparu, en tant que rapporteur et en toute conscience, qu'il devenait impossible de laisser notre marine marchande poursuivre dans la voie que j'ai indiquée tout au long de ce rapport. Pour sa part, votre commission des finances, dans sa majorité, a décidé de soumettre le projet de budget à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes, ainsi que sur plusieurs travées au centre.*)

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le budget de la marine marchande pour 1977, qui, à juste titre, a été qualifié de budget de rigueur et d'austérité, se présente cette année dans un contexte économique inquiétant.

Si l'inflation, qu'il nous faut juguler à tout prix, exige des mesures restrictives de crédit, encore faut-il que celles-ci soient appliquées à bon escient et ne viennent pas frapper des activités qui participent activement au redressement économique du pays et concourent largement à l'équilibre de notre balance commerciale.

Le maintien de l'emploi, la recherche toujours plus approfondie et plus serrée de la compétitivité doivent être les objectifs poursuivis autant par les pouvoirs publics que par les entreprises elles-mêmes, ce qui nous entraîne à définir comme prioritaires, en ce qui concerne nos activités maritimes : la couverture du risque économique du fret pour assurer la prospérité de notre flotte de commerce ; le maintien de la capacité de notre construction navale, qui est un des éléments de notre richesse industrielle ; l'aide à nos pêches maritimes pour leur permettre de sortir de la crise et leur donner la place que justifient la valeur de nos marins et la qualité de l'outil de production.

Il va sans dire que toutes nos activités maritimes — armement au commerce, industrie de la construction navale, pêches maritimes — subissent les conséquences négatives d'une situation économique préoccupante. Pourtant, elles disposent toutes de possibilités leur permettant de concourir au redressement qui s'impose. Mais, pour ce faire, il faut avoir le courage de mettre en œuvre une grande politique maritime, cohérente et volontaire, laquelle doit être assurée de disposer des moyens nécessaires.

Le budget pour 1977, que nous examinons, nous procure-t-il ces moyens, dont la mise en œuvre, sans restriction, pourrait faire de notre pays une grande nation maritime ? Vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, l'avez qualifié de « budget de reconduction », ce qui implique que les crédits pour 1977 sont sensiblement les mêmes que l'an passé. Vous admettez que, tenant compte du contexte inflationniste, ils constituent de la part de l'Etat un effort insuffisant, qui risque d'avoir des répercussions sur notre redressement économique. Et pourtant, notre flotte marchande, instrument essentiel au service du commerce extérieur du pays, générateur ou épargnant de devises et support de nos exportations, doit connaître un développement rapide et continu.

La construction navale, elle aussi, peut concourir à l'équilibre de notre balance commerciale, l'aide financière dont elle bénéficie devant lui permettre de se maintenir et de se développer au sein d'une concurrence internationale sévère, grâce à l'accroissement de sa compétitivité, de sa productivité et de son niveau technologique. Dans le domaine des pêches, une politique de protection vis-à-vis des produits en provenance des pays tiers doit également nous assurer une économie de devises.

Tel est le sens d'une véritable politique maritime, dont les effets ne pourraient être que bénéfiques pour notre balance commerciale. Mais est-ce bien dans ce sens que s'orientent les dispositions du budget que vous nous présentez et qui concernent l'armement au commerce, la construction navale, les pêches maritimes ?

Des diverses activités maritimes qui font l'objet de mesures d'aide de la part de l'Etat, la flotte de commerce est celle qui a bénéficié d'un effort particulier. En effet, les divers

plans qui se sont succédé depuis une dizaine d'années — plan de modernisation, plan de relance, plan de croissance actuellement en cours — sont la preuve de la prise de conscience de l'intérêt porté aux activités maritimes.

Cette politique d'incitation a été déterminante à l'endroit de nos armements dont le souci a été de poursuivre leurs objectifs d'expansion et de modernisation, au prix d'efforts financiers considérables. Elle a permis sans doute à l'armement naval français de se montrer actuellement plus apte que ses concurrents étrangers à faire face à la crise qui frappe aujourd'hui le transport maritime.

En effet, 15 p. 100 de la flotte mondiale, représentant 40 millions de tonnes de port en lourd de la flotte pétrolière, se trouvent aujourd'hui désarmés. A ce chiffre, il faut ajouter 15 millions de transporteurs de marchandises sèches. Dans le même temps, les chantiers enregistraient 30 millions d'annulations de commandes.

L'armement naval français, bien que subissant de plein fouet la crise, semble connaître une évolution divergente de celle de la flotte mondiale et continuer à croître à un taux annuel de 15 à 20 p. 100 alors que, par ailleurs, le rythme de croissance n'est pas supérieur à 6 ou 7 p. 100. La même constatation peut être faite en ce qui concerne les désarmements : la proportion est de 9 p. 100 dans le monde et de 3 p. 100 en France. Nous occupons le neuvième rang, avec 518 navires pour plus de dix millions et demi de tonneaux de jauge brute au 1^{er} juillet dernier. Il semble donc ainsi que le taux de réalisation du plan de croissance est assez satisfaisant — 40 p. 100 en nombre de navires, un peu moins en tonnage — pour nous permettre de réaliser le programme de 16 000 000 de tonneaux de jauge brute prévu à l'échéance de 1980.

En ce qui concerne le taux de nos échanges par mer, il est assez élevé et dépasse celui de notre capacité de transport. Il en résulte que le pavillon français ne contribue pas d'une façon satisfaisante au contrôle du commerce extérieur, ce qui, en terme de balance des paiements, signifie que le transport maritime est déficitaire. Il est évident que la contribution du transport maritime à l'équilibre de la balance des paiements est tout à fait capitale et que l'accroissement de la productivité en devises doit être considéré comme un facteur déterminant pour une politique maritime.

Est-ce faire preuve d'optimisme que de considérer notre situation comme étant moins défavorable qu'ailleurs ? Certes, il faut toujours être très nuancé dans ses propos lorsque l'on se trouve dans un domaine comme celui-ci, soumis à des contingences internationales et où les aléas sont nombreux.

La crise peut persister, la concurrence se faire de plus en plus âpre. Aussi, l'Etat ne peut suspendre son concours, ni même le limiter tant que la situation ne s'est pas améliorée. C'est là où il faut se féliciter de la décision récente du conseil national de planification qui vient de porter de 1 à 1,2 milliard l'enveloppe budgétaire des primes d'équipement. Mais il est une mesure dont rien ne justifiait la suppression : le bénéfice des allocations compensatrices destinées au remboursement des dépenses mises à la charge de l'armateur par l'article 79 du code du travail maritime.

Quant aux bonifications d'intérêt, quel en sera le montant cette année ? Je pense, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il vous sera possible de nous apporter des précisions sur ce point. Il est bon de se rappeler que la flotte de commerce, exportatrice de services, est à la merci de l'évolution des échanges internationaux, mais elle est aussi au service de la balance des paiements. Cela justifie les aides accordées en raison des énormes avantages que notre pays doit retirer d'une grande politique maritime.

La crise qui frappe les transports maritimes, entraînant des désarmements nombreux et des annulations de commandes, ne pouvait pas ne pas avoir de répercussions graves sur la construction navale dont la situation se caractérise par deux facteurs : d'une part, un rythme élevé de livraisons de navires en raison du niveau desancements enregistrés en 1975 ; d'autre part, une diminution sensible du carnet de commandes, avec tendance à l'accélération.

En 1975, en effet, l'activité de nos chantiers était restée soutenue, les livraisons de tonnage neuf dépassant 1 200 000 tonneaux de jauge brute, dont 60 p. 100 de pétroliers, le reste se répartissant entre méthaniers, porte-conteneurs et cargos. La part destinée aux pavillons étrangers atteignait 60 p. 100 en volume, ce qui démontre la contribution importante de nos

chantiers à l'effort d'exportation. Malheureusement, dans le même temps, le carnet de commandes s'amenuisait considérablement : 180 000 tonneaux de jauge brute, au lieu de 1,5 million en 1974, destinés au seul armement français, lequel, pour le surplus de ses besoins, soit 372 000 tonneaux de jauge brute, s'adressait aux chantiers étrangers, notamment au Japon.

Aujourd'hui, la prolongation de la crise sur le marché des constructions neuves, la baisse brutale des prix découlant de l'offensive commerciale nipponne, inférieurs de 30 à 40 p. 100 par rapport aux prix de 1974, la politique protectionniste de certains pays — tiers monde, pays socialistes, Etats-Unis — sont autant de facteurs qui préoccupent gravement la construction navale européenne et entraînent une diminution de la compétitivité des chantiers français.

Les perspectives d'avenir de nos chantiers se présentent donc sous un jour sombre. Le plan de charge est assuré jusqu'en 1978, mais de quoi l'avenir sera-t-il fait si les commandes ne viennent pas ? Ces perspectives doivent inciter le Gouvernement à accroître sa politique d'aide : aide spécifique et couverture du risque économique, dont le montant doit être suffisant pour assurer de nouvelles commandes.

Le budget le permet-il ? Les crédits pour 1977 sont strictement maintenus à leur niveau de 1976, ce qui signifie une baisse d'au moins 10 p. 100 en tenant compte de l'érosion monétaire. La part correspondant aux mises en chantier de grands navires tombe de 280 millions à 219 millions de francs. Il y a là une insuffisance qui risque d'avoir des conséquences sérieuses pour l'avenir. Il ne suffirait pas de constater les faiblesses inquiétantes de notre politique de la construction navale ; ne pas y remédier d'urgence nous conduirait à la catastrophe.

La rigueur de ce propos se justifie surtout en ce qui concerne les petits chantiers, dont la situation dramatique est riche d'enseignements.

Durement frappés par la crise mondiale, ils ont à affronter une concurrence farouche de la part des nouveaux venus sur le marché et de la part de certains pays de l'Est, la Pologne notamment.

Spécialisés pour la plupart dans la construction de chalutiers et thoniers, la crise de la pêche industrielle, qui a atteint son paroxysme en 1975 et se poursuit encore, a provoqué une quasi-disparition des commandes nouvelles.

Plusieurs de ces petits chantiers sont en rupture de charge, d'autres disposent de commandes couvrant une production de douze mois seulement. Quant à la S. I. C. C. N. A. de Saint-Malo, elle est en faillite depuis déjà plusieurs mois et ne pourra, en cas de reprise de ses activités, que se contenter d'achever ses contrats en cours.

Alors, quoi faire ? Il n'est pas possible d'envisager la ruine d'activités vitales pour certaines régions côtières. Or, il ne suffit pas d'inscrire au budget, à l'article « petits chantiers », 33 millions de francs, encore faut-il que ces crédits soient utilisés, ce qui n'a pas été le cas l'an dernier puisque, sur la part revenant aux petits chantiers, qui a été votée par le Parlement, 1,3 million de francs ont été seulement dépensés.

Il y a vraiment là quelque chose de choquant. L'an dernier, un nouveau régime d'aide avait été mis en place, comparable, disait-on, à celui des grands chantiers. Mais il a fonctionné dans des conditions curieuses. Cette année, semble-t-il, des mesures nouvelles seraient prises. En tout cas, pour ma part, j'attends, messieurs les ministres, que vous vouliez bien nous rassurer sur ces mesures nouvelles que vous entendez prendre. Mais il faut qu'elles aboutissent à ce que les petits chantiers bénéficient pleinement du régime de couverture du risque économique pour toute leur production — cela est essentiel — alors que la garantie de prix ne leur a été accordée jusqu'ici que cas par cas.

Un groupe de travail, chargé d'étudier les problèmes des petits chantiers, n'avait-il pas retenu cette mesure comme un élément essentiel de leur compétitivité ? Mais le document semble être resté lettre morte. Il appartient pourtant au Gouvernement d'appliquer les directives qu'il a cru devoir solliciter de ses experts.

La garantie de prix, étendue à l'ensemble de la production et associée à une aide spécifique plus substantielle que justifie l'état de crise actuelle, est la seule solution qui s'impose. Ce sera là le moyen de favoriser les nouvelles commandes, notamment les commandes nationales.

Cette politique est-elle contraire aux règlements communautaires ? Ceux-ci constituent-ils un verrou à l'application des mesures préconisées ? La réponse est facile, elle est dans les faits. Quel est le pays de la Communauté qui joue le jeu loyalement ? Par ailleurs, les Neuf n'ont-ils pas intérêt à instaurer une véritable politique commune de la construction navale ?

Au lieu de se quereller entre pays membres de la Communauté économique européenne, au lieu d'établir des règlements dont l'application les désavantage vis-à-vis des pays tiers, ne feraient-ils pas mieux de coordonner leurs efforts pour lutter contre une concurrence sauvage de ces mêmes pays tiers et mettre en échec l'offensive commerciale nipponne et les mesures protectionnistes de la plupart des Etats du monde ?

Le problème a été évoqué en décembre de l'année dernière au conseil européen de Rome. Peut-on espérer une intervention à Bruxelles des pays de la Communauté ? L'affaire vaut la peine d'être évoquée en priorité.

« Quelle serait l'indépendance de l'armement français si ses seuls fournisseurs étaient japonais ou polonais ? Ce jour-là, ne craindriez-vous pas de voir le Japon et la Pologne imposer des prix bien différents de ceux qu'ils imposeraient à leurs propres armements en vue de détruire l'armement français après avoir détruit la construction navale française ? »

Puisse ce propos, qui a été tenu récemment devant vous, monsieur le ministre de l'équipement, par le président des Chantiers de Dunkerque, être entendu des responsables de notre politique maritime !

La politique d'aide à la construction navale n'est pas sans exercer une influence sur l'avenir de nos pêches maritimes. Tout est lié ici. Les problèmes que nous évoquons sont dans une dépendance étroite les uns avec les autres.

Il n'est pas dans mes intentions de reprendre à cette tribune les circonstances dans lesquelles est née et s'est développée la crise qui, depuis 1974, atteint gravement les pêches maritimes. Ce rappel se trouve formulé dans le rapport écrit auquel je me permets de vous renvoyer. Il comporte, en outre, les mesures prises l'an dernier par le Gouvernement, marquant son souci de s'attaquer aux difficultés économiques et sociales du monde de la pêche par l'attribution de subventions au titre du carburant et la création d'une organisation du marché des pêches maritimes.

Nous devons reconnaître aujourd'hui que, si ces mesures ont permis aux activités de pêche de survivre, nos armements ne sont pas encore sortis de la crise dans laquelle ils se débattent depuis deux ans et qu'ils seraient incapables de supporter une troisième année.

L'effort de l'Etat, qui s'impose une nouvelle fois, est-il suffisant pour 1977 ? L'aide au carburant, fixée initialement à 23 millions de francs, est devenue 50 millions de francs après le débat devant l'Assemblée nationale. C'est une mesure qui ne peut que satisfaire les professionnels sous réserve que l'Etat accepte, en cours d'année, s'il en était besoin, d'apporter une nouvelle rallonge vitale pour l'industrie de la pêche. Il est quand même regrettable de constater que les crédits d'investissement pour la modernisation de la flotte aient fait l'objet d'une réduction de 7,5 p. 100.

Quant à l'aide à l'organisation des marchés et à la commercialisation, il va sans dire que la poursuite de l'action du F. I. O. M. — fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture — nécessite des crédits importants, car, plus que de développer la production, il s'agit d'en assurer la commercialisation dans des conditions compatibles avec la rentabilité des armements et le niveau de rémunération des marins.

La mise en œuvre de toutes ces mesures doit tendre à réduire le déficit énorme de la balance du commerce extérieur, lequel atteignait, en 1974, le chiffre de 1 308 millions de francs sur un chiffre d'affaires global de 2 715 millions.

Mais quelles que soient la vigueur des mesures de soutien et l'importance des crédits, l'avenir de nos pêches est lié aux décisions de la conférence sur le droit de la mer et dépend essentiellement des négociations intercommunautaires garantissant aux pêcheurs français l'accès des eaux traditionnellement exploitées par eux.

La création d'une zone économique de 200 milles est désormais acquise. Mais là où les difficultés deviennent sérieuses, c'est dans les rapports entre les membres de la Communauté

économique européenne, au sujet des zones réservées. Si la commission de Bruxelles propose une zone de 12 milles, dont la moitié ouverte aux pêcheurs titulaires de droits historiques, le ministre des affaires étrangères d'Irlande, soutenu par le représentant du Royaume-Uni, réclame pour ses nationaux une zone de pêche exclusive de 50 milles.

Le 30 octobre, les Neuf ont réalisé néanmoins un accord sur la politique communautaire extérieure de la pêche, portant sur trois points : l'établissement, au 1^{er} janvier 1977, d'une zone communautaire de pêche de 200 milles ; la délégation à la commission d'un mandat de négociation avec les pays tiers ; enfin, la décision de principe d'adopter une attitude commune lors des prochaines négociations.

Mais le problème essentiel, à l'occasion des prochaines négociations, sera celui de l'étendue des zones nationales réservées. L'adoption de la thèse irlandaise aboutirait à la ruine totale de la pêche bretonne, le port de Boulogne subissant, de son côté, un choc insupportable.

Puissiez-vous, monsieur le ministre, faire preuve de la plus grande énergie auprès des instances communautaires pour maintenir les droits traditionnels de nos pêcheurs. Il y va de l'avenir de la pêche française.

En terminant, vous me permettez d'évoquer très brièvement l'importance que peut représenter l'aquaculture, dès lors que certaines espèces comme le saumon, par exemple, représentent un pourcentage non négligeable du déficit de la balance commerciale et compte tenu, également, du fait que les zones de pêche seront de moins en moins accessibles. Le développement de cette activité nouvelle nécessite dès maintenant des crédits d'études, une formation, des réserves foncières et aussi des moyens pour lutter contre la pollution envahissante, dont les conséquences risquent d'être dramatiques.

Telles sont les observations que votre commission des affaires économiques et du Plan m'a chargé de formuler en séance publique, vous invitant, mes chers collègues, à voter les crédits de ce budget de la marine marchande et des pêches. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Transports). Monsieur le président, mesdames, messieurs, après le budget des transports terrestres et celui de l'aviation civile, c'est à présent le budget de la marine marchande qui est soumis à votre examen.

Je voudrais, tout d'abord, remercier M. Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, qui a su dégager objectivement les éléments majeurs de ce budget, ainsi que M. Gaudon. Je m'efforcerai de répondre à leurs observations en présentant les grandes lignes de ce projet de budget.

Suivant en cela le plan adopté par M. Yvon, je traiterai successivement du développement de la flotte de commerce, de la construction navale, de la situation des pêches maritimes et des problèmes des hommes qui vivent des métiers de la mer.

En ce qui concerne la flotte de commerce, comme l'ont souligné vos rapporteurs, la conjoncture internationale est à l'heure actuelle très troublée et très irrégulière. Les niveaux de fret sont déprimés et l'activité maritime reste marquée d'incertitude.

L'armement français a su, pour sa part, conserver un niveau d'activité relativement satisfaisant et il a poursuivi l'exécution du plan de développement de la flotte de commerce arrêté par le Gouvernement.

Je considère que le plan de développement se réalise dans de bonnes conditions puisque, jusqu'ici, deux tiers des commandes prévues ont été passées.

La situation est, certes, différente selon les types de navires. Dépassant les objectifs pour les navires rouliers et porte-conteneurs, les commandes se situent à un niveau inférieur pour les transporteurs de vrac sec. Il faut attendre, dans ce secteur, une reprise des échanges économiques internationaux et un relèvement des taux de fret.

Dans les lois de finances précédentes, 800 millions de francs d'autorisations de programme étaient inscrits. Ce budget ajoute 200 millions de francs d'autorisations de programme et 170 millions de francs de crédits de paiements. Et c'est bien le chiffre global d'un milliard de francs d'autorisations de programme

qu'il faut citer, monsieur Gaudon, pour apprécier objectivement l'effort du Gouvernement. La réalisation du plan de développement pourra ainsi être poursuivie de façon satisfaisante.

Messieurs Gaudon et Yvon, vous vous êtes élevés contre les pratiques de concurrence anormale auxquelles la flotte de commerce française serait de plus en plus confrontée. L'action du Gouvernement dans ce domaine, en particulier vis-à-vis des pavillons de complaisance, encore qu'il ne s'agisse pas de ce seul problème, ne s'est jamais ralentie. Au sein des organisations communautaires et internationales, le Gouvernement français a toujours agi dans le même sens. J'ai d'ailleurs eu l'occasion, lors du conseil des ministres des transports de la Communauté économique européenne du 4 novembre, de rappeler à nos partenaires l'importance que nous attachons à ce que soient définies des actions communes portant sur la lutte contre les navires sous-équipés.

Vous savez — vous l'avez d'ailleurs souligné, monsieur Yvon — la part active que la délégation française a prise dans l'adoption récente à l'O. I. T. — l'Organisation internationale du travail — d'une convention sur les normes minimales à observer sur les navires marchands. Cette convention prévoit notamment la possibilité, pour l'Etat auquel ressortit le port, d'exercer des contrôles sur les navires et de prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation dangereuse pour la sécurité et la santé.

Vos rapporteurs ont également signalé la suppression de l'aide à l'exploitation que représentait la compensation des charges sociales spécifiques. La haute productivité de notre armement, liée à l'automatisation des navires, permet généralement aux entreprises de supporter cette suppression ; l'aide ne représentait d'ailleurs plus que 0,4 p. 100 des dépenses d'exploitation en 1975.

Monsieur Gaudon, vous avez parlé du *France...*

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Je demande la parole.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je voudrais terminer ce chapitre, si vous le permettez, avant que vous ne m'interrompiez. (*M. le rapporteur spécial fait un signe d'assentiment.*)

Je crois qu'il est tout de même très difficile de parler d'épave, comme vous l'avez fait, alors même que le navire est en cale et que l'on nettoie sa coque pour le remettre en état.

Je maintiens que les négociations en vue de sa vente se poursuivent et je répète qu'elles ne pourront aboutir que si elles sont entourées d'une certaine discrétion.

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Puis-je me permettre de vous interrompre ?

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, M. le rapporteur spécial souhaite pouvoir vous interrompre.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. J'ai dit que je désirais finir cette partie de mon exposé avant de céder la parole à M. le rapporteur spécial.

M. le président. Alors, poursuivez, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est votre droit le plus strict.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Le fait qu'il soit difficile de trouver preneur n'est-il pas la meilleure preuve que le *France* est très difficile à exploiter et que, dès lors, nous avons eu raison, contre votre avis, d'arrêter son exploitation aux frais des contribuables français ?

Monsieur Gaudon, si vous voulez toujours la parole, je vous la cède volontiers.

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

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais revenir sur deux questions que j'avais posées tout à l'heure.

La première concerne les pavillons de complaisance. Je suis très étonné que des états membres de la Communauté utilisent des pavillons de complaisance et que le Gouvernement français

n'agisse pas de façon plus directe pour s'y opposer. C'est là une question importante évoquée par notre commission des finances et non par M. Gaudon en particulier.

Quant à la seconde question, qui est relative à la France et à propos de laquelle vous évoquez « l'opinion de M. Gaudon », je signale que nous restons toujours sur notre appétit, car la situation de ce navire est inchangé. A ma connaissance, si je me réfère au budget, il en coûte toujours 35 millions de francs aux contribuables français.

Il convient donc de trouver une solution. Vous avez eu tort de ne pas accepter la nôtre, et vous avez également eu tort de ne pas tenir compte de l'opinion de la commission des finances.

Lorsque, l'année dernière, nous avons eu un débat peut-être un peu orageux, il ne s'agissait non pas d'une controverse entre M. Gaudon et M. le secrétaire d'Etat, mais d'une discussion entre M. Gaudon, rapporteur de la commission des finances, et M. le secrétaire d'Etat. Cette année, c'est la même chose, et l'opinion émise par la commission des finances est toujours la même.

Nous devons être logiques avec nous-mêmes. Que demande la commission des finances du Sénat ? Elle demande, comme c'est précisé dans mon rapport écrit, qu'une solution soit trouvée pour la France car son entretien coûte trop cher au contribuable.

L'année passée, vous nous avez dit : « On cherche ». Admettons. C'est la raison pour laquelle, dans mon rapport, j'ai écrit : « En définitive, on cherche une solution ; on va vendre la France comme une épave. »

Donc la commission des finances souhaite qu'une solution définitive soit retenue et qu'elle concorde avec l'intérêt de la France.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous pouvez reprendre votre exposé.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Gaudon, je vous répondrai très simplement que lorsque je m'adresse à vous, je réponds à travers vous à la commission des finances. De même, lorsque je réponds à M. Yvon, à travers lui c'est à sa commission que je m'adresse. Cela est très clair.

En ce qui concerne les deux sujets que vous avez abordés, j'ai bien dit qu'il fallait examiner les problèmes de concurrence déloyale dans leur ensemble, sans s'arrêter au seul problème des pavillons de complaisance, car il s'en pose d'autres.

Cependant, pour ce qui concerne spécifiquement les pavillons de complaisance, j'ai rappelé, et je le rappelle encore puisque cela semble nécessaire, que le Gouvernement français s'en est toujours tenu à la même ligne de conduite et qu'il n'y a eu aucune ambiguïté en ce qui concerne ses efforts. Le 4 novembre encore, je disais à nos partenaires européens l'importance que nous attachons à la définition d'actions communes pour lutter contre les navires sous-équipés quels qu'ils soient.

A propos du France, je citerai simplement un chiffre : les frais d'entretien actuels ne se montent pas, comme vous l'avez dit, à 35 millions de francs par an, mais à 7 millions de francs.

Notre problème est toujours le même : il faut que le navire reprenne la mer et, par conséquent, que nous le vendions à des conditions honorables.

Je le répète une fois de plus, la meilleure preuve que nous avons eu raison de désarmer le France, c'est sans aucun doute le fait que nous ne lui avons pas trouvé preneur deux ans après.

J'aborderai maintenant les problèmes de la construction navale.

Il est vrai que les perspectives pour les chantiers français, étant donné qu'ils sont soumis à une vive concurrence internationale, deviennent préoccupantes. La crise est mondiale et se traduit par une chute brutale de la demande accompagnée d'une vague d'annulations des commandes et d'un recul des prix de l'ordre de 30 p. 100.

Les carnets de commandes des grands chantiers français ont subi une importante diminution, de l'ordre de 36 p. 100 en dix-huit mois.

Face à cette situation, le Gouvernement s'attache activement à déterminer les dispositions nécessaires pour permettre aux chantiers de franchir la passe difficile.

Nous avons déjà pris, au niveau communautaire et à celui de l'O. C. D. E., les initiatives nécessaires pour favoriser l'indispensable concertation entre pays constructeurs de navires soumis à la concurrence internationale. Nous nous efforçons de faire en sorte que les pays de la Communauté économique européenne adoptent ensemble les positions les plus fermes, face aux pratiques quelque peu hégémoniques de certains.

Il faut arriver à un meilleur équilibre entre les zones géographiques de production. J'ai le sentiment que cette attitude doit porter des fruits.

Le souci qu'a le Gouvernement de l'usage des deniers publics me conduit à demander aux chantiers de faire un nouveau pas dans l'amélioration de leur outil de production. L'armement français et la construction navale doivent parvenir à se rapprocher, dans un sens qui soit le plus conforme à l'intérêt général.

Les petits chantiers sont dans une situation difficile à court terme ; vos rapporteurs l'ont souligné et M. Yvon y a particulièrement insisté. La dégradation des carnets de commandes a résulté de la baisse de la demande de bateaux de pêche et d'une concurrence très vive sur leurs autres marchés habituels.

Je puis vous assurer que le Gouvernement a procédé à un examen très approfondi de la situation et qu'il est particulièrement conscient de l'acuité du problème. Il achève actuellement l'étude globale des mesures spécifiques qui permettront, dans le cadre de l'utilisation des crédits qui ont été votés et de ceux qu'il soumet à votre approbation, aux petits chantiers de maintenir un plan de charge compatible avec l'équilibre de leur exploitation.

Il est tout à fait faux d'affirmer que les crédits affectés aux petits chantiers ont été attribués à d'autres. En fait, comme M. Yvon l'a souligné, si les crédits ont été faiblement consommés, c'est tout simplement en raison du nombre peu important de commandes.

La pêche maritime sort progressivement de la crise dans laquelle la situation mondiale l'avait plongée.

Cette amélioration est due à l'effort d'organisation de la profession que j'ai encouragé et à l'aide que l'Etat leur a parallèlement accordée.

La consolidation de cette amélioration implique, au plan international, un effort de protection des ressources, d'adaptation de l'outil de production et de mise en valeur des eaux communautaires.

La profession a mis en place, sur l'ensemble du littoral, des organisations de producteurs et, au plan national, une association qui fédère ces organisations. J'ai reconnu cette fédération à titre exclusif. Cette reconnaissance permettra d'étendre, par voie réglementaire, les normes qu'elle définira en vue d'améliorer le fonctionnement du marché.

Parallèlement, une aide à l'exploitation a été dégagée par le Gouvernement en faveur des pêches maritimes en 1976. Cette aide était justifiée par l'impossibilité dans laquelle se trouvaient les producteurs de répercuter sur les prix à la production les fortes augmentations de coût, notamment en matière de carburant, non compensées par les progrès de la productivité.

M. Yvon a souligné, dans son rapport, l'amélioration de la situation au cours des premiers mois de 1976. Je suis en mesure de préciser qu'au cours des neuf premiers mois de cette année la progression du chiffre d'affaires à la pêche a été de 18,6 p. 100 par rapport aux mois correspondants de l'année 1975, ce qui contredit les affirmations de M. Gaudon sur ce point.

Conscient cependant que la situation restait fragile et le rétablissement lent, le Gouvernement a décidé de porter de 23 à 50 millions de francs l'aide aux carburants pour 1977. Je remercie M. Yvon d'avoir noté l'importance de cette mesure.

La subvention du F.I.O.M., quant à elle, est fixée à 25 millions de francs.

Ces aides devraient finalement permettre de consolider le secteur des pêches maritimes, étant entendu que l'objectif que nous nous sommes fixé à terme est d'aboutir à une organisation nationale et communautaire du marché qui permette aux producteurs de trouver dans les prix la juste rémunération de leur activité.

A cet égard, la création d'une zone exclusive communautaire est décidée. Dès 1976, la France s'est dotée des instruments juridiques nécessaires pour pouvoir instaurer par décret une zone économique des 200 milles.

Lors du conseil des ministres de la Communauté européenne, qui s'est tenu le 30 octobre dernier à La Haye, la thèse française sur l'extension communautaire de la zone des 200 milles et sur la négociation des droits de pêche avec les pays tiers a été consacrée.

La Communauté a réservé pour l'instant la question du régime intracommunautaire ; mais, sur ce sujet, le Gouvernement français continuera à défendre avec vigueur le principe fondamental d'égalité des conditions d'accès et d'exploitation des fonds pour les Etats membres, les mesures de protection de la ressource devant être prises au niveau communautaire.

Cette orientation est indispensable pour la pêche française qui effectue 25 p. 100 de ses prises dans la zone française des 200 milles, 50 p. 100 dans les 200 milles des Etats membres et 25 p. 100 dans les 200 milles des Etats tiers.

L'évolution du droit de l'accès à la ressource doit nécessairement entraîner une adaptation de l'outil de production, qu'il soit industriel ou artisanal.

A cet égard, je répondrai à vos rapporteurs que la réduction du montant des crédits d'investissement pour la modernisation de la flotte résulte purement et simplement de la constatation du ralentissement des investissements à la suite de la crise et ne manifeste à aucun degré la volonté du Gouvernement de réduire son aide. Les moyens de relancer les investissements de manière cohérente, avec les possibilités de capture résultant de nos droits de pêche, seront examinés au cours des prochains mois.

L'évolution du droit de la mer conduit enfin le Gouvernement à accentuer la mise en valeur des eaux côtières, et ceci à travers une politique active de la conchyliculture et de l'aquaculture.

Les principes de cette politique ont été arrêtés lors du conseil de planification de septembre 1975, à l'occasion duquel le Gouvernement a nettement confirmé sa volonté d'accélérer la valorisation de nos façades maritimes.

Cette volonté s'est traduite concrètement par la mise en place, au titre du VII^e Plan, d'une action « valorisation du littoral » au sein du programme d'action prioritaire sur la protection du patrimoine naturel.

Le budget de 1977 qui vous est soumis traduit cette priorité puisque les crédits affectés à la conchyliculture et à l'aquaculture, en passant de 2 à 4 millions de francs, ont été doublés.

La mise en valeur du littoral est conditionnée par la mise en œuvre d'une lutte accrue contre les pollutions marines. Des événements récents en ont montré la nécessité.

Le budget de 1977, en exécution du programme d'action prioritaire sur la sauvegarde des personnes et des biens du patrimoine dans l'espace maritime, permettra la mise en place d'un système de télédétection des pollutions marines et la poursuite de l'effort de renouvellement des moyens nautiques de surveillance.

De même, se trouvent accrus les crédits de paiement affectés à l'achat du matériel de lutte contre la pollution, puisqu'ils passent de 4,5 à 8 millions de francs.

Je m'attacherai enfin à ce qui touche les gens de la mer. L'action économique développée en faveur du monde maritime n'a de signification que si elle permet la promotion des hommes qui vivent des métiers de la mer, grâce à une protection sociale étendue et à une législation du travail améliorée.

La subvention d'Etat à l'établissement national des invalides de la marine progresse de 27 p. 100. Elle doit permettre de maintenir la parité entre l'évolution des salaires réels et celle des salaires forfaitaires, qui sert d'assiette aux prestations.

La revalorisation des pensions de 4 p. 100, en application du plan professionnel conclu entre l'armement et les syndicats en 1973, sera poursuivie. Les travaux d'adaptation des textes concernant les retraites et ceux relatifs à la couverture des risques accidents, maladie, maternité et décès, sont actuellement en voie d'achèvement.

Par ailleurs, le budget de 1977 permettra de continuer à accompagner la mise en place de la couverture du risque intempéries à la pêche artisanale.

A ce titre, l'action sociale du F.I.O.M. se poursuivra afin d'aider les caisses locales, qui sont déjà créées ou qui se créeront en 1977, à indemniser les arrêts d'activité résultant des intempéries.

L'amélioration de la situation des marins implique également une adaptation de la législation du travail dans le secteur de la marine marchande. C'est ainsi que le Parlement discutera, dans les prochains jours, un projet de loi permettant d'insérer dans le code du travail maritime certaines dispositions du code du travail relatives aux licenciements pour cause économique.

Enfin, l'effort de formation professionnelle engagé en 1976, compte tenu des créations d'emplois qui résulteront de l'exécution du plan de développement de la flotte de commerce, est poursuivi dans le budget de 1977, comme le montre la progression de 16 p. 100 de la subvention à l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime — A. G. E. A. M. — et l'affectation de 3 millions de francs à l'équipement des écoles de la marine marchande, chiffres que j'aurais aimé entendre citer par M. Gaudon, au moment de sa critique, ce qui nous aurait permis de mieux apprécier celle-ci.

Telles sont les grandes orientations du budget de la marine marchande. Malgré les contraintes budgétaires qu'implique la lutte contre l'inflation, il nous donnera les moyens de préserver l'efficacité de notre économie maritime et de travailler en faveur de la promotion des hommes.

C'est la raison pour laquelle je vous demande, mesdames, messieurs les sénateurs, d'adopter ce budget. (*Applaudissements à droite et sur les travées de l'U.C.D.P. et de l'U.D.R.*)

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, je ne voudrais pas que s'instaure entre nous, comme l'année dernière, un dialogue acerbe. Mais je tiens à rétablir quelques faits au sujet du *France*.

Vous avez déclaré tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, que les charges supportées à ce titre par l'Etat étaient de l'ordre de 7 millions de francs. Or, voici les chiffres fournis par vos services : frais de désarmement, 3,6 millions de francs ; dépenses d'équipage, 6,5 millions de francs ; frais financiers, 2,4 millions de francs ; amortissements, 18,8 millions de francs ; soit un total de 31,3 millions de francs.

Que vous demande la commission des finances du Sénat ? Elle veut savoir où en sont les négociations et ce que va devenir le *France*. Les contribuables français vont-ils continuer, de ce fait, à payer des impôts pendant des années et des années alors que nous aurions pu trouver une autre solution ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, n'essayez pas de nous faire tourner en rond ! La question est précise et je la répète : où en sont les négociations ?

Mon rapport écrit ne correspond-il pas à la réalité lorsqu'il émet l'opinion suivante : « En d'autres termes, il semblerait que la discrétion et surtout la lenteur avec lesquelles sont poursuivies les négociations relatives à l'avenir du paquebot doivent permettre de préparer l'opinion à une solution de liquidation du problème par une vente dont le prix sera plus proche de celui d'une épave que d'une unité susceptible d'assurer un service pendant de nombreuses années » ?

Telle est la seule question que se pose la commission des finances du Sénat et je vous demande de lui apporter une réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, car cela fait deux ans qu'elle vous interroge sur ce point.

Notre regretté collègue Talamoni vous avait d'ailleurs posé la même question, il y a trois ans. La commission des finances la renouvelle aujourd'hui et elle est en droit d'espérer une réponse.

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. Parmi les chiffres que vient de citer M. le rapporteur, figurent 6,5 millions de francs pour les dépenses d'équipage. Les frais de maintien du *France* s'élèvent donc bien à 7 millions de francs environ, chiffre que j'avais cité de mémoire.

Par ailleurs, veut-on vraiment, oui ou non, vendre la France ? Si on veut le vendre, je pense que tout le monde comprend que les négociations doivent être entourées d'une certaine discrétion. La meilleure façon de faire avorter les négociations, en effet, est de les porter sur la place publique.

Pour ma part, je le dis franchement, je veux vendre la France. Les négociations, qui seront longues et difficiles, doivent donc être menées avec beaucoup de discrétion.

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1976 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants, 25 minutes ;
Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, 25 minutes ;

Groupe socialiste, 22 minutes ;
Groupe communiste, 18 minutes.

La parole est à M. Ehlers.

M. Gérard Ehlers. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est tout de même remarquable de constater que les rapporteurs sont pour le moins pessimistes...

M. Paul d'Ornano. Et pour cause !

M. Gérard Ehlers. ... à l'égard de votre budget.

Cela nous conforte dans l'idée que votre politique est mauvaise. C'est pourquoi nous souhaitons vivement qu'un véritable dialogue — et non pas comme à la télévision ce soir, parce qu'une fois de plus vous avez monopolisé l'antenne — s'engage sur les grandes questions qui concernent l'avenir de la France, l'avenir de sa population et, permettez-moi d'y insister, l'avenir de ceux qui créent les richesses, c'est-à-dire des salariés sur la situation desquels, tant à cette tribune qu'à la télévision ce soir, vous êtes étrangement muets.

C'est pourquoi — je vous en ferai l'aveu — j'ai mis de côté l'intervention que j'avais préparée pour répondre à votre déclaration de ce matin, monsieur le ministre, concernant les entreprises nationales. Je me limiterai donc, dans le temps qui m'est imparti, à l'essentiel.

Vous avez déclaré ce matin, monsieur le ministre, à propos des entreprises publiques de transport : « Mais la réflexion la plus délicate » — on vous comprend ! — « portera sur l'action interne de l'entreprise. Elle ne saurait être dirigée contre le personnel. » — il ne manquerait plus que cela ! — « Mais la collectivité nationale ne saurait accepter certains comportements. »

Vous ajoutez, certainement de peur de ne pas être bien compris : « Les branches desséchées doivent être élaguées pour le meilleur profit des autres. »

S'agissant de la marine marchande, je vous parlerai, premièrement, de l'effet néfaste de votre politique ; deuxièmement, du personnel ; troisièmement, du meilleur profit de la collectivité nationale et non pas, comme vous le dites, du « meilleur profit des autres ». Ces mots ne veulent rien dire ; soyez clair pour une fois ! A moins que vous ne vouliez parler des grandes sociétés multinationales, des tarifs préférentiels et autres avantages qui leur sont consentis ! De telles libéralités devraient, à notre avis, faire l'objet d'un débat d'ampleur nationale. Pour ce qui nous concerne, nous y sommes prêts. Nous voulons bien débattre, en particulier, de ce qui a été proposé ce matin et qui nous semble particulièrement scandaleux : l'examen des budgets des comités d'entreprise.

Soyez sérieux et examinez avec nous les résultats de votre plan de croissance.

Au 1^{er} janvier 1976, la flotte française se composait de 535 unités pour environ 10,3 millions de tonneaux de jauge brute. Les prévisions théoriques pour 1981 — car vous faites des prévisions, vous êtes très technique ! — annoncent 547 unités pour 16 millions de tonneaux de jauge brute. Pour 1976 et 1977, force est de constater que nous voyons les commandes s'étaler dans le temps et les sorties de navire dépasser notablement les prévisions.

C'est ainsi que les messageries maritimes ont connu, en 1976, neuf sorties au lieu des quatre prévues, et qu'il en est prévu seize pour 1977 — la direction de la C. M. G. et des messageries maritimes précise : « Peut-être vingt-deux au lieu des dix prévues. » Quel plan de croissance !

C'est la compagnie Dreyfus qui va vendre les deux minéraliers *Pierre et Charles L D*, de telle sorte que le port de Dunkerque — près de 9 milliards de francs engloutis — qui prévoit une importation croissante de minerai ne verra plus aucun bateau sous pavillon français participer à ce trafic.

Cet exemple montre à l'évidence que nous n'avons pas du tout la même conception de l'intérêt national et de l'indépendance de notre pays.

C'est la C. N. P. qui fait passer cinq de ses navires sous pavillon de complaisance et qui continue à desservir les mêmes lignes. Que dit le Gouvernement ? Absolument rien. Il est d'accord ; car qui ne dit mot consent !

C'est la Caennaise qui liquide six navires sans les remplacer, la Soflumar qui diminue de 50 p. 100 son tonnage et licencie ses marins ; c'est la Schiaffino qui n'a plus que cinq navires et ne prévoit aucune acquisition.

L'insuffisance de notre flotte de caboteurs est criante alors que, dans le même temps, des caboteurs battant pavillon de complaisance — allemands, néerlandais, etc. — assurent le trafic de nos ports.

Vous me permettez à propos des pavillons de complaisance d'ouvrir une parenthèse.

On parle des pavillons de complaisance à jet continu et vous de nous expliquer que vous n'arrivez pas à convaincre nos partenaires. Peut-être devriez-vous méditer l'exemple des dockers de Dunkerque tant décriés qui, par leur lutte — ils ne font pas comme le Gouvernement, ils ne se mettent pas à genoux devant les sociétés multinationales — imposent aux armateurs des salaires et des avantages sociaux correspondant à ceux des marins français avant de décharger les navires.

Autrement dit, si demain vous parliez moins et agissiez plus, vous auriez notre appui pour défendre les intérêts des salariés de notre pays. Mais à ce jour, force est de constater qu'ils sont les seuls à mener l'action et qu'ils vous donnent l'exemple, en espérant que vous les suivrez.

M. Roger Gaudon, rapporteur spécial. Très bien !

M. Gérard Ehlers. On pourrait continuer l'énumération avec la compagnie Fruitière, la Petromer, etc.

Je ne saurais passer sous silence, dans la description de votre politique de démission nationale — et je pèse mes mots — le fait que la participation du pavillon national à l'ensemble du trafic des ports français ne fait que décroître. Vous êtes très muet sur ce point, et pour cause !

Mais expliquez-vous une bonne fois pour toutes ! Dites-nous quelle est votre politique !

Le pavillon français assurait 39,2 p. 100 du trafic de nos ports en 1970, 31 p. 100 en 1971, 29 p. 100 en 1973, 28 p. 100 en 1974.

Monsieur le secrétaire d'Etat, inutile de compulsier vos dossiers : ces chiffres sont exacts, ils viennent de chez vous.

Il est d'ailleurs piquant de constater que les chiffres de 1975 n'ont pas encore été publiés. Gageons, parce que c'est dans la nature de votre politique, que la baisse va s'accroître !

La part de notre pavillon national — et c'est cela le résultat de votre politique — aura baissé d'un tiers en cinq ans. Ce n'est plus de l'élagage de branches desséchées qu'il s'agit, monsieur le ministre, vous êtes en train de scier l'arbre et vous le menacez de mort.

Cette situation est d'autant plus alarmante que notre déficit en devises ne cesse de croître, malgré la présence au Gouvernement, au cours de ces dernières années, d'un spécialiste, de celui que l'on a qualifié, dans une certaine presse, de génie en matière de commerce extérieur !

Trois milliards de francs de déficit en 1974, pour transporter des marchandises françaises sur des bateaux étrangers dont, et j'y insiste, près d'un milliard est le fait d'affrètements par des armateurs français de navires étrangers ! C'est un comble !

Mais qu'en est-il en 1975 ? Qu'en est-il en 1976 ? A-t-on peur de dire la vérité ? Vous êtes muet, monsieur le ministre.

Ne croyez-vous pas que sur cette question également un grand débat national s'impose ? Pour notre part, nous y sommes prêts. Nous sommes des gens de dialogue.

Voulez-vous un autre exemple de la carence de l'Etat dans ce que vous appelez l'action interne de l'entreprise ?

Nous apprenons — c'est extraordinaire ! — que, compte tenu de la spécialisation des chantiers navals français et de leur plan de charge, il a été prévu qu'environ 60 p. 100 des commandes seraient passées à l'étranger. Avez-vous dit clairement cela aux patrons des chantiers navals ? Il ne m'a pas semblé, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ayez tenu de tels propos à Dunkerque où je n'ai pas eu l'occasion de vous rencontrer.

Tout cela, c'est le fruit de votre politique, de votre fameux plan de restructuration de la construction navale dont on nous a rebattu les oreilles durant des années.

C'est certainement pour cacher votre néfaste politique qu'à ce propos — cela m'a d'ailleurs bien fait rire ! — vous noyez la presse, la radio, la télévision de déclarations contre ces mauvais constructeurs japonais qui feraient du dumping. Soyez sérieux ! Nous sommes prêts, dans ce domaine aussi, à discuter avec vous dans le cadre d'un grand débat national.

Parlons maintenant du personnel dont — M. le ministre l'a dit — « la collectivité nationale ne saurait accepter certains comportements ».

Parlons-en, et tout d'abord je vous poserai une question : de quel personnel parlez-vous ? Des quatre cents emplois prévus en moins, dont deux cent cinquante licenciements à la Compagnie générale maritime, à moins que vous ne vouliez nous parler des cent cinquante emplois perdus, du fait du non-remplacement du car-ferry Méditerranée—Corse ?

Qu'allez-vous faire de ce personnel ? Voilà la grande question.

M. Serge Boucheny. Des chômeurs !

M. Gérard Ehlers. Pourquoi ne parlez-vous jamais des salariés, des victimes de votre politique, des seuls créateurs de richesses ? A ce sujet, nous vous proposons concrètement, compte tenu du fait qu'à la Compagnie générale maritime, 300 marins ont entre cinquante et cinquante-cinq ans, de leur donner la possibilité, s'ils en manifestent le désir, de partir en pré-retraite à partir de cinquante ans avec le maintien des avantages et des annuités. Quand vous aurez réglé ce problème, vous m'aurez convaincu que, pour la première fois, vous vous préoccupez des problèmes du personnel.

A moins que vous ne vouliez parler du fait qu'on a déjà prévu les personnels de la Transat et des Messageries : « En ce qui concerne les salaires et avantages annexes » — comme c'est bien dit — « propres à chaque armement, le groupe n'entend pas harmoniser les dispositions des deux accords particuliers en nivelant par le haut ces avantages ». Là aussi, les choses sont claires. On a pensé à tout, sauf à l'essentiel. Pourquoi ne dites-vous pas que le plan Giscard-Barre se résume à cela ?

La Compagnie générale maritime ajoute : « Il ne serait... » — comme c'est bien dit ! — « ... question que d'un mini-protocole qui n'en reprendrait qu'une partie ». On ne sait ce que cela signifie.

Soyez convaincu, monsieur le ministre, qu'en riposte, le personnel aura, non pas un certain comportement, mais un comportement certain, et que dans l'intérêt du pavillon français, il mènera l'action contre votre politique d'abandon national. Dans cette lutte, il est assuré de tout notre appui.

La France, quatrième puissance commerciale dans le monde, n'occupe que le neuvième rang de la flotte mondiale.

La France n'a pas la marine de ses besoins ; quand la lui donnerez-vous ? Vous me permettrez d'ajouter que la France n'a pas la flotte de pêche de ses besoins.

Tous les chiffres et avis techniques que vous pourrez nous donner n'enlèveront rien au fait — parce que c'est cela l'essentiel — que la situation devient de plus en plus difficile pour la pêche artisanale et la pêche fraîche industrielle et que, malgré cette situation, vous ne prenez aucune mesure pour réduire les importations qui vont à l'encontre de l'intérêt des pêcheurs, inséparable de l'intérêt national.

A ce propos, je renouvelle ma demande d'il y a deux ans. Les choses traînent et vous ne répondez pas ; mais répondez-nous une fois pour toutes : allez-vous débloquer ces trois misérables petits millions nécessaires à la réfection de la cale des pêcheurs de Dunkerque ? Vous êtes allé souvent dans ce port pour poser des premières pierres et lancer des bouteilles de champagne sur les navires ; mais vous ne parlez jamais des demandes concrètes des Dunkerquois.

C'est pourquoi je me permets de vous dire que votre politique se résume en trois idées. La première, c'est que les difficultés sont accrues pour la marine marchande, pour la construction

navale et pour les ports. Deuxième idée : on abandonne l'intérêt national dans la marine, dans les ports et dans la construction. Enfin, troisième idée : pour les personnels, il y a chômage accru, fermeture d'entreprises, sorties de bateaux, licenciements et baisse considérable du pouvoir d'achat.

Aussi, sans crainte de nous tromper, nous pouvons d'ores et déjà affirmer que, comme cela s'est passé pour les V^e et VI^e Plans, les perspectives du VII^e Plan, qui prévoit 2 500 emplois supplémentaires dans la marine marchande, ne seront pas respectées.

C'est pourquoi, contrairement à votre déclaration : « La collectivité nationale ne saurait accepter certains comportements », nous vous le disons clairement, nous approuvons l'action unie et solidaire des salariés de la marine marchande, des chantiers de constructions navales et des ports, aux prises avec les mêmes difficultés, face aux mêmes adversaires, les grosses sociétés et le Gouvernement à leur dévotion.

C'est conscients du rôle que nous avons à jouer, avec leur soutien, que nous voulons mettre un frein à votre politique de régression.

C'est parce que nous sommes avec les marins, nous, avec les métallos, nous, avec les dockers, nous, c'est parce que nous sommes pour l'intérêt et l'indépendance nationale, que nous repoussons sans hésitation votre budget. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Antoine Andrieux. Messieurs les membres du Gouvernement, je comprends que la journée doit être longue pour vous, puisque vous avez présenté aujourd'hui trois budgets. Pourtant, moi, je vais protester parce qu'une fois de plus, le budget de la marine marchande est expédié en séance de nuit. J'emploie volontairement ce terme, car j'ai la conviction que l'on ne donne pas aux problèmes de la mer la place qui leur revient.

M. le président. Monsieur Andrieux, je voudrais vous faire observer que la discussion du budget de la marine marchande n'est pas « expédiée ». Elle se déroule dans les conditions qui ont été arrêtées par la conférence des présidents et que je fais respecter : conditions de calendrier, d'une part, conditions de durée, de l'autre, lesdites durées ayant été proposées à la conférence des présidents par la commission des finances elle-même. Il faut donc vous en prendre à la commission des finances et à la conférence des présidents, mais, pour cette année, la décision est sans appel.

M. Antoine Andrieux. Ce n'est pas à vous, monsieur le président, ni à ceux qui sont ici que je m'en prends. Je voudrais seulement exprimer par ce terme — vous le verrez par la suite de mon exposé — mon désir de voir prendre davantage conscience de l'importance des problèmes de la mer. Je crois qu'il y a un commencement, puisqu'il y a une interruption. Peut-être aura-t-elle pour l'avenir les conséquences que je souhaite. Je répète que je voulais rappeler à cette tribune l'intérêt économique national qui s'attache aux problèmes maritimes.

Notre pays, qui compte plus de 3 000 kilomètres de côtes, a une vocation maritime certaine et le Président de la République lui-même s'est plu à l'affirmer. Les côtes bordant nos territoires d'outre-mer ajoutées aux côtes métropolitaines, en vertu de l'extension probable de la zone économique à 200 milles, nous donnent une situation géographique d'exploitation privilégiée.

Notre flotte, avec 10,3 millions de tonnes de jauge brute, se place au neuvième rang de la flotte mondiale. Si le plan de développement est poursuivi et mené à son terme, ce sont 16,3 millions de tonneaux que nous devrions avoir en 1980, ce qui améliorerait, bien sûr, notre position.

Des dizaines de milliers d'ouvriers qualifiés travaillent pour la construction et la réparation navales. Pour la pêche, un emploi à bord induit pratiquement trois emplois à terre, soit pour 34 000 emplois en mer, 100 000 emplois à terre.

L'implantation de grands et petits chantiers navals de constructions navales est à la base des ressources de nos collectivités côtières. De nombreuses activités annexes — dockers, transitaires, transporteurs, primeuristes, exportateurs, marayeurs, poissonniers, etc. — concernent des dizaines de milliers de familles dont le sort est lié aux activités maritimes de notre pays.

De plus, notre indépendance alimentaire est en partie tributaire de produits provenant de la mer.

En ce qui concerne l'équilibre du commerce extérieur — je parle devant des personnes qui connaissent bien ces problèmes, monsieur l'ancien ministre des finances — le transport maritime est un élément prépondérant puisqu'il prend place dans le peloton de tête dans nos industries exportatrices. Le prestige même de notre pays s'affirme par la présence du pavillon national flottant à l'étranger.

Pourquoi avec tant d'intérêts en cause donne-t-on si peu d'importance aux problèmes de la mer ? Pourquoi faut-il profiter du débat budgétaire — c'est là, monsieur le président, ce qui explique le terme que j'ai employé tout à l'heure — pour esquisser quelques aspects de ces importants problèmes ? C'est la question que je voudrais poser aux membres du Gouvernement.

Ces problèmes de la mer ne méritent-ils par l'organisation d'un grand débat ? C'est ce que je vous ai réclamé quand j'ai employé le mot qui a soulevé une petite protestation de notre président.

M. le président. Oh ! si bienveillante...

M. Antoine Andrieux. Comme toujours de votre part.

M. le président. Je vous remercie.

M. Antoine Andrieux. Je rappelle que nous avons créé au Sénat une commission de la mer dont notre rapporteur pour avis, M. Yvon, est le président.

Dans l'attente de ce débat, je vais présenter quelques observations sur le budget qui nous est proposé.

A l'inverse de celui de l'an dernier qui marquait avec ses 23,50 p. 100 d'augmentation — je veux le souligner ici — une volonté de rattrapage, ce budget est en stagnation et même en régression, puisque son taux réel de croissance se situe à 11,1 p. 100 alors que le taux d'augmentation moyen des charges de l'Etat est égal à 13,7 p. 100.

Les dépenses en capital qui s'élevaient, en 1976, à 1 253 078 500 francs passent en 1977 à 1 201 180 000 francs, soit une diminution de 4,2 p. 100. De plus, si l'on tient compte de l'érosion monétaire — soit 10 p. 100 — ce budget enregistre une diminution réelle de 14,2 p. 100 en francs constant, ce qui est très inquiétant.

En ce qui concerne la situation de notre flotte, la pondération entre les mises en service de navires et les retraits nous permet de constater qu'après avoir compté 530 unités au 1^{er} juillet 1975 et 525 au 1^{er} janvier 1976, elle n'en comptait plus que 511 au 1^{er} juillet dernier. Certes on enregistre une progression en tonnage, mais on constate une diminution du nombre des unités, donc une diminution du nombre des emplois, alors que le plan de développement devait en créer de nouveaux.

Nous nous préoccupons particulièrement des prévisions de la Compagnie générale maritime, car le retrait de certains navires cause une inquiétude grandissante chez les équipages. Ils l'ont d'ailleurs manifesté par des grèves, l'été dernier, lors de l'annonce du retrait de l'*Île de Beauté* sur les lignes de la Corse.

On a trop tendance actuellement à claironner le déficit de notre compagnie nationale. On oublie que lui sont toujours assignées les lignes les moins rentables.

Je ne voudrais pas m'étendre sur la situation de France dont on a longuement parlé ce soir. Mais le coût de ce bâtiment, même à l'arrêt, est porté au bilan de la Compagnie générale maritime. Aussi quand on évoque son déficit, on ne devrait pas oublier qu'il a des causes tout à fait exceptionnelles.

D'autre part, notre compagnie nationale doit affronter — tout le monde l'a souligné ce soir — celles utilisant un pavillon de complaisance. On ne dénoncera jamais assez cette pratique qui constitue la fraude fiscale du siècle. Plus du quart de la flotte mondiale navigue ainsi avec des équipages insuffisants et au mépris de la sécurité.

Le mal est contagieux, le procédé facile et si bien toléré — excusez-moi de le dire — par les pouvoirs publics, qu'aujourd'hui cette pratique dépasse le cadre international.

En effet, c'est d'une opération nationale dont je veux vous entretenir. Les plaisanciers ont maintenant adopté le système, évitant ainsi les contraintes du service des affaires maritimes, les déclarations d'impôts et, pourquoi pas, demain, les taxations prévues par le plan Barre sur les bateaux. Quand un Français naviguera sous pavillon de complaisance, je ne sais pas

de quels pouvoirs vous disposerez pour lui infliger les taxations que vous imposerez aux bons Français qui ont conservé le pavillon national.

Les produits pétroliers risquent de subir de nouvelles augmentations, bouleversant ainsi toutes les données économiques. L'armement spécialisé dans le transport de ces produits traverse une crise grave au point que plus du huitième de la flotte mondiale s'avère inutile.

Notre collègue M. Yvon nous indiquait déjà l'année passée, dans son rapport, que 5,25 millions de tonneaux avaient dû être désarmés dans la flotte pétrolière.

Notre plan de développement étant en cours d'élaboration — vous nous avez, en effet, annoncé que les deux tiers étaient au point — il serait bon que vous nous apportiez quelques précisions sur la nature des unités prévues.

Nous n'allons pas — je l'espère — participer financièrement à la construction de navires qui, à l'exemple de l'*Olympic Bravery*, partirait au remisage avant d'avoir accompli leur premier transport. Le tonnage prévu par le plan de développement ne correspondrait à rien si les bateaux construits n'étaient pas pleinement utilisés.

Une orientation nouvelle est donc nécessaire pour le transport maritime. Nous souhaiterions savoir si toutes les dispositions et garanties ont été prises.

S'agissant de la construction navale, nous savons que les commandes de pétroliers ont subi une chute considérable, ce qui est logique étant donné l'évolution du marché. Nos grands chantiers n'ont pu obtenir qu'un faible volume de commandes nouvelles, sans commune mesure avec celui des lancements et des livraisons.

Dans le deuxième trimestre 1975, quatre commandes de pétroliers et trois de transporteurs de produits chimiques ont été annulées. Vous avez dit vous-même, tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en dix-huit mois le nombre des commandes avait accusé une diminution de 36 p. 100.

Les chantiers étrangers font du *dumping* en accordant des rabais allant jusqu'à 40 p. 100. Mieux, certains chantiers hollandais — je pourrai apporter des précisions si vous le jugez utile — reçoivent des subventions pour la construction comme pour la réparation navales, au point de nous faire une concurrence déloyale alors qu'ils font pourtant partie du concert européen.

Si les résultats financiers de nos cinq grands chantiers sont momentanément satisfaisants, une grande inquiétude pèse cependant sur leur avenir. Cette situation aura des effets néfastes pour l'emploi.

Ainsi à Port-de-Bouc, il y a une dizaine d'années, lors de la fermeture des chantiers — mais nous craignons aujourd'hui pour l'avenir de nos chantiers de La Ciotat, par exemple — 2 000 ouvriers furent jetés sur le pavé, ce qui donna lieu, certains s'en souviennent, à des incidents pénibles, voire insupportables sur le plan humain comme sur le plan moral.

Une diminution des effectifs est déjà amorcée à La Ciotat, à Nantes et même à Saint-Nazaire.

Une baisse du volume des travaux sous-traités par des entreprises extérieures aux chantiers pose également de sérieux problèmes. Vous en avez parlé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous avez dit, en termes clairs, qu'une harmonisation des rapports entre nos armateurs et nos chantiers était nécessaire.

Des mesures de sauvegarde doivent sans doute être prises. Les armateurs bénéficient de l'aide de l'Etat. Ne peut-on pas les obliger à passer leurs commandes à nos propres chantiers ? C'est une question de logique pure.

Tout à l'heure, un orateur a rappelé que sur cent quinze navires de catégorie diverse livrés à l'armement français, quarante-huit seulement ont été construits par nos chantiers alors que soixante-sept ont été commandés à l'étranger, ce qui est tout de même paradoxal, vous en conviendrez.

La réparation navale se trouve dans une situation encore plus critique. La réduction du nombre des navires en exploitation a pour corollaire immédiat celle du nombre des navires à réparer.

En outre, les armateurs, pour faire face à la concurrence, diminuent le prix de revient en lésinant sur l'entretien, et ce au détriment de la sécurité. C'est ainsi que les bateaux passent

moins souvent dans les bassins de radoub. L'industrie de la réparation navale, qui emploie plus de 15 000 ouvriers qualifiés, est très cruellement touchée par la crise.

A Marseille — je vous prie de m'excuser si je parle de la ville que je représente, mais c'est quand même le premier port français pour la réparation navale — 10 000 ouvriers travaillent dans ce secteur et sont dans l'incertitude du lendemain. Cette semaine, nous avons organisé un colloque à l'image de celui de l'*Expansion*. Bien sûr, il était beaucoup moins important puisque se tenant dans une ville de province, mais il réunissait tout de même M. Attali et un certain nombre de patrons.

Un cri d'alarme a été poussé par le patron des plus grands chantiers navals qui est également, vous le savez, le président du port autonome de Marseille. Nous sommes très inquiets pour ces 10 000 ouvriers.

Monsieur l'ancien ministre des finances, je vous rappelle que la réparation navale travaille à 75 p. 100 pour l'étranger. C'est dire qu'elle est d'un apport fort appréciable en devises. Cependant, nous en sommes déjà aux réductions d'horaires et au chômage partiel. Le Gouvernement doit donc étudier ce dossier préoccupant.

Des bruits désagréables courent chez nous. Je voudrais que vous m'apportiez, monsieur le secrétaire d'Etat, une précision. Je pense qu'il ne s'agissait que d'une intention qui ne s'est pas concrétisée, mais le Gouvernement entendait, paraît-il, aider financièrement un centre de réparation navale à Dakar, ce qui aurait ajouté une difficulté nouvelle à celles que je viens d'énumérer. Vous m'obligeriez en me répondant sur ce point car je pourrais reconforter mes concitoyens.

La pêche artisanale — je n'apprendrai rien à personne car tous les orateurs qui m'ont précédé l'ont déjà dit — traverse une crise grave. L'extension de la pêche à 200 milles des côtes nécessite une adaptation de l'outil de production, donc des investissements importants. Or, les difficultés que connaissent les producteurs sont telles qu'ils ne peuvent plus équiper convenablement leurs bateaux, même si ceux-ci sont vétustes et inadaptés.

L'année dernière, vous aviez inscrit au budget un crédit de 23 millions de francs au titre de l'aide au carburant. En cours d'année, vous aviez été contraint de la porter à 100 millions de francs. J'ai cru comprendre tout à l'heure, bien que cette inscription ridiculement basse de 23 millions de francs ait été reconduite cette année, que vous envisagiez déjà de la porter à 50 millions de francs.

Vous devriez prendre l'engagement que la ristourne sur le carburant ne sera pas inférieure à celle de l'année passée, c'est-à-dire à 0,15 francs par litre. En effet, il serait anormal, alors que le carburant ne cesse d'augmenter, que vous réduisiez vous-même l'aide que vous consentez dans ce domaine. Vous savez que le carburant est un élément fondamental pour la pêche.

Si celle-ci recevait une aide appropriée, la production augmenterait, nos importations diminueraient et nous ferions rentrer des devises. Il est anormal — je le dis franchement — qu'un pays côtier comme le nôtre importe, en valeur globale, pour un chiffre supérieur au chiffre d'affaires de sa production.

Les pêcheurs — vous les connaissez, monsieur le secrétaire d'Etat, car vous les avez incités à se regrouper — ont fait un effort d'adaptation certain. Ils ont renoncé, en grande partie, à ce caractère individualiste qui était le leur. Ils se sont groupés au sein d'organisations de producteurs, essayant ainsi de surmonter collectivement les difficultés d'exploitation et de commercialisation de leurs produits.

Ils exercent un métier pénible, dangereux, peu rémunérateur ; ils sont tributaires des intempéries et des calamités. Voyez ce qu'ils viennent de subir à l'île de Sein.

Il faut interdire aux pétroliers de naviguer près des côtes. Des routes de navigation apportant certaines garanties devraient être assignées et leur respect imposé sur le plan international.

Il ne se passe pas un trimestre sans que nous n'ayons à déplorer des sinistres graves et que nos côtes soient souillées. Attendons-nous qu'un pétrolier géant déverse une cargaison de plusieurs centaines de milliers de tonnes pour réagir ?

Ce n'est malheureusement pas, monsieur le secrétaire d'Etat, un quelconque produit neutralisant les nappes de pétrole qui résoudra le problème, d'autant que le remède est parfois pire que le mal.

Vous souhaitez vous engager, je le sais, sur la voie d'une lutte antipollution. Cependant, malgré une augmentation de crédits que vous avez soulignée, vos moyens restent faibles face à la puissance des pollueurs.

Ils sont si puissants que même lorsque les tribunaux les condamnent, non seulement ils ne se soumettent pas aux sentences, mais encore ils continuent et commettent de nouvelles infractions. L'exemple de la société Montedison est édifiant.

Toutes ces questions pourraient être analysées si, un jour, vous acceptiez d'organiser au Parlement un grand débat sur les problèmes de la mer. Nous le réclamerons à la commission de la mer que nous avons créée.

Pour ma part, je le souhaite ardemment car le département que je représente est conditionné économiquement par sa façade maritime. Vous comprendrez donc mon inquiétude quand je constate que l'avenir de nos chantiers de La Ciotat est menacé, faute de commandes, et que le trafic du port de Marseille stagne depuis plusieurs années. En effet, messieurs, depuis 1910 le trafic des marchandises est à peu près constant dans le port de Marseille ! Aucun progrès n'a été enregistré.

Nos chantiers de réparation navale qui emploient — je vous l'ai dit — 10 000 ouvriers vivent dans l'incertitude du lendemain. Le nouveau port de pêche de Saumaty, dont vous avez pu constater l'heureuse disposition au moment de sa construction, connaît un démarrage difficile. Il se trouve confronté, bien sûr, aux difficultés de la pêche artisanale.

Le complexe industriel de Fos, en pleine crise de la sidérurgie, ne nous a pas apporté la contrepartie que nous espérions lorsque nous avons sacrifié volontairement l'environnement à sa réalisation.

Devant une telle dégradation de la situation, sans vouloir, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mettre en cause votre bonne volonté, nous considérons que votre budget est mal adapté, qu'il ne vous donne pas les moyens de faire face aux impératifs de la situation et qu'en conséquence nous ne pouvons pas l'adopter. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Paul Guillard. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, rassurez-vous : après les excellents exposés de nos rapporteurs et les interventions des orateurs précédents, je n'utiliserai pas, tant s'en faut, les vingt-cinq minutes accordées à mon groupe.

Cependant, je pense que l'examen du budget de la marine marchande doit être l'occasion de marquer sur tous les bancs de la Haute assemblée les très vives préoccupations qu'inspire aujourd'hui la situation des marchés de la construction navale. Ni le volume des budgets d'intervention en faveur de cette industrie, ni la situation actuelle de son activité industrielle ne traduisent complètement la crise extrêmement profonde qu'elle traverse et dont elle subira de plein fouet les conséquences dans des délais maintenant brefs.

La politique que mène le Japon depuis dix-huit mois en proposant des prix diminués de 30 à 40 p. 100, parfois plus, par rapport aux prix pratiqués antérieurement et par rapport aux prix de revient actuels des Européens, a conduit la plupart des commandes des armateurs dans les chantiers japonais : 80 p. 100 des commandes seront passées en 1976 dans les chantiers japonais. Seul le Japon semble aujourd'hui faire face à la crise de surcapacité dont il est d'ailleurs le principal responsable. Si les gouvernements et les industries européennes ne réagissent pas, il est à craindre que les entreprises européennes de construction navale ne doivent cesser leur activité dans les trois ans à venir.

D'ores et déjà en France, la petite construction navale est particulièrement touchée ; plusieurs orateurs l'ont signalé. Vous connaissez le niveau extrêmement faible des carnets de commandes. Dans les tout prochains mois, certains de nos petits chantiers de construction navale, qui ont déjà réduit leur activité, risquent d'être conduits à des mesures dramatiques en l'absence d'un soutien gouvernemental adapté à la crise tout à fait exceptionnelle qui sévit dans ce secteur, puisque se conjuguent la quasi-absence d'investissements et donc de commandes depuis deux ans, dans les domaines de la pêche et de l'exploration pétrolière, et la concurrence excessive et destructrice du Japon.

Devant cette situation particulièrement grave, certains pays européens comme la République fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas, la Norvège et la Suède, ont pris des mesures de soutien public, en particulier en incitant leurs armateurs à investir et à commander dans leurs chantiers, en accordant des facilités aux pays en voie de développement qui cherchent à se constituer

des flottes. Il serait très dommageable pour notre industrie navale que le Gouvernement ne prenne pas conscience maintenant de cette situation et n'adopte pas très rapidement les mesures absolument indispensables avant qu'il ne soit trop tard.

Quels soutiens seront apportés à la grande construction navale, qui n'a pas pris de commande en 1976 ? Je connais bien les chantiers navals de l'Ouest, puisque je représente le département de Loire-Atlantique avec mon collègue M. Legrand, ici présent. Nous sommes très préoccupés de leur situation, notamment de celle des chantiers Dubigeon-Normandie et c'est cette préoccupation qui motive plus particulièrement mon intervention. La qualité de leur production mérite qu'ils puissent la poursuivre dans de bonnes conditions.

Vous connaissez cette production, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous nous avez fait l'honneur d'accompagner Mme Giscard d'Estaing lorsqu'elle a présidé au lancement du car-ferry *Napoléon* assurant depuis le printemps la liaison régulière avec la Corse. Vous avez admiré, ainsi que de très nombreux visiteurs, cette magnifique unité. Depuis, des milliers de passagers en ont apprécié les qualités nautiques, le confort et le fini.

Les car-ferries, outre les sous-marins livrés à plusieurs nations étrangères, sont à la fois une spécialité et une réussite de ces chantiers. Mais leur carnet de commandes est à l'heure actuelle désespérément restreint, pour ne pas dire totalement vide.

Quelles actions le Gouvernement français compte-t-il prendre pour s'opposer à la volonté de domination de l'industrie japonaise de la construction navale, volonté qui compromet l'avenir de nos chantiers, lesquels sont tous situés dans des zones sensibles pour l'emploi et dont l'activité est nécessaire ?

Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, que vous précisiez les intentions du Gouvernement à l'égard de la crise de l'industrie de la construction navale, en général, des chantiers Dubigeon-Normandie en particulier, et que vous nous indiquiez si des mesures immédiates seront prises pour sauver notre industrie navale, petite ou grande. (*Applaudissements à droite ainsi que sur les travées de l'U. D. R. et de l'U. C. D. P.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon propos se limitera à une question sur laquelle les rapporteurs et les orateurs qui m'ont précédé ont déjà attiré l'attention, mais qui me paraît si importante, dans la situation actuelle, que je ne juge pas superflu d'y revenir, même un peu longuement. Il s'agit de la situation des petits chantiers de construction navale.

Dans votre intervention, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déjà abordé le problème et vous vous êtes montré rassurant. Mais la situation est si délicate qu'il faut revoir la question en profondeur. Vous envisagez sans doute de le faire, mais, à mon sens, vous n'en avez pas encore assez dit, vous n'avez pas été assez précis, assez complet, assez rassurant, ce qui m'amène à revenir sur la question.

Pourtant, voilà un an, lors de la discussion du budget de la marine marchande devant le Sénat, nous avions repris espoir et nous nous étions quittés dans un climat de détente et de satisfaction. En effet, figurait alors au budget une dotation importante de 13 millions de francs concernant l'aide à la construction navale pour les petits chantiers. Cette dotation représentait un progrès considérable par rapport au budget qui avait précédé et nous nous en étions réjouis en pensant que nous détenions la solution et que les petits chantiers seraient ainsi délivrés de leurs difficultés.

Que représentent ces petits chantiers ? Ils représentent beaucoup, pour deux raisons.

Ils démontrent d'abord la vitalité de notre construction navale nationale. Les bâtiments construits sont tout à l'honneur de la technologie française. Ils sont d'une qualité supérieure à celle de nombreux concurrents étrangers, mais — j'y reviendrai tout à l'heure — ils sont parfois plus chers.

Par ailleurs, les petits chantiers constituent pour les villes où ils sont implantés un atout économique essentiel. Qu'ils soient en difficulté ou qu'ils ferment et ce sera pour les villes concernées le marasme et la déchéance. C'est dire combien leur rôle est capital.

Pourquoi faut-il donc que l'allégresse que nous avons manifestée l'an dernier se traduise maintenant par une très grande désillusion ?

C'est parce que l'aide accordée par le Gouvernement et les crédits votés par le Parlement n'ont pas été utilisés. C'est parce que, sur les 13 millions de francs figurant aux dotations budgétaires, une somme dérisoire a été utilisée pour les petits chantiers. Elle serait, si mes renseignements sont exacts — je pense qu'ils le sont puisque plusieurs orateurs en ont déjà fait état — d'à peine un million de francs. Le rapport entre les crédits votés et les aides accordées serait donc de un à treize. Nous sommes loin du compte !

Le problème essentiel consiste donc à répartir effectivement l'aide consentie et votée par le Parlement. Je ne vois dans ces difficultés aucune mauvaise volonté de la part des services concernés. Ils s'emploient à suivre les dossiers avec diligence et nous avons constaté, au contraire, depuis un certain temps, des progrès considérables, qui mériteraient d'être soulignés, quant au délai d'instruction des dossiers.

Pour ce qu'il est convenu d'appeler les grands chantiers, le dispositif fonctionne, mais il conduit immédiatement à effectuer des comparaisons. Ces chantiers ayant reçu une dotation appréciable, leur situation est moins difficile. En revanche, les petits chantiers n'ont obtenu, à ma connaissance, que 1,5 p. 100 des crédits à peine, alors qu'ils emploient 15 p. 100 des effectifs totaux.

Par conséquent, pour les petits chantiers — nous ne le dirons jamais assez — le dispositif d'aide prévu ne fonctionne plus, le mécanisme est faussé, bloqué ; les aides ne sont distribuées qu'*a posteriori* en fonction des commandes reçues. Sans commande, il n'y a plus d'aides et c'est précisément au moment où elles auraient un rôle essentiel à jouer qu'elles disparaissent, au moment où il faudrait, en se fondant sur elles, s'affirmer résolument sur les marchés extérieurs.

Cette situation, bien sûr, met en péril grave la construction navale dans le secteur des petits chantiers. Ce qui est donc en cause, c'est non le montant, mais les modalités de distribution de l'aide prévue. A mon sens, il ne servirait à rien, bien que l'opinion contraire ait été exprimée au cours de ce débat, d'augmenter considérablement cette aide dans la mesure où le problème de base ne serait pas résolu, où nous n'aurions pas l'assurance que l'on pourrait faire quelque chose des crédits.

L'objectif à atteindre est de donner aux aides leur pleine efficacité face à une concurrence étrangère qui, comme le soulignait notre collègue M. Guillard, devient de plus en plus acharnée.

De plus, les données de cette concurrence sont complètement dénaturées par des pratiques anormales à l'étranger : *dumping* forcené, protectionnisme étroit et autres modalités de tricherie aussi préjudiciables à nos intérêts nationaux qu'au jeu normal de la concurrence, ainsi que l'a signalé avant moi notre collègue M. Andrieux.

A cela s'ajoute un marasme total du marché intérieur. Il s'exprime à travers les données suivantes : depuis un an, pas un seul navire de pêche industrielle n'a été commandé ; un seul remorqueur a été mis en chantier sur les cent qui sont en service ; pas un navire océanographique n'a été programmé depuis plus de trois ans. De son côté, la marine nationale, qui traditionnellement passait commande de petits navires, reste dans l'expectative. Aussi l'horizon est-il très fermé.

Comment en sortir ? Par un aménagement des aides versées. Pour cela, il faut qu'elles le soient effectivement non *a posteriori*, comme c'est le cas actuellement, mais *a priori* et qu'ainsi, pouvant tabler à l'avance sur ces aides, sans la moindre ambiguïté possible, nos constructeurs puissent se présenter sur le marché international avec une position renforcée qui leur permette de recréer un mouvement commercial substantiel.

Cette formulation répond, me semble-t-il, aux principes qui ont été définis récemment par M. le ministre de l'équipement lors d'une inauguration à Dunkerque.

En revanche, le maintien de l'état de fait actuel n'est pas concevable et ne peut déboucher que sur des catastrophes. Il est fondamental d'adapter à la situation les règles définies par la loi de 1951 sur l'assistance à la construction navale. Point n'est besoin d'y revenir, point n'est besoin de légiférer à nouveau ; encore faut-il faire de ce texte une judicieuse application en fonction des impératifs de l'heure.

Pour lutter avec succès, dans le cadre d'une concurrence internationale qui, encore une fois, est acharnée, il faut, en premier lieu, que la garantie des prix soit assurée effectivement

pour les navires livrés depuis moins de deux ans. Il faut que les refus opposés jusque-là soient reconsidérés. Sans doute ces refus étaient-ils justifiés en vertu d'une réglementation appliquée jusqu'à présent. C'est cette réglementation qui doit être modifiée, c'est la porte qui doit s'ouvrir de manière qu'un certain nombre de règles soient reconsidérées.

Il faut revenir en arrière et apporter à ce secteur un stimulant décisif. Je me dois d'insister au maximum sur ce point, car c'est la condition majeure et essentielle du redressement immédiat qui s'impose.

Comme le disait tout à l'heure M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, il faut assurer aux constructeurs la garantie totale contre le risque économique. C'est à cette seule condition qu'ils pourront remonter le courant.

Si finalement, les aides sont réellement versées, si elles apportent la solution que nous souhaitons, elles amèneront les petits chantiers à investir et à s'assurer des débouchés, car ils se présenteront sur le marché dans des conditions beaucoup plus compétitives et seront ainsi stimulés.

Au-delà de la réforme des modalités d'octroi des aides prévues qui s'impose — ce qui est, bien évidemment, le point essentiel — c'est toute la politique d'ensemble qu'il faut revoir, pour la rendre plus dynamique, plus décisive, plus percutante.

Il faut maintenir, bien entendu, le concours technique apporté par les services de la marine marchande, souvent à un très haut niveau, à l'occasion de ses prospections sur les marchés étrangers. Ces concours très précieux, il faut, certes, en remercier le Gouvernement, mais sans oublier qu'ils restent absolument nécessaires.

Par ailleurs, ne faudrait-il pas forcer le destin sur le plan national, en incitant de façon très ferme les armateurs nationaux, à la fois par des décisions appropriées et par quelques mesures plus coercitives, à passer commande dans les chantiers français ? Un certain nombre de collègues l'ont d'ailleurs dit avant moi. Je pense toutefois que, dans ce domaine, il n'y a pas de solution miracle et qu'il faut, encore une fois, comme je le disais il y a un instant, « forcer le destin ».

Des mesures incitatives, d'une part, et dissuasives, d'autre part, ne doivent donc pas être exclues, d'autant que, comme le remarquait notre collègue M. Yvon tout à l'heure, une telle pratique, qui consisterait à encourager nos nationaux, est devenue courante chez nos concurrents étrangers.

Telles sont, monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations qu'appelle de ma part ce problème préoccupant de l'avenir des petits chantiers. Nous sommes maintenant à une croisée des chemins. Le Gouvernement doit faire savoir à très court terme s'il est bien décidé à assurer la sauvegarde de ce secteur particulièrement touché.

Nous souhaitons qu'il saisisse la gravité de la crise actuelle pour s'attacher sur-le-champ à cette œuvre de sauvegarde qui est des plus urgentes. (*Applaudissements au centre, à droite et sur les travées de l'U. C. D. P.*)

M. le président. M. Pen était inscrit dans le débat. Il n'est pas là, mais M. Andrieux m'a fait savoir qu'il interviendrait à sa place.

Je lui donne la parole.

M. Antoine Andrieux. Effectivement, monsieur le président, mon collègue et ami M. Pen a été obligé de regagner son département de Saint-Pierre-et-Miquelon et ce n'est pas la porte à côté. C'est pourquoi il m'a chargé de vous transmettre son intervention.

Le Canada et la France étendant simultanément à 200 milles la limite de leur zone réservée, il est évident qu'il faudra procéder à la délimitation de leurs zones respectives, les îles Saint-Pierre-et-Miquelon ne se trouvant qu'à quelques milles de Terre-Neuve.

M. Pen vous a déjà dit son inquiétude quant aux répercussions possibles de la départementalisation de son territoire, devenu dès lors partie intégrante de la Communauté économique européenne, sur la bonne marche des négociations prochaines avec le Canada. Il craignait et il craint, en effet, que notre puissant voisin prenne ombrage de la venue possible des chalutiers européens à l'intérieur de notre zone économique, et tende dès lors à limiter au maximum son extension.

La question est en effet d'importance pour nos îles, puisqu'il nous faut à la fois, sauvegarder les intérêts de la pêche locale — pêche artisanale et pêche industrielle — et ceux d'un trafic portuaire basé sur la venue des chalutiers étrangers, japonais, espagnols, allemands, etc.

En conclusion, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, voici très précisément les questions de M. Pen : premièrement, où en sont les discussions franco-canadiennes sur la délimitation des 200 milles ? Deuxièmement, quels droits comptez-vous accorder dans nos eaux aux chalutiers européens ? Troisièmement, par quels moyens pensez-vous assurer la surveillance de notre zone réservée ?

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais répondre à une préoccupation qui s'est à plusieurs reprises fait jour dans ces débats, dont les deux rapporteurs ont parlé, et M. Yvon notamment, très longuement, à laquelle M. Guillard et M. Colin ont consacré leurs interventions, celle de l'aide aux chantiers navals.

Je voudrais dire aux rapporteurs et à tous ces intervenants que depuis que j'exerce mes fonctions de ministre de l'équipement, j'ai engagé avec M. Cavallé un processus de révision complète de l'aide aux chantiers navals, petits et grands, de manière à leur permettre de passer le cap difficile qu'ils connaissent à l'heure actuelle.

Cette situation s'explique par deux raisons, auxquelles il est bon de réfléchir.

La première c'est qu'un certain nombre de pays de l'Est, d'une part, et le Japon, d'autre part, pratiquent des prix très bas par rapport à la concurrence internationale et n'hésitent pas, fabriquant des bateaux en grande série, à proposer des prix qui sont souvent de 30 à 40 p. 100 inférieurs à ceux de nos propres chantiers.

J'ai eu l'occasion, dans mes précédentes fonctions, de discuter avec le gouvernement polonais d'une commande de deux navires pour des armements français. Or, par rapport à des navires fabriqués dans les mêmes conditions par des chantiers français, l'écart de prix était de l'ordre de 50 p. 100.

Il existe donc bien un problème qui a fait l'objet, aujourd'hui même, à la réunion du Conseil européen, d'une discussion des chefs d'Etat et de gouvernement. Ceux-ci ont examiné comment peuvent être mis en place, d'une part, un dispositif de protection et de sauvegarde à l'égard du Japon, qui accapare actuellement l'ensemble du marché mondial de la construction navale ; d'autre part, un mécanisme permettant aux pays de l'Europe des Neuf de conserver une structure industrielle efficace en matière de construction navale et j'ajouterai, pour répondre à la préoccupation de M. Andrieux, de réparation navale, car nous connaissons, dans ce secteur, les mêmes problèmes de dumping.

Bien évidemment, à cette action extérieure, qui sera menée dans le cadre européen et dans le cadre de l'O. C. D. E., il faut ajouter une action intérieure. M. Colin, M. Guillard et M. Yvon ont constaté que les crédits adoptés l'année dernière pour l'aide aux petits chantiers n'avaient pas été dépensés. Ils ne l'ont pas été, en effet pour un certain nombre de motifs juridiques, mais souvent, hélas ! pour des raisons pratiques, le volume des commandes ayant été très faible.

J'ai donc saisi M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances, d'un projet de modification, dans la période de basse conjoncture que nous traversons, de l'ensemble des aides que nous accordons, aussi bien pour les grands que pour les petits chantiers. Nous envisageons, pour les petits chantiers, d'instaurer des critères plus automatiques, de manière à limiter les examens cas par cas et les examens *a posteriori* qui risquent de les placer dans des situations de trésorerie difficiles, et à permettre, aux grands chantiers, de garder au niveau des bureaux d'étude d'abord et des carnets de commande ensuite une activité plus satisfaisante.

Etant donné que, dans les budgets de 1976 et de 1977, le volume des crédits qui vous sont proposés permet de réaliser de telles opérations, le Gouvernement, compte tenu de ses obligations européennes d'une part et de l'urgence de la situation d'autre part, à l'intention de prendre très prochainement des mesures pour aider les petits et les grands chantiers.

Je voudrais donner l'assurance au Sénat et à tous les intervenants que M. Cavallé et moi-même sommes très attentifs à ce problème, tant pour les petits que pour les grands chantiers, car c'est tout un pan de l'appareil industriel français qui est à l'heure présente très menacé.

Nous devons, par conséquent, avec les crédits dont nous disposons, prévoir des procédures plus simples pour lui permettre de franchir ce cap difficile. L'objectif est de mettre en mesure les chantiers, quelle que soit leur taille, de connaître très précisément, dans les négociations de futures commandes, le mécanisme d'aide et les avantages dont ils pourront bénéficier. Par exemple, des marchés de construction de remorqueurs peuvent être passés par l'Arabie saoudite — marchés apparus voilà quelques semaines — pour lesquels un certain nombre de petits chantiers peuvent utilement concourir. Ces marchés, il faut que nos chantiers puissent les prendre grâce à un mécanisme d'aide simplifié et plus automatique. J'espère obtenir prochainement des résultats importants d'ici à quelques jours, car je partage le souci des principaux orateurs : la situation est difficile et il faut la redresser rapidement.

M. Guillard a plus spécialement parlé des problèmes de sa région et en particulier du chantier Dubigeon-Normandie. Nous avons quelques perspectives de garnissage des carnets de commande, notamment par la mise en service d'un nouveau car-ferry destiné aux lignes de la Corse, ce qui prouve d'ailleurs, à M. Ehlers que nous n'abandonnons ni le monopole du pavillon, ni le développement des relations avec la Corse.

Nous avons également d'autres projets pour Dubigeon-Normandie qui, de tous les grands chantiers, est le plus menacé dans la conjoncture actuelle. Nous espérons qu'il pourra se redresser grâce à ces différents opérations.

Nous avons établi, par chantier, les plans de charge et pour les bureaux d'études et pour les chantiers eux-mêmes, pour mieux apprécier la situation. J'ai également adressé un appel à tous les armateurs français pour que, nonobstant des différences de prix admissibles, c'est-à-dire à des niveaux raisonnables, ils orientent leurs commandes vers les chantiers navals français.

La deuxième raison sur laquelle je voudrais insister est l'augmentation considérable depuis quelques années de nos prix de revient. Songez, mesdames, messieurs, que, à l'heure actuelle, la crise est aussi durement ressentie par les petits que par les grands chantiers. Malgré les parités actuelles du franc et du dollar, du franc et du deutschemark, qui se sont modifiées dans le sens que vous savez depuis quelques mois, nos prix ne sont pas compétitifs sur le marché international par rapport au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et à un certain nombre de nos concurrents, même si l'on excepte le Japon.

Cela signifie que les augmentations de prix de revient que nous avons constatées depuis quelques années sont trop fortes et que, si l'on ne mettait pas fin à cette inflation généralisée des prix et des revenus que nous avons connue depuis quelques années, c'en serait fait bientôt de l'activité de nos chantiers comme, d'ailleurs, de beaucoup d'autres activités nationales.

J'ai conscience, monsieur Ehlers, en plaidant pour une politique des prix et des revenus plus énergique, s'adressant aussi bien aux entreprises du secteur public qu'à celles du secteur privé, de défendre vraiment les intérêts de la collectivité française alors qu'avec votre démagogie, il est certain que vous, vous n'arrivez pas à le faire.

Je suis frappé de constater que dans votre intervention, monsieur Ehlers vous avez confondu deux choses distinctes. Vous avez ainsi évoqué le retrait de l'Etat d'un certain nombre d'activités. Je ne l'ai pas envisagé ce matin, et dans mon intervention, j'ai simplement parlé, en tant que ministre responsable, de la préoccupation que j'éprouve de voir se gonfler, année après année, la charge du budget de l'Etat en faveur des entreprises nationales, et ce à un taux plus rapide que l'augmentation de la dépense publique et même que l'augmentation des prix.

J'ai dit que si nous ne voulions pas sacrifier un certain nombre d'investissements et de dépenses nécessaires au cours des prochaines années, il fallait stabiliser la pression que fait subir au budget l'ensemble des entreprises nationales par deux réformes simultanées : la première, c'est une amélioration constante des méthodes de gestion de ces entreprises ; et la

deuxième, c'est une meilleure définition des obligations de service public qui sont mises à leur charge, car il est normal qu'une entreprise ayant des obligations de service public reçoive de l'Etat des compensations lorsque ces obligations lui interdisent de travailler à des prix compétitifs.

Voilà ce que j'ai dit. J'ai noté que, dans votre réponse, vous avez expliqué que vous seriez toujours du côté de ceux qui ne veulent pas accepter la moindre réforme ou la moindre modification dans la gestion. J'en ai pris acte et nous aurons certainement l'occasion de reparler de ce problème.

M. Gérard Ehlers. Je demande la parole.

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

M. Gérard Ehlers. Je voudrais répondre très rapidement à M. le ministre de l'équipement qu'il ne me fera jamais croire, puisque nous parlons de construction navale, que le baron belge Empain, qu'il connaît bien, du groupe Schneider et de la Banque européenne a pris en main les chantiers de France-Dunkerque pour perdre de l'argent. Soyez persuadé que nous n'avons pas affaire là à un philanthrope !

Enfin, quand vous parlez de nos prix de revient, de leur coût élevé, vous ne répondez jamais à mes questions. A quoi sont-ils dus ? Aux salaires trop élevés ? Expliquez-vous. Vous êtes muet sur cette question. Ce que nous pouvons vous dire, c'est que ce sont les salariés qui paient la note, et elle est salée.

Je remarque — et j'en terminerai par là — qu'une fois de plus vous refusez le débat sur l'essentiel, c'est-à-dire sur la situation de ceux qui travaillent et subissent les effets de votre politique. L'ensemble de mes questions reste posé et plus que jamais nous attendons le débat.

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 voudrais, m'adressant à M. le ministre de l'équipement, revenir sur une simple question que j'ai posée dans mon rapport, au nom de la commission des finances, et qui n'a pas trouvé de réponse ici, ce soir.

La commission des finances considère qu'il est très regrettable que les armateurs français qui reçoivent une aide de l'Etat, c'est-à-dire des contribuables, puissent, par souci de rentabilité, passer commande à l'étranger alors que nos chantiers navals ne demandent qu'à travailler. D'où ma question : ne pouvons-nous pas remédier à cette situation ?

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Je voudrais répondre brièvement à la question de M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Il a noté, à juste titre, qu'il y avait souvent divergence entre l'activité des armateurs, qui achètent des bateaux, et celle des chantiers navals français, qui devraient les fournir. J'ai précisément abordé cette question en réunissant armateurs et constructeurs de navires pour essayer de mieux utiliser l'ensemble des crédits dont nous sommes dotés. Votre question appelle des réponses de trois ordres.

Première réponse : pour un certain nombre de bateaux de grande série ne comportant aucun élément de technologie avancée, il est certain que les prix des chantiers français sont trop élevés par rapport à la concurrence internationale. Cela tient au fait qu'ils sont plutôt spécialisés dans des bateaux à technologie plus avancée et plus élaborée.

Deuxième réponse : si nous voulons avoir — et je crois que tout le monde le souhaite — une puissante flotte de commerce qui puisse rendre de meilleurs services à nos exportateurs et permettre à la France d'occuper un rang meilleur que celui qu'elle occupe à l'heure actuelle dans le monde, c'est-à-dire le neuvième, il faut que nos entreprises d'armement disposent de navires compétitifs pouvant faire jeu égal avec tous les armements étrangers.

Par conséquent, lorsque l'écart entre le prix du produit français et le prix du produit étranger est trop important, il est souhaitable, pour avoir une flotte de commerce compétitive, que nos armements puissent avoir les bateaux les moins chers possibles, car nous sommes dans un pays à économie ouverte et nous ne sommes pas isolés dans le monde; c'est ainsi qu'un certain nombre de transactions ont lieu, ne serait-ce qu'avec les pays de l'Est qui construisent des bateaux.

Troisième élément de réponse: nous estimons, avec M. le secrétaire d'Etat aux transports, que lorsque l'écart de prix est relativement faible, lorsque les spécifications techniques offertes par les chantiers français et les chantiers étrangers sont à peu près égales, l'armateur français doit commander de préférence aux chantiers navals français.

Voilà la réponse complète que je voulais faire à vos questions.

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

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

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. En complément à ce qu'a dit M. Fourcade, et pour évoquer les questions auxquelles il n'a pas encore été répondu, je dirai à M. Ehlers, qui s'est inquiété de la réalisation du plan de développement de notre flotte de commerce, que les sorties de flotte augmentent effectivement de façon inquiétante. La raison la plus importante en est le coût élevé de l'exploitation du pavillon français, lié pour une bonne part à l'augmentation excessive des charges salariales.

La réalisation de ce plan de croissance est, en nombre, de 70 p. 100, en volume, de 42 p. 100 et en valeur, de 45 p. 100.

Pour ce qui est de la flotte de la Compagnie générale maritime, elle se composait, au 1^{er} janvier 1976, de cent deux navires. Par rapport au 1^{er} janvier 1975, la flotte de ce groupe s'est accrue de trois navires, quatre navires étant sortis et sept étant entrés en flotte. A la même date, c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1976, vingt-deux navires étaient en commande, dont quatorze porte-conteneurs. Les entrées en flotte prévues devraient donc à terme compenser, du point de vue de l'emploi, les sorties de navires, ce qui n'exclut pas toutefois quelques fluctuations temporaires.

Vous vous êtes inquiété du désarmement de notre flotte. Je précise que 1,2 p. 100 seulement du tonnage de la flotte française est à l'heure actuelle désarmé, y compris le *France*, contre 30 p. 100 pour les pays scandinaves. Cela prouve bien que notre flotte ne se porte pas si mal.

Pour ce qui est des navires de complaisance, l'administration française, conformément d'ailleurs aux directives gouvernementales et aux pouvoirs qui lui sont reconnus par les conventions internationales et la réglementation nationale, n'hésite pas à contrôler et à retenir, quand il le faut, dans les ports français, les navires qui présentent manifestement un danger pour la sécurité de leurs occupants, pour celle des autres navires, ou pour l'environnement. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit tout récemment, à Nantes, où un navire chypriote, le *Julia*, a été retenu pendant une semaine par l'administration des affaires maritimes.

Je précise à nouveau à ce sujet que la France a contribué activement à l'élaboration et à l'adoption d'une nouvelle convention de l'organisation internationale du travail, à Genève, convention qui va donner aux Etats portuaires les moyens juridiques d'étendre leur contrôle, même si l'Etat du pavillon n'est pas partie prenante à la convention.

Grâce aux efforts de la délégation française et de quelques autres délégations, cette convention a été adoptée, à une forte majorité, avec l'appui d'un certain nombre de pays en voie de développement et malgré l'abstention massive des délégations des pays de l'Est.

Monsieur Andrieux, vous vous êtes inquiété du plan de développement de notre flotte de commerce, mais essentiellement au niveau de la répartition des commandes par type de navire, dont j'avais parlé, à grands traits il est vrai, lors de ma première intervention. Je peux vous donner les chiffres. Il a été prévu, dans le cadre du plan, trente-huit porte-conteneurs et navires routiers; soixante et un sont aujourd'hui commandés; trente-trois cargos à plusieurs ponts, un seul a été commandé; cinquante-trois transporteurs de vrac, dix-sept ont été commandés. Nous avons donc encore un effort à faire pour les vracquiers, comme je l'ai indiqué, mais cet effort ne sera vraiment opérant que lorsque les taux de fret remonteront.

En ce qui concerne la réparation navale, 90 p. 100 des dépenses de réparation des armements français sont réalisées dans des chantiers français. Il est de fait que la diminution de l'activité maritime, donc du temps de service de la flotte, notamment de la flotte pétrolière, a entraîné des difficultés pour nos chantiers de réparation.

En ce qui concerne le Sénégal, le Gouvernement français a envisagé d'accorder à ce pays des aides au titre du fonds d'aide à la coopération, que le Sénégal désire consacrer, pour partie bien entendu, à la construction d'un chantier à Dakar. Mais il ne s'agit là, pour le moment, que d'un projet qui n'a eu encore aucun commencement d'exécution. Le Sénégal semble éprouver des difficultés importantes à rassembler les financements nécessaires.

Enfin, vous vous êtes inquiété des moyens de lutte contre la pollution. Je puis vous donner quelques chiffres. Nous disposons aujourd'hui de 21 kilomètres de barrages flottants et de 15 000 tonnes de produits dispersants. Actuellement, nous consacrons nos efforts à réaliser des citernes de grand volume qui permettront le stockage de produits en vrac.

Dans le budget de 1977, nous consacrerons 8 millions de francs, contre 4,5 millions de francs en 1976, aux moyens de lutte contre la pollution. Nous allons poursuivre notre effort par l'achat, notamment, de deux vedettes de douze mètres. Je reconnais avec vous qu'il sera toujours difficile, en cas de sinistre, de rassembler en un même endroit tous les moyens de lutte qui sont dispersés le long de nos côtes, car on ne sait jamais à l'avance où se produira ce sinistre. Mais grâce aux efforts que nous faisons, nous obtiendrons progressivement des résultats satisfaisants.

Je répondrai à M. Andrieux, qui s'est fait le porte-parole de M. Pen, qu'une zone économique exclusive de 200 milles sera prochainement créée autour de Saint-Pierre-et-Miquelon. L'existence de cette zone, ainsi que le maintien de l'accord de pêche franco-canadien de 1972, doivent assurer la sauvegarde des droits de nos pêcheurs.

Les négociations destinées à déterminer les quotas pour 1977 commenceront demain. Elles seront complétées, dans le courant du mois de décembre, par des négociations entre le Canada et la Communauté économique européenne. Le mandat de négociation donné à ce sujet à la commission des Communautés prévoit explicitement qu'il doit être tenu le plus grand compte de l'accord franco-canadien de 1972 concernant, notamment, la défense des intérêts des pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon.

En ce qui concerne les moyens de surveillance, d'une part, des missions de caractère temporaire seront confiées à la marine nationale française, mais elles seront concentrées sur la période où la pêche est la plus intense, d'autre part, l'accord de coopération qui a été conclu avec le Canada pour la haute mer jouera. Nous devons bien entendu, en complément, renforcer nos moyens propres pour assurer la surveillance de nos zones côtières.

Telles sont les réponses que je puis faire aux questions que vous avez posées.

M. Gérard Ehlers. Je demande la parole, pour répondre au Gouvernement.

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

M. Gérard Ehlers. Monsieur le président, permettez-moi de dire: Enfin, à une heure cinq du matin, nous commençons à avoir des réponses!

Merci, merci beaucoup, monsieur le secrétaire d'Etat, vous venez de confirmer pleinement les propos que j'ai tenus à la tribune. Le pelé, le galeux, c'est le salarié. Les charges salariales sont trop fortes, c'est la raison de nos difficultés. Croyez bien que j'en ferai part aux marins. Merci encore, ils ne savent certainement pas qu'ils sont les grands gâtés de votre régime.

M. Serge Boucheny. Très bien!

M. Gérard Ehlers. En ce qui concerne les pavillons de complaisance, on fait beaucoup, dites-vous, mais la situation s'aggrave. Ou bien vous ne faites pas assez, ou bien vous vous y prenez très mal. Pour ma part, je penche vers cette dernière explication.

Enfin — et j'en aurai terminé, car je ne veux pas abuser du temps de mes collègues — vous parlez du prix de revient de la construction navale en marine marchande. Pourriez-vous me dire à combien reviennent, pour la collectivité nationale, les 1 400 000 chômeurs que vous avez imposés au pays ?

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je tenais, à la fin de ce débat, à vous remercier des excellentes intentions que vous avez manifestées voilà un instant à l'encontre des petits chantiers. Vous envisagez, en effet, une aide plus substantielle calculée d'une façon plus libérale. Cette aide sera-t-elle automatique, comme c'est le cas pour les grands chantiers ? La loi de 1951 ne fait aucune discrimination entre les chantiers, qu'ils soient grands ou petits.

Par ailleurs, le chapitre 64-61 prévoit un crédit de 734 millions de francs pour la révision des prix des tranches de construction 1974, 1975, 1976. Il s'agit, bien entendu, des tranches de construction de navires effectuées par les grands chantiers. Alors, pourquoi ne pas appliquer cette même mesure aux petits chantiers pour les livraisons qu'ils ont effectuées pendant la même période, puisque des crédits sont disponibles ?

Vous avez reconnu tout à l'heure que 33 millions de francs étaient inscrits au budget, qu'un seul million de francs avait été dépensé pour les petits chantiers, et qu'il restait une vingtaine de millions de francs disponibles. Que vont-ils devenir ? A ces 20 millions disponibles vont d'ailleurs venir s'ajouter les quelques millions que nous allons voter tout à l'heure. On vote des crédits, le Parlement demande au Gouvernement de bien vouloir appliquer la loi de 1951 et mettre à la disposition des petits chantiers les crédits qui ont été votés, et cela ne sert à rien.

Je me demande, en définitive, si le vote que nous allons émettre va servir à quelque chose. C'est la raison pour laquelle je vous prie de bien vouloir appliquer aux petits chantiers les mêmes principes qu'aux grands, en décidant que l'aide en leur faveur sera également automatique.

D'autre part, en ce qui concerne la révision des prix des tranches précédentes, il n'y a pas de raison qu'elle ne soit pas appliquée aux petits chantiers comme elle l'est pour les grands.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. La décision que nous proposons présenterait, pour les petits chantiers, un certain caractère d'automatisme, de manière à éviter des procédures complexes qui mettent celui qui veut vendre un bateau à l'étranger dans l'impossibilité de savoir s'il bénéficiera ou non de l'aide publique, lui interdisant ainsi de faire un prix et de pouvoir jouer son rôle sur le marché international.

J'ai donc l'espoir, dans ce domaine, de parvenir à un solution correspondant à ce que vous avez souhaité.

En ce qui concerne la rétroactivité, il s'agit d'une mesure qui ne peut être envisagée. D'une part, il n'existe pas, à l'heure actuelle, beaucoup de bateaux susceptibles d'être l'objet de ce genre de procédure. Il vaut mieux mettre en place — et c'est ce que nous voulons faire avec M. Cavallé — un régime d'aide unique et simple qui vaudra pendant un certain nombre d'années de manière à ne plus avoir à se battre sur la définition de ce régime.

Il faut maintenant que l'ensemble des chantiers, petits ou grands, aient la connaissance d'un régime simple et stable qui leur permettra, enfin, de prospecter les marchés internationaux pour obtenir des commandes. En effet, le fait d'enregistrer des commandes, beaucoup plus que celui de disposer d'une aide, les mettra à même de faire face à la concurrence. Notre priorité est de parvenir à garnir les carnets de commandes et c'est dans ce sens que nous orientons notre action.

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

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, plus 12 541 452 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV, plus 159 787 765 F. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 23 963 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 11 910 100 F. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 1 222 950 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 812 398 000 F. » — (Adopté.)

Le groupe communiste a voté contre l'ensemble des crédits. Je lui en donne acte.

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 22, M. Jean Colin propose d'insérer *in fine* un article additionnel ainsi conçu :

« Le Gouvernement est invité à modifier, dans le cadre du présent budget, les dispositions relatives à l'aide accordée aux chantiers de construction navale, afin de leur donner une pleine efficacité. »

La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, monsieur le président, mes chers collègues, l'amendement que j'ai déposé a pour objet de demander au Gouvernement de remédier de façon catégorique à la situation que moi-même et un certain nombre de collègues avons exposée tout à l'heure à propos de l'avenir proprement catastrophique de la construction navale, notamment dans le domaine des petits chantiers.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'intervention de M. le ministre de l'équipement et j'ai noté les explications qu'il nous a fournies. Elles sont très rassurantes puisque nous avons la promesse que des mesures vont être prochainement prises par le Gouvernement pour tâcher de trouver une solution.

Certes, j'aurais vivement souhaité qu'il puisse se rallier à la proposition faite par M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan en ce qui concerne la rétroactivité, de manière à appliquer le même traitement aux grands et aux petits chantiers. En effet, monsieur le ministre, nous sommes en présence d'une situation difficile et la meilleure façon de permettre aux petits chantiers de se remettre à flot — si vous me permettez ce mauvais jeu de mots — c'est précisément de leur apporter rétroactivement des possibilités de trésorerie telles qu'ils puissent partir à la conquête des marchés internationaux, comme nous le souhaitons, et rétablir par là même la situation de notre pays. J'aimerais que vous puissiez revoir le problème sous cet aspect, qui vous a été d'ailleurs exposé par M. le rapporteur Yvon.

Toutefois, sur un plan d'ensemble, comme je considère que les réponses fournies sont tout de même très positives, puisque le Gouvernement s'est montré à juste titre très préoccupé du problème, j'envisage de retirer mon amendement.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. J'ai entendu M. Colin dire qu'il envisageait de retirer son amendement. Je vais lui conseiller de le faire car il se heurte, comme il le sait, à une disposition de la Constitution, l'article 41. Je ne ferait cependant que l'évoquer, car je suis d'accord avec lui sur le fond. Il faut que nous trouvions une méthode, à la fois souple et générale, pour aider les petits chantiers navals comme les grands, puisque le problème se pose pour les deux catégories d'entreprises.

Voilà un mois et demi, j'ai saisi M. le Premier ministre d'un dossier complet sur le problème de l'aide aux petits et grands chantiers navals. Je puis donner l'assurance à M. Colin que, d'ici à la fin de l'année, nous informerons l'ensemble des professions des nouvelles mesures d'aide leur permettant de faire face à la conjoncture difficile.

Je ne crois pas pouvoir m'engager dans la voie de la rétroactivité qu'il me suggère, mais mon souci est celui d'arriver à une solution valable pour longtemps.

Cela étant, je pense que M. Colin devrait retirer son amendement, afin de m'éviter d'invoquer l'article 41.

M. Jean Colin. Je demande la parole.

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

M. Jean Colin. Monsieur le ministre, je ne suis absolument pas sensible aux foudres que vous brandissez sur ma tête car, dans un cas grave et important, je n'hésiterais pas à monter sur la barricade.

Mais le problème n'est pas là. Malgré toutes les suggestions qui ont pu être faites par M. le ministre, je me permets d'insister encore une fois pour que le Gouvernement prête attention à ce projet qui nous préoccupe.

Cela étant, je pense que le Gouvernement est dans de bonnes dispositions. En outre, M. le ministre de l'équipement a suffisamment d'entregent pour obtenir que le dossier soit rapidement pris en considération par le ministre des finances. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 22 est retiré.

Nous en avons terminé avec l'examen des crédits concernant les transports.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 30 novembre 1976, à onze heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1977, adopté par l'Assemblée nationale. (n°s 64 et 65, 1976-1977), 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.

Equipement :

Equipement et ports :

M. Josy-Auguste Moinet et Mlle Irma Rapuzzi, rapporteurs spéciaux ; MM. Amédée Bouquerel et Jean-François Pintat, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.

Logement :

M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial ; M. Robert Laurant, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.

Articles 46, 47 et 48.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 30 novembre 1976, à une heure vingt-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 18 novembre 1976.

AIDE AU LOGEMENT

Page 3305, 2^e colonne, amendement n° 25 rectifié, 2^e ligne :

Au lieu de : « ... la faculté de réalisation... »,

Lire : « ... la faculté de résiliation... ».

Centre national d'art et de culture Georges Pompidou.

M. Michel Miroudot a été désigné par la commission des affaires culturelles pour suivre et contrôler de façon permanente l'emploi des crédits inscrits au budget du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, en application de l'article 6 de la loi n° 75-1 du 3 janvier 1975 portant création de cet établissement public, en remplacement de M. Jean de Bagneux.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 29 NOVEMBRE 1976

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Augmentation des redevances des cités universitaires.

1921. — 29 novembre 1976. — **M. André Aubry** appelle l'attention de **Mme le secrétaire d'Etat aux universités** sur les récentes augmentations des redevances des résidences universitaires qui lui semblent, contrairement à l'esprit et à la lettre du plan Barre et plus particulièrement aux dispositions de l'arrêté n° 76-87 P. du 22 septembre 1976 et à celles de l'article 8 de la loi de finances rectificative pour 1976. En conséquence, il lui demande les mesures qu'elle entend prendre ou proposer pour harmoniser sur ce point les pratiques de son département et les lois et règlements en vigueur.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 29 NOVEMBRE 1976

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

France - Inde : collaboration pétrolière.

21994. — 29 novembre 1976. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** de lui préciser l'état actuel et les perspectives de la coopération franco-indienne susceptible d'être développée dans le domaine pétrolier, notamment quant

à l'éventualité d'une participation de l'industrie française au développement de la production d'hydrocarbures en Inde, ainsi que l'annonce en avait été faite lors de la visite en France en juin 1976 du ministre du pétrole de l'Inde (lettre d'information du ministère de l'industrie et de la recherche, n° 38, 22 juin 1976).

Programmes des grandes écoles : réflexion sur les économies d'énergie.

21995. — 29 novembre 1976. — **M. Roger Poudonson** expose à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** qu'il a noté avec intérêt que la délégation aux économies de matières premières avait décidé « d'entreprendre avec la collaboration du centre d'études sur la formation des ingénieurs (C. E. F. I.) une réflexion sur le contenu des programmes des grandes écoles : les économies de matières premières constituent-elles un corps de doctrine susceptible d'être enseigné. Comment les programmes actuels peuvent-ils être modifiés compte tenu de cette nouvelle préoccupation » ainsi que l'annonce en avait été faite dans la lettre d'information du ministère de l'industrie et de la recherche (n° 38, 22 juin 1976). Il lui demande de lui préciser la nature, les perspectives et les échéances de cette réflexion et de cette action.

Généralisation de la sécurité sociale : cas des veuves civiles.

21996. — 29 novembre 1976. — **M. Roger Poudonson**, se référant à la question écrite n° 19956 du 27 avril 1976, demande à **M. le ministre du travail** de lui préciser les perspectives de l'action gouvernementale tendant, en application de l'article 1^{er} de la loi n° 75-574 du 4 juillet 1975, à la généralisation de la sécurité sociale et donnant mission au Gouvernement de déposer au plus tard le 1^{er} janvier 1977 un projet de loi prévoyant les conditions d'assujettissement à un régime obligatoire de sécurité sociale de toutes les personnes n'en bénéficiant pas, et notamment les veuves civiles titulaires de l'allocation spéciale vieillesse.

Enseignement supérieur :

place du droit communautaire et des matières européennes.

21997. — 29 novembre 1976. — **M. Georges Cogniot** expose à **Mme le secrétaire d'Etat aux universités** que, d'après la revue officielle « Trente jours d'Europe », numéro de septembre 1976, il existe dans la Communauté européenne 246 universités. Or, sur les 138 d'entre elles qui dispensent un enseignement spécifique de droit communautaire, 44 sont françaises, tandis que 28 seulement sont italiennes, 23 allemandes et 20 britanniques. Sur les 165 qui ont un enseignement varié qualifié d'études européennes, 50 sont françaises, tandis que 34 seulement sont britanniques, 28 allemandes et 28 italiennes. Sur les 151 qui ont organisé en 1975-1976 des programmes de troisième cycle en matière dite européenne, 23 sont françaises, tandis que 11 seulement sont britanniques, 5 italiennes et 1 allemande. Il demande de ces chiffres que l'emballement pour ce genre d'études inspiré de considérations supra-nationales est beaucoup plus accentué dans notre pays que chez ses partenaires. Dans ces conditions, il lui demande s'il n'apparaît pas convenable de tenter de mettre un terme, dans le respect absolu de l'autonomie des universités, à un engouement qui paraît peu conforme à l'intérêt supérieur du pays et, en tout cas, de cesser de l'encourager.

U. E. R. d'arts plastiques de Paris-I : situation.

21998. — 29 novembre 1976. — **M. Georges Cogniot** rappelle à **Mme le secrétaire d'Etat aux universités** la teneur de sa réponse à la question écrite n° 18601 en date du 18 mai 1976, aux termes de laquelle un effort particulier aurait été consenti en faveur de l'U. E. R. d'arts plastiques et sciences de l'art près l'université de Paris-I, effort manifesté par l'octroi à l'université d'un poste de maître de conférences et de quatre emplois de maître-assistant. Il constate que cette promesse n'a pas été suivie d'effet, puisque l'U. E. R. a obtenu, en tout et pour tout, à la rentrée dernière, un poste d'assistant associé attribué nominativement par anticipation, non renouvelable et donc perdu pour la rentrée de 1977. D'autre part, la diminution brutale du contingent d'heures complémentaires creuse un déficit d'un milliard d'heures correspondant à des enseignements qui sont actuellement effectués, mais sans financement prévu. Ainsi, au lieu et place de l'amélioration promise, la situation s'est aggravée. Il lui demande dans ces conditions quand les engagements assumés le 18 mai seront tenus.