

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

COMPTE RENDU INTEGRAL — 36° SEANCE

Séance du Vendredi 9 Décembre 1977.

## SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 3730).

2. — Loi de finances pour 1978. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3730).

Équipement (suite) (p. 3730).

MM. Richard Pouille, Roger Boileau, Michel Moreigne, Jean Mézard, René Touzet, Serge Boucheny, Pierre Carous, Daniel Hoeffel, Jacques Carat, Gérard Ehlers, Pierre Tajan, Jean Colin, Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire; Maxime Javelly.

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ MÉRIC

MM. le ministre, Gérard Ehlers, Michel Moreigne.

Examen des crédits :

MM. René Touzet, Auguste Billiémaz, le ministre.

Art. 78 ter (p. 3744).

Amendement n° 180 du Gouvernement. — MM. le ministre, Jacques Descours Desacres, au nom de la commission des finances. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

3. — Décès de M. André Mignot, ancien sénateur (p. 3744).

4. — Loi de finances pour 1978. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3744).

Transports, section commune, et transports terrestres (p. 3744).

MM. Marcel Debarge, rapporteur spécial; Auguste Billiémaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports; Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire; Charles Ferrant, Fernand Chatelain, Jacques Habert, Marcel Champeix.

Sur les crédits :

MM. Paul Guillard, le secrétaire d'Etat.

Adoption des crédits.

Aviation civile et météorologie (p. 3756).

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports; André Méric, Edouard Bonnefous, président de la commission des finances; Serge Boucheny, Paul Guillard, Jean Colin, Bernard Parmantier, Guy Petit.

Adoption des crédits.

5. — Candidatures à un organisme extraparlémenaire (p. 3772).

Suspension et reprise de la séance.

6. — Loi de finances pour 1978. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3772).

Marine marchande (p. 3772).

MM. Anicet Le Pors, rapporteur spécial; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports; Geoffroy de Montalembert, vice-président de la commission des finances; André Morice, Gérard Ehlers, Maurice Schumann, Paul Guillard, Lionel de Tinguy, Antoine Andrieux, Charles Ferrant.

Sur les crédits :

MM. Maurice Schumann, le secrétaire d'Etat, le rapporteur pour avis.

Adoption des crédits.

Article additionnel (p. 3786).

Amendement n° 178 de M. Michel Chauty. — MM. Michel Chauty, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Amendement n° 178 repris par M. Gérard Ehlers. — Rejet.

Commerce extérieur (p. 3787).

MM. Tony Larue, rapporteur spécial ; Maurice PrévotEAU, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Maurice Schumann, René Jager, René Debesson, André Rossi, ministre du commerce extérieur ; Gérard Ehlers.

Adoption des crédits.

7. — Nominations à un organisme extraparlémen-taire (p. 3794).
8. — Déclaration de l'urgence d'une proposition de loi (p. 3794).
9. — Renvois pour avis (p. 3794).
10. — Dépôt de projets de loi (p. 3794).
11. — Transmission de projets de loi (p. 3794).
12. — Dépôt d'un rapport (p. 3795).
13. — Ordre du jour (p. 3795).

#### PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à dix heures dix minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1978

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 1978, adopté par l'Assemblée nationale [n° 87 et 88 (1977-1978)].

##### Equipement et aménagement du territoire (suite).

###### I. — EQUIPEMENT ET PORTS (suite).

M. le président. Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, I. — Equipement et ports.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 17 novembre 1977 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- Groupe socialiste : vingt-deux minutes ;
- Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : vingt-deux minutes ;
- Groupe de l'union des républicains et des indépendants : vingt et une minutes ;
- Groupe de la gauche démocratique : dix-neuf minutes ;
- Groupe du rassemblement pour la République : dix-neuf minutes ;
- Groupe communiste : dix-sept minutes.

La parole est à M. Pouille.

M. Richard Pouille. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nos rapporteurs ont parfaitement analysé le budget de l'équipement et il apparaît que, dans les condi-

tions économiques actuelles, qui sont très difficiles, un budget d'austérité est nécessaire. Nous, les maires, nous sommes habitués à gérer nos communes avec bien souvent des budgets, hélas ! d'austérité, ce qui ne nous empêche pas d'aller de l'avant et de savoir déterminer certaines priorités.

En ce qui concerne votre budget, monsieur le ministre, je m'attacherai plus particulièrement aux autoroutes et aux voies navigables.

Paradoxalement, c'est dans les périodes les plus difficiles qu'il faut prévoir les investissements à long terme, malheureusement souvent les plus chers. En effet, il convient soit de rechercher à limiter les effets de la crise, soit, ce qui est évidemment souhaitable, d'être prêt le plus tôt possible pour une relance éventuelle. Plus la crise est aiguë, plus l'urgence des grands investissements s'impose, particulièrement pour les autoroutes.

J'approuve totalement la priorité qui a été donnée au programme autoroutier. Dès la fin de 1977, nous commencerons à faire partie des nations qui ont déjà un bon réseau autoroutier. A la fin de 1978, malgré ce budget difficile, la progression sera encore très sensible. L'autoroute est un pari sur l'avenir, sur le développement et sur l'aménagement.

Je distinguerai deux types d'autoroutes. Les unes servent uniquement à rattraper ou à suivre, vaille que vaille, la progression de la circulation et l'augmentation du nombre des véhicules ; nous en avons des exemples très nets sur Paris et la région parisienne. L'autre type d'autoroute est beaucoup plus important pour l'avenir d'un pays comme le nôtre ; c'est celui qui intéresse les liaisons à grande distance, qui permet de relier et de désenclaver plusieurs régions entre elles et surtout — c'est un des points les plus importants à la veille de l'apparition de l'Europe — de favoriser les liaisons avec nos partenaires étrangers.

Là encore, deux types de grands tracés sont possibles. Les uns rayonnent autour de Paris. C'est normal, Paris est notre capitale, c'est un centre très puissant qui se devait d'être relié à l'ensemble des provinces françaises. Toutefois, au seuil de l'Europe, il faut voir un peu plus loin et des axes autoroutiers ne passant pas par Paris sont à prévoir systématiquement si nous voulons profiter d'une future politique européenne.

Dans ce cadre, on a longtemps parlé de l'autoroute des Anglais reliant la Manche à la Méditerranée. De même, on a parlé — j'y reviendrai plus longuement — de l'axe Nord-Sud, qui traverse toute l'Allemagne occidentale et, par l'intermédiaire de régions comme la Lorraine, la Bourgogne et le sillon rhodanien, rejoint la Méditerranée. Cet axe a l'avantage énorme d'ouvrir non seulement sur l'Allemagne, mais également sur la Hollande et la Belgique.

Au point de vue des rentabilités, que n'a-t-on pas dit ? En France, en juge trop vite ces problèmes. On a prétendu qu'une autoroute est un pari sur l'avenir ; il n'y aurait pas de pari si, dès le lendemain de l'ouverture, la rentabilité était assurée. On critique le péage, mais comme vous l'avez souligné vous-même, quand on veut faire quelque chose, je dirai que tous les moyens sont bons, même si ce ne sont pas les meilleurs.

Il vaut mieux réaliser pendant quelques années une longueur importante d'autoroute au moyen du péage, même si celui-ci présente des inconvénients, que de ne pas être prêts pour l'avenir. Il sera toujours temps, quand tout fonctionnera bien, de revenir sur les problèmes de péage.

Le péage, pour l'instant, permet de cautionner des financements particuliers qui, ajoutés à ceux de l'Etat, permettent en gros de tripler le nombre de kilomètres réalisables par rapport à une autre formule qui laisserait le financement uniquement à la charge de l'Etat.

On critique également les concessions d'autoroutes, mais c'est exactement la même chose. Le financement privé s'ajoute au financement de l'Etat. Personnellement, je souhaiterais plutôt le développement des sociétés d'économie mixte auxquelles participe un troisième partenaire. La société d'économie mixte permet éventuellement à des régions ou à d'autres organismes parapublics de participer également au financement.

Parmi les grands axes européens dont je vais parler, je m'attarderai un peu sur l'axe Nord-Sud et sur la position tout à fait particulière de notre région, la Lorraine.

Qu'existe-t-il actuellement ? L'autoroute Paris-Strasbourg rejoint la métropole Lorraine-Metz-Nancy à hauteur de Metz. Metz et Nancy sont reliées par autoroute et la région a décidé de créer une dérivation vers le sud pour rejoindre Dijon. C'est une priorité, une décision fondamentale, qui a été prise par cette région. Evidemment, la zone traversée entre Nancy-Toul et Langres est, on peut le dire, relativement peu équipée. Mais il ne manque que 190 kilomètres sur une distance totale de 1 500 à 1 800 kilomètres entre le Nord et le Sud pour que ce cordon ombilical soit complet ; et sur ces 190 kilomètres, 90 seraient financés avec une participation de notre région. Si, comme vous l'avez souligné, monsieur le ministre, après l'intervention de mon collègue M. Hubert Martin, la liaison entre Metz et le

Luxembourg est nettement programmée, moitié en 1978 et moitié en 1979, il ne nous restera plus maintenant qu'à porter l'effort sur le sud. La région Lorraine a déjà bloqué une somme assez fantastique pour une région — on connaît les faibles ressources annuelles des différentes régions — soit 150 millions de francs. Nous avons déjà, comme on dit, une cagnotte, et il ne faudrait pas qu'elle s'effrite au fur et à mesure des années.

C'est dans cet esprit que je vous demande, monsieur le ministre, si l'on ne pourrait pas prévoir la combinaison suivante : puisque le concessionnaire, qui est l'agent de la région, est déjà en place, la première tranche de travaux pourrait démarrer sans crédit de l'Etat, uniquement en associant l'effort financier de la région et celui du concessionnaire. L'Etat reprendrait, avec une participation plus importante, la fin de ces travaux. Une telle solution permettrait d'aller nettement de l'avant, sans complications financières importantes pour le Gouvernement.

Lorsque cette sortie autoroutière sud sera terminée, notre région, actuellement en grande difficulté, verra son avenir largement s'ouvrir. En effet, autour de la métropole Nancy-Metz nous ferons, d'autre part, vers le Nord, l'autoroute Luxembourg—Bruxelles reliant le port d'Anvers, d'autre part, vers le Nord également, et très rapidement Luxembourg—Trèves—Cologne, se combinant avec la liaison actuelle Sarrebrück, Mannheim et Francfort, puis une liaison vers le Sud, donc vers la Méditerranée. Eventuellement, mais plus tard — nous ne voulons pas vous demander trop de choses — bien que cette relation soit déjà entamée dans la région vers Epinal et les Vosges, nous aurons une possibilité de relier la Suisse.

Avec une telle ossature, notre région, jusqu'ici très défavorisée — c'était à l'est le bastion de défense contre l'ennemi héréditaire, l'Allemagne — devient à l'inverse, la plaque tournante bien orientée sur l'Europe de demain.

C'est donc dans cet esprit, monsieur le ministre, que nous souhaitons obtenir, à la fois votre compréhension et votre aide.

Ce que je viens de dire pour les autoroutes est absolument valable pour les voies navigables. Mon ami Roger Boileau va prendre le relais sur ce problème. Je n'y insisterai donc point, si ce n'est pour dire — et là, on n'y peut rien — que c'est la liaison Rhin—Rhône qui a été préférée à la liaison Rhin—Moselle—Rhône comme axe navigable Nord—Sud. Nous ne revenons pas sur cette décision.

En revanche, nous avons une canalisation de la Moselle assez ouverte vers le Nord. Avec les propositions que va vous faire M. Roger Boileau, je crois que l'on pourra, là encore, utiliser au maximum ce qui est en place et favoriser une large perspective sur l'avenir.

Monsieur le ministre, pour les voies navigables comme pour les autoroutes, vous trouverez une région prête à apporter son concours financier pour les réalisations. En effet, il est assez difficile d'admettre au niveau national que des priorités ne bénéficient pas d'une participation de ceux qui seront les premiers bénéficiaires. Je suis contre un étatisme total laissant à l'Etat le soin de tout faire. Dans chaque cas, chacun doit aider l'autre et les priorités se trouvent, à mon avis, par la volonté locale de réaliser des aménagements. Dans notre cas, nous chercherons plutôt à vous entraîner, monsieur le ministre, qu'à attendre une inscription.

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

**M. Roger Boileau.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes à une époque où, constamment poussés par la nécessité, nous cherchons à économiser l'énergie ; et le Gouvernement, à juste titre, nous engage à multiplier dans ce but les efforts et les initiatives dans tous les domaines.

D'un autre côté, les pouvoirs publics et nos concitoyens ont de plus en plus conscience qu'il faut défendre la qualité de l'environnement et si le développement industriel est indispensable, entre autres pour la sauvegarde de l'emploi, la défense de l'environnement reste également au premier rang de nos préoccupations.

Or, il y a un moyen d'acheminer sans bruit à travers la campagne ou en pleine zone urbaine tout type de marchandises en réalisant des économies d'énergie et en réduisant considérablement les nuisances : c'est la voie d'eau. Un seul convoi poussé de 5 000 tonnes peut transporter un chargement égal à celui d'une file de camions de dix à quinze kilomètres.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte européenne des canaux à grand gabarit pour s'apercevoir que notre pays a un indiscutable retard dans ce secteur d'équipement, et je me permets de faire état d'un cas particulier qui a, je crois, une valeur exemplaire : c'est la canalisation de la Meurthe à gabarit international.

Il est toujours démoralesant de faire état de promesses non tenues. Or, la canalisation de la Meurthe à grand gabarit entre Frouard et Dombasle, c'est-à-dire sur 30 kilomètres — ce n'est pas énorme — était prévue au VI<sup>e</sup> Plan, mais n'apparaît qu'en pointillé au VII<sup>e</sup> Plan.

Cette canalisation présente indiscutablement un intérêt, non seulement régional, mais également national, car elle conditionne la survie de l'industrie chimique du sel en Lorraine-Sud.

Cette richesse naturelle est pratiquement inépuisable et le sel lorrain est le moins cher d'Europe à l'extraction.

Cette industrie centenaire est localisée dans la vallée de la Meurthe. Or l'extraction du sel en Lorraine ne progresse guère, alors que dans les pays voisins le développement est considérable ; en particulier depuis vingt ans, les Hollandais, partis de zéro, ont dépassé largement la production lorraine.

La raison majeure est l'absence d'une voie d'eau à gabarit international dont l'utilisation est indispensable pour rentabiliser cette production.

D'autre part, la canalisation de la Meurthe a d'autres incidences économiques ; à tel point que ce projet, monsieur le ministre, a été qualifié d'intelligent par vos propres services.

Tout d'abord, comme je viens de l'indiquer, cette canalisation assure le maintien et le développement des usines chimiques actuelles qui pourraient, dans de bonnes conditions, recevoir le calcaire dont elles ont besoin et surtout exporter leur production. Ces usines envisageraient donc, dans ces conditions, un important développement.

La canalisation de la Meurthe assurerait l'implantation de nouveaux industriels qui transformeraient sur place des matières premières en produits finis, en particulier dans le domaine des produits plastiques, car de nouvelles zones industrielles sont prévues le long du futur tracé. C'est, en effet, à partir du sel qu'on peut fabriquer des produits plastiques.

Cette canalisation régulariserait le cours de la Meurthe et permettrait la réalisation d'un important programme d'urbanisme de la région nancéenne.

Le canal actuel de la Marne au Rhin étant désaffecté permettra dans de bonnes conditions la réalisation d'une pénétrante routière dans Nancy. Un important boulevard serait ainsi réalisé sans se heurter aux habituelles et pénibles expropriations.

Au moment où l'autoroute A 4 est terminée et la canalisation de la Moselle en voie d'achèvement, cet important chantier permettrait d'assurer du travail pour les entreprises de travaux publics d'une région, qui, ces derniers temps, a particulièrement souffert de la crise économique.

C'est pourquoi il n'est pas exagéré de dire que la canalisation de la Meurthe serait une opération intelligente, puisqu'elle permet de superposer plusieurs opérations différentes aussi importantes et utiles les unes que les autres.

Voilà déjà plus de dix ans, le conseil général de Meurthe-et-Moselle demandait l'inscription de cette opération au VI<sup>e</sup> Plan.

Bien entendu, chambre de commerce, CODER et municipalité de Nancy intervenaient dans le même sens.

Le projet était inscrit en toutes lettres dans le programme d'action détaillé du VI<sup>e</sup> Plan, à la page 148.

Le 23 juin 1971, M. le ministre Chalandon déclarait : « C'est parce qu'il est pleinement conscient de l'intérêt de cette opération pour le développement de la Lorraine que le Gouvernement l'a explicitement fait figurer dans les annexes du rapport de présentation du VI<sup>e</sup> Plan. »

Il ajoutait : « Cette inscription marque clairement son intention de la réaliser dans les prochaines années. »

Le 20 octobre 1972, le préfet de Meurthe-et-Moselle m'écrivait : « Cet important projet pour l'avenir de l'industrie lorraine entre, dès à présent, dans sa phase d'exécution et il me serait agréable de vous en informer. »

En 1973, le 16 novembre, le préfet signait la déclaration d'utilité publique.

Entre-temps, de nombreuses réunions avec les collectivités locales permettaient de préciser le tracé du canal qui est maintenant au point. Un plan de financement a été établi.

Bien entendu, il doit être revu et actualisé, mais ce qu'il y a d'important à noter, c'est que les industriels ont publiquement et officiellement promis une importante participation financière.

Financièrement, c'est une opération qui doit être supportée par l'Etat, le district de Nancy et le département de Meurthe-et-Moselle avec, en plus, une participation régionale qui ne pouvait être invoquée il y a dix ans, puisque les régions n'étaient pas constituées.

Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, compte tenu des précisions que je viens de vous apporter, compte tenu des engagements formels de vos prédécesseurs, de me donner

l'assurance que vous êtes décidé à reprendre ce dossier le plus rapidement possible. Il y va de l'avenir de l'industrie chimique dans le sud de la Lorraine.

Il ne faudrait pas que, par la suite, on puisse nous reprocher un manque de prévoyance si une crise importante éclatait dans l'industrie chimique, provoquant de nouveau en Lorraine de graves perturbations dans le domaine de l'emploi.

Je crois que l'on a beaucoup parlé à cette tribune de la liaison mer du Nord—Méditerranée. Je me permets de rappeler qu'en 1966, M. Pompidou, alors Premier ministre, déclarait à l'Assemblée nationale que la liaison mer du Nord—Méditerranée était indispensable et qu'il fallait donner la priorité à la branche lorraine. Par la suite, en tant que Président de la République et pour des raisons que je n'ai pas à analyser, il a donné la préférence à la branche alsacienne. Il n'en demeure pas moins que le désenclavement de l'industrie chimique dans la vallée de la Meurthe demeure absolument indispensable.

Malheureusement, monsieur le ministre, je suis obligé d'ajouter au catalogue des promesses non tenues, mais cette fois dans le domaine routier, le problème de la mise à quatre voies de la route nationale 4 entre Strasbourg, Paris et Nancy, dont la réalisation avait été formellement promise parallèlement à la réalisation de l'autoroute Paris—Est. Cela étant, je reconnais les aspects positifs de votre programme autoroutier, qui ont été soulignés à cette tribune par de nombreux collègues, en particulier par mon ami Richard Pouille.

Mais, après un an d'exploitation, le bilan financier de l'autoroute Paris—Est est catastrophique, si l'on en croit la presse et certaines informations, alors que, selon d'autres, il l'est un peu moins, et soudain la liaison Strasbourg—Nancy—Paris revient au premier rang de l'actualité. Il est quand même bizarre de voir certains s'étonner de ce résultat, alors qu'à de nombreuses reprises, et depuis fort longtemps, les inconvénients du tracé actuel ont été mis en évidence.

Personne n'a oublié les polémiques que ce tracé a provoquées en 1970.

Le tracé de cette autoroute a finalement été une décision politique et a été établi sans tenir compte des nécessités économiques de la Lorraine dans son ensemble.

D'ailleurs, une association groupant des centaines d'élus s'est immédiatement constituée afin de montrer l'intérêt de la liaison directe Strasbourg—Nancy—Paris, c'est-à-dire la route nationale 4.

Même si le péage sur l'autoroute était supprimé, comme certains le demandent, la liaison naturelle Strasbourg—Paris passe par Nancy. La circulation actuelle le prouve sans discussion puisque la route nationale 4 reste la deuxième route de France si l'on considère la densité de la circulation des poids lourds. De plus, c'est l'une des routes où l'on enregistre le plus d'accidents graves, souvent mortels, et cela mérite aussi d'être pris en considération.

Depuis quelques mois, on ne sait plus quoi inventer pour convaincre quelques automobilistes de prendre l'autoroute de l'Est : publicité à la radio, où une voix féminine vous invite sur un ton pathétique à prendre cette autoroute, ce qui est à la limite du ridicule ; des pancartes publicitaires sur les autobus parisiens annonçant que Paris est à trois heures et demie de l'Allemagne par l'autoroute de l'Est, ce qui est impossible à réaliser si on ne dépasse pas la vitesse limite permise.

Les pouvoirs publics sont ainsi complices d'une véritable incitation à ne pas respecter les limitations de vitesse.

On en est même arrivé à utiliser des gadgets pour éveiller l'intérêt des conducteurs : pyramides, sphères, bandes de couleur sur les talus.

Etablir cinq ou six stations de péage entre Paris et Metz, c'est-à-dire sur trois cents kilomètres, en demandant aux automobilistes de préparer la monnaie, c'est décourager les meilleures bonnes volontés.

Il est bien évident que c'est la somme de toutes ces erreurs qui aboutit au fiasco actuel.

Or il est bon de rappeler les positions prises dès 1970 par les divers représentants des organismes économiques et des collectivités locales.

Après l'avis de l'OREAM — organisme d'études d'aménagement des aires métropolitaines — notre assemblée départementale avait choisi, à l'unanimité, le tracé intermédiaire aboutissant à Pont-à-Mousson, avec deux bretelles en Y, l'une sur Metz, l'autre sur Nancy.

Au début du V<sup>e</sup> Plan, la CODER — commission de développement économique régional — avait approuvé ce choix.

En revanche, M. Chalandon, nouveau ministre de l'équipement à l'époque, recevant les parlementaires du département, leur avait indiqué que son choix était fait et que le tracé Nord, c'est-à-dire par Reims et Metz, était retenu.

Mais, à la suite de ce choix, M. le préfet de Meurthe-et-Moselle, se faisant l'écho des directives du ministère, précisait que celui-ci donnait en contrepartie son accord pour la mise à quatre voies de la route nationale 4. On n'en demandait pas plus.

Déjà, à cette époque, notre collègue M. Coulais, qui est maintenant secrétaire d'Etat, déclarait, le 27 avril 1970, au conseil général — je cite : « Ce qu'il faut affirmer de toute façon, c'est que, si le tracé Nord était retenu, il y a nécessité d'une liaison à caractéristique autoroutière à quatre voies dans un délai qui corresponde à la mise en service de l'autoroute ». Et il ajoutait « que le département devait d'abord marquer sa préférence pour la liaison médiane mais que, si cette préférence n'était pas retenue, la route nationale 4 devait être mise intégralement à quatre voies dans un délai correspondant à celui de la mise en service de l'autoroute ».

Je pourrais vous citer bien d'autres déclarations ayant le même objet. Moi-même, en juin 1970, après avoir manifesté mon indignation pour le peu de cas que les pouvoirs publics faisaient de nos décisions départementales, après avoir fait état d'une démarche personnelle auprès de M. le ministre Chalandon en vue d'obtenir une audience que nous n'avons jamais obtenue, je donnais connaissance d'une motion adressée au ministère, qui demandait, entre autres, la communication du programme des travaux et le calendrier de leur réalisation.

Le 1<sup>er</sup> juin 1970, M. le préfet nous donnait connaissance des décisions du Gouvernement.

Selon les propres termes du ministre de l'équipement « tous les travaux et aménagements qui seraient effectués dans les prochaines années se situent dans la perspective d'un aménagement à quatre voies de la route nationale 4, dont il y a tout lieu de penser qu'il sera mené à bien à une date proche de l'achèvement de l'autoroute Paris—Est ». Il est difficile d'être plus net.

Or l'autoroute Paris—Est a été inaugurée il y a un an par le Président de la République.

Et, depuis 1970, 28 kilomètres ont été réalisés à quatre voies sur la route nationale 4 : 8 kilomètres à Ligny-en-Barrois, 6 kilomètres à Void, 14 kilomètres de Gondreville à Nancy.

Si, finalement, dans un souci de bonne collaboration et par solidarité, nous avions accepté, avec les réserves que l'on sait, le tracé Nord, c'est parce qu'en contrepartie, comme je viens de l'indiquer, nous avions eu la garantie formelle du Gouvernement de voir se réaliser la route nationale 4 à deux fois deux voies.

Depuis 1970, je n'ai cessé de rappeler cette promesse ministérielle, mais sans beaucoup d'échos.

D'autre part, c'est avec beaucoup de stupeur que j'ai entendu certains déclarer récemment que la solution consistait à abandonner le péage sur l'autoroute et que, dans ces conditions, la réalisation de la route nationale 4 à deux fois deux voies n'avait plus d'objet.

Même en faisant abstraction du détour imposé, comment expliquerait-on aux contribuables qu'après avoir engagé des sommes énormes pour réaliser les contournements des principales agglomérations telles que Toul, Void, Ligny-en-Barrois, Saint-Dizier, Rozay-en-Brie et Tournay — et je ne cite que les principaux, qui ont coûté des milliards — on n'envisagerait même plus maintenant de les relier entre elles ; je crois qu'il serait difficile de trouver un autre exemple d'une semblable gabegie.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Boileau.

**M. Roger Boileau.** Je termine, monsieur le président.

Il y a cependant peut-être une solution — je vous la soumets, monsieur le ministre — à condition de ne pas recommencer la même erreur de jugement.

Il y a un projet d'autoroute A 5 entre Paris et Chaumont qui doit passer par Troyes. Il suffirait d'adopter un tracé médian entre Troyes et Vitry-le-François, de telle sorte que cette autoroute A 5 aboutisse à Arcis-sur-Aube, à mi-chemin entre Vitry-le-François et Troyes, sur cette même autoroute des Anglais.

En somme, par analogie, on réaliserait à Arcis-sur-Aube le tracé médian que l'on nous a refusé à Pont-à-Mousson.

Bien entendu, monsieur le ministre, cette solution dépend en grande partie de votre décision. Nous l'attendons donc avec intérêt.

Je tenais, monsieur le ministre, à l'occasion de la présentation de ce budget, à attirer votre attention sur ces deux importantes opérations, approuvées, étudiées, engagées et qui, subitement, sont freinées et même bloquées.

Monsieur le ministre, je vous demande, non pas une faveur, mais simplement de prendre en considération et de respecter les engagements pris par vos prédécesseurs. (*Applaudissements sur les travées de l'UCDP et à droite.*)

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

**M. Michel Moreigne.** Je voudrais, monsieur le ministre, attirer brièvement votre attention sur la situation difficile faite aux départements pour l'entretien de leur voirie, et vous citer le cas de la Creuse, qui compte moins de 150 000 habitants et dont le centime départemental, légèrement inférieur à 300 francs, se situe au niveau de celui de la Lozère, si bien traitée par la rénovation rurale, ainsi que vous l'avez exposé cette nuit.

Mon département doit entretenir 4 308 kilomètres de voies départementales. Il y a consacré 8 652 000 francs en 1977. Dans le même temps, il ne recevait que 450 000 francs de subvention du fonds spécial d'investissement routier, subvention qui diminuera encore en 1978, puisque la somme des anciens chapitres 2, 3 et 4, qui était, pour 1977, de 397,6 millions de francs, passerait, selon les prévisions pour 1978, à 371,36 millions, compte tenu de l'hypothèque de 5 millions de prélèvements que propose votre amendement n° 180 destinés à majorer la subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé.

Les 758 kilomètres d'anciennes routes nationales de mon département n'ont bénéficié, en 1977, que d'une subvention d'Etat de 2 millions de francs. Les crédits du chapitre 35-20 relatifs au réseau national ont, depuis 1972, augmenté de 60 p. 100, alors que la subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau national déclassé n'est passée que de 300 à 400 ou 405 millions de francs. Vous m'accorderez qu'il serait nécessaire d'ajouter un supplément de 80 millions de francs si l'on voulait suivre la même progression.

Ayant le souci primordial de s'ouvrir, la région Limousin attend la concrétisation des déclarations faites le 20 septembre 1975, au Puy, annonçant le désenclavement du Massif Central ainsi que la concrétisation des engagements du Plan et des programmes d'action prioritaires.

Il est nécessaire et vital pour le Limousin que les itinéraires à aménager, comme le tronçon commun Centre-Europe—Atlantique, soient portés à deux fois deux voies, ainsi que la route nationale 20 dont parlera tout à l'heure mon collègue Touzet, avec la suppression du bouchon d'Argenton-sur-Creuse et l'aménagement de la déviation de Limoges, souci de nos collègues Longuequeue et Laucournet.

Mais pour une vaste région naturelle comprenant une partie du Berry, du Val de Cher, de la Creuse, du Puy-de-Dôme, de la Haute Corrèze et du Cantal, le seul espoir de redresser une situation économique « difficile » et de renverser plus qu'une tendance à la dépopulation, c'est le passage de l'autoroute A 71 par Montluçon.

Ce tracé permettra, en effet, de combler le manque d'infrastructures ressenti déjà depuis longtemps.

Je serais heureux, monsieur le ministre, s'il vous était possible de confirmer le choix, fait par votre prédécesseur, du passage de cette autoroute par Montluçon, car cela ne ressort pas clairement des déclarations que vous avez faites, le 16 novembre dernier, à l'Assemblée nationale.

**M. Jean Mézard.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Michel Moreigne.** Je vous en prie.

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

**M. Jean Mézard.** Je vous remercie, mon cher collègue, de me permettre de vous interrompre.

En tant que rapporteur du budget des routes de la région Auvergne, je puis vous dire que, chaque année, depuis trois ans, nous émettons le vœu que cette autoroute soit rapidement réalisée, car c'est la seule façon de désenclaver le Massif Central, comme l'a d'ailleurs déclaré, au Puy, M. le Président de la République.

Par ailleurs, l'énorme majorité des représentants du conseil régional ont été d'avis que cette autoroute passe par Montluçon. C'est pour nous une nécessité absolue. Il suffit pour s'en convaincre de regarder une carte : pour les projets d'autoroutes, notre région se caractérise par un blanc, c'est le désert au milieu de la France.

**M. Michel Moreigne.** Je vous remercie, mon cher collègue, d'apporter de l'eau à mon moulin.

Ce choix conditionne pour les Creusois l'avenir du réseau de raccordement de tout un territoire, dont Boussac et Aubusson sont les pôles les plus actifs.

J'ajouterai, pour aller dans le même sens que notre collègue Mézard, que ce passage de l'autoroute par Montluçon ne lèse pas les intérêts du val d'Allier dont les élus souhaitent simplement un aménagement des routes nationales 7 et 9 à trois ou quatre voies.

Dans le cadre de l'effort de désenclavement de l'Auvergne et du Limousin, les deux départements de la Creuse et de l'Allier unissent leurs efforts pour réaliser l'aérodrome de Lépaud. Le

désenclavement ferroviaire du Massif Central pourrait bénéficier de la rénovation des tracés de la ligne Paris—Montluçon entre Saint-Amand-Mont-Rond et Vallon-en-Sully où la vitesse est limitée actuellement à 110 kilomètres à l'heure. Ainsi, cette vieille ligne Paris—Montluçon—Evaux—Auzances—Ussel—Le Mont-Dore connaîtrait un renouveau bien nécessaire. Il paraît, en effet, possible de modifier, lors de la construction des autoroutes, des tronçons de voies ferrées. Un projet analogue est proposé entre Brie-Comte-Robert et Romilly-sur-Seine où s'élabore un trajet commun entre l'autoroute A 14 et le TGV Paris—Lyon.

Monsieur le ministre, votre ministère a manifesté à plusieurs reprises son intérêt pour les problèmes de ma région — et je l'en remercie — en finançant notamment, avec le comité régional d'expansion économique du Limousin, la réalisation du premier salon national de la création d'entreprises, à Vassivière. Nous ne pouvons en espérer des retombées concrètes que si vous nous aidez à nous désenclaver.

Je souhaite donc qu'il vous soit possible de confirmer ce matin, devant le Sénat, le passage par Montluçon de l'autoroute A 71, conformément au vœu des conseils généraux de la Creuse, de l'Allier et à celui des conseils régionaux du Limousin et de l'Auvergne, comme vient de le rappeler mon excellent collègue le docteur Mézard. (Applaudissements.)

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

**M. René Touzet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'occasion de l'examen du budget de l'équipement, je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur un point spécifique : le problème du réseau routier français.

Je rappellerai, en premier lieu, que notre réseau routier à grande circulation se divise aujourd'hui en trois catégories : les autoroutes, les routes nationales qui sont restées du domaine de l'Etat, enfin, les routes nationales transférées au département.

Le programme autoroutier de l'ensemble évolue lentement, sans doute, mais son développement paraît toutefois assuré étant donné l'engagement pris par le conseil interministériel du 15 juin 1977 de doubler, d'ici à 1983, le kilométrage autoroutier, qui devrait atteindre 6 150 kilomètres. Cette décision tend à prouver une orientation politique appréciable à cet égard.

Toutefois, force est de reconnaître que la priorité accordée au réseau autoroutier se traduit par un recul des investissements destinés aux routes nationales de rase campagne et en milieu urbain.

Pourtant, on aurait pu espérer, après que la loi de finances pour 1972 ait proposé aux départements de prendre en charge une importante partie de l'ancien réseau national secondaire représentant les deux tiers de l'ensemble des routes nationales, qu'un effort tout particulier serait consenti en faveur des routes nationales restées du domaine de l'Etat. Malheureusement, il n'en est rien, et ce, malgré l'importance des charges qui ont été transférées aux départements.

Nous constatons, d'abord, que pour les ex-routes nationales, les subventions qui accompagnent ces transferts sont loin d'avoir suivi le coût atteint par les travaux. Depuis 1973, si ce dernier a subi une augmentation de l'ordre de 80 p. 100, la subvention, elle, n'a progressé que de 30 p. 100 environ.

Un tel état de fait se traduit forcément, à l'échelon départemental, soit par une diminution du volume des investissements consacrés à ces routes, soit par la décision de conserver le même volume de travaux, mais en supportant la charge supplémentaire particulièrement lourde qui en résulte.

Or, monsieur le ministre, le budget que vous présentez aujourd'hui et qui prévoit de reconduire pour 1978 la subvention de 1977, même si le montant global de la subvention a été majoré de 5 millions de francs devant l'Assemblée nationale, puis d'une somme égale que vous nous proposez aujourd'hui, ne pourra, à notre avis, arrêter la dégradation de la situation.

En analysant ce budget, on peut également constater un recul des investissements destinés aux routes nationales restées du domaine de l'Etat, ce qui revient à dire que les départements situés à l'écart du plan autoroutier verront, une fois de plus, s'accroître la pénalisation dont ils sont frappés. A cet égard, le département de l'Indre, que je représente, constitue une parfaite illustration de cette situation.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, mes chers collègues, partageant l'inquiétude de la population et des élus de mon département, je voudrais évoquer les graves difficultés qu'il connaît au niveau de la circulation routière, en insistant sur certains points particuliers, notamment sur la traversée, hélas ! combien célèbre, de l'agglomération d'Argenton-sur-Creuse.

La nationale 20, qui traverse mon département, revêt pourtant un intérêt qui n'est plus à démontrer. Nous étions en droit de penser que c'était une voie de désenclavement du Massif central et qui, par conséquent, devrait être privilégiée dans le cadre du programme d'action prioritaire n° 5.

C'était, en effet, un important axe nord-sud reliant Paris à l'Espagne par Limoges et Toulouse. Si j'emploie l'imparfait, c'est qu'aujourd'hui nous pouvons nous interroger sur la valeur que reconnaît le Gouvernement à cette voie importante dans la traversée de l'Indre.

De Paris à Orléans, la nationale 20 a été aménagée à trois ou quatre voies et doublée par une autoroute dont il est prévu le prolongement — et je m'en félicite — jusqu'à Vierzon et Clermont-Ferrand, la A 71. Au sud de mon département, des investissements considérables ont été réalisés : plusieurs secteurs y sont aménagés en itinéraires à quatre voies.

Mais, dans l'Indre, il n'existe pas un seul kilomètre à quatre voies. Bien que la mise à quatre voies du tronçon Châteauroux—Lothiers ait été inscrite au VI<sup>e</sup> Plan et que le VII<sup>e</sup> Plan en soit à la moitié de sa réalisation, on constate que si des crédits ont été affectés aux études et à l'acquisition des terrains, aucune inscription n'apparaît, dans le budget qui nous est présenté pour 1978, au titre d'un commencement d'exécution des travaux envisagés.

Je tiens pourtant à souligner que le projet du service de l'équipement de l'Indre est prêt, la maîtrise des terrains étant sur le point d'être achevée.

Dans une lettre que vous m'avez adressée, monsieur le ministre, le 28 novembre dernier, vous précisiez, en ce qui concerne le financement de ces travaux, que vous vous efforcerez — et ce sont là vos propres termes — « de le prévoir, le moment venu, au rythme le plus élevé que le permettront les dotations budgétaires mises à la disposition de votre département ministériel ».

Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, que cet engagement soit trop imprécis pour me donner satisfaction, même si, dans cette lettre, vous soulignez qu'une dotation de 2,8 millions de francs a été dégagée, au titre du fonds d'action conjoncturelle, en vue de l'aménagement de la côte de Rhodes, à la limite du département de la Haute-Vienne.

L'amélioration de la circulation sur la nationale 20, dans le département de l'Indre, doit comprendre obligatoirement l'aménagement du franchissement de la Creuse à Argenton. La mise à quatre voies de cette route et la construction d'un second pont dans la région d'Argenton sont d'une importance vitale pour la survie économique du département.

A titre d'exemple, je citerai qu'à l'occasion d'une étude demandée en vue de l'installation d'industries nouvelles dans la région, il a été avancé, comme argument négatif, que l'infrastructure routière ne correspondait plus aux besoins de la circulation actuelle. Cette insuffisance dans les investissements routiers a donc été un handicap à des implantations d'industries pourtant indispensables au maintien de la population.

C'est ainsi que la population du département de l'Indre, situé dans la région Centre, dont la croissance démographique, dans son ensemble, est supérieure à la moyenne nationale, a stagné de 1968 à 1975. Depuis 1975, l'Indre, selon les chiffres fournis par l'INSEE, perd annuellement mille habitants. C'est une situation inacceptable.

Personnellement, j'en rends responsable la modicité des investissements sur notre réseau routier.

Un simple regard jeté sur une carte de notre région permet de comprendre combien l'Indre demeure défavorisée. On s'aperçoit, en effet, que tous les axes autoroutiers construits ou en projet le contournent et font de ce département une enclave.

La mise à quatre voies de la nationale 20 s'impose donc de façon pressante, comme s'impose l'urgence d'une solution rapide au problème de la difficile traversée d'Argenton-sur-Creuse.

En ce qui concerne Argenton, d'ailleurs, lors de chaque grand départ, les informations font état, invariablement, de ce point noir.

**M. Lucien Grand.** C'est vrai !

**M. René Touzet.** Des travaux ont bien été exécutés pour tenter d'améliorer la traversée de cette agglomération. Une « pénétrante » a ainsi été construite. Or, celle-ci arrive sur la place principale de la ville avec une pente de plus de 7 p. 100, ce qui constitue un danger permanent. D'ailleurs, depuis la mise en service de cette voie nouvelle, les accidents de la circulation survenant notamment aux poids lourds se multiplient. Si ces accidents n'ont, jusqu'alors, fait que des blessés légers, on peut prévoir qu'un jour surviendra une véritable catastrophe.

Seule — je le répète — la construction d'un second pont apportera une solution efficace. Mais à toutes les démarches que j'ai entreprises à ce sujet, il m'a été opposé le coût trop élevé d'une telle opération.

Le département de l'Indre semble avoir, lui aussi, été écarté des liaisons est-ouest, puisque les projets en faveur de cette liaison paraissent être conçus pour utiliser une trajectoire soit

au Sud, soit au Nord de l'Indre. La route nationale 151 était pourtant considérée comme le meilleur tracé de l'axe océan-Suisse, et il demeure l'itinéraire préféré des routiers.

En dehors du contournement de Saint-Gaultier, réalisé grâce à l'aide de la région, les investissements nécessaires à cette route à grande fréquentation n'ont pas été prévus, et ce malgré les nombreux accidents mortels qui se produisent annuellement sur cet axe, en particulier à Ingrandes.

Telle est, monsieur le ministre, la situation critique du réseau routier national, trop longtemps négligé dans l'Indre. Nous pensons que, pour les routes nationales, une priorité devrait être donnée aux départements situés à l'écart des autoroutes.

C'est pourquoi, sur les points que je viens de rappeler, je tiens à souligner que nous ne pouvons plus nous contenter de promesses sans engagements précis. Les élus de mon département n'accepteront plus d'être des laissés pour compte. Vous avez d'ailleurs dû, monsieur le ministre, recevoir une réclamation en ce sens émanant du président de notre conseil général.

Devrons-nous attendre, pour que soient prises les mesures qui s'imposent et pour décider des investissements indispensables, sur ces deux axes routiers, qu'un accident particulièrement grave, donc retentissant, ait lieu et qu'une campagne de presse sensibilise l'opinion publique ? Je ne peux pas me faire le complice de cette politique.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je serai très attentif aux réponses que vous allez m'apporter à ce sujet. (*Applaudissements.*)

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

**M. Serge Boucheny.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais attirer l'attention de notre assemblée sur la situation de l'institut géographique national.

En effet, les crédits de fonctionnement qui lui sont alloués ont diminué, en francs constants, de 2,7 p. 100 depuis 1972 et le déficit ainsi créé sert au pouvoir pour faire pression sur les personnels, limiter leur avancement, leurs primes, aggraver les rendements et les conditions de travail.

En 1978, une nouvelle diminution des crédits d'équipement et la stagnation des crédits de fonctionnement aggrave encore la situation.

Pendant ce temps, cartes et plans à grande échelle sont payés sur fonds publics à raison de cent millions de francs par an, d'après les organisations syndicales, et sous-traités avec le secteur privé dans des conditions techniques et financières aberrantes.

Contraint de rechercher d'autres recettes, l'institut géographique national est condamné à rechercher d'autres travaux, ceux que veut bien lui laisser le secteur public, c'est-à-dire les travaux non rentables.

Les travaux annexes accroissant le déficit et les menaces sur cet institut, on parle de la création d'une société d'économie mixte, la Sofrageo. Les travaux rentables lui seraient confiés, ceux qui ne le sont pas seraient le fait de l'administration.

Que deviendrait, dans cette conjoncture, à la fois les personnels et l'équipement cartographique du territoire ? Cette situation serait d'autant plus préoccupante que le retard cartographique de la France sur les autres pays ne fait que s'accroître.

Il faut dès maintenant, pour éviter le pire, « augmenter » le budget de l'institut géographique national. Pour faire face à cette situation, les communistes de cette entreprise, dès avril 1977, ont fait approuver par le personnel l'idée d'un « plan cartographique national » capable de répondre aux besoins de plus en plus grands en équipements cartographiques, auxquels la politique de récession actuelle ne répond pas, en réalisant la coordination des travaux de l'institut géographique national, du cadastre et des petits géomètres privés.

Dans le cadre de ce plan, les intérêts privés seraient soumis à ceux de la collectivité, notamment de ceux de grandes sociétés privées de cartographie, d'ailleurs filiales de grandes banques qui, à l'heure actuelle, font la loi.

Un comité interministériel, où les personnels seraient représentés, serait chargé de cette planification, en s'appuyant sur des comités départementaux ou régionaux ayant un caractère démocratique.

L'institut géographique national, dans ce cadre, serait rendu à sa vocation de grand service public et aurait à sa charge les grands travaux de caractère géotopographique d'intérêt national, ainsi que le cadastre dont on lamine actuellement les effectifs.

Dans ce plan, où tout gaspillage serait évité du fait de spécification et de normalisation des tâches, ce qui n'existe pas encore, les petits géomètres privés, victimes de la concurrence de la part de sociétés soutenues par des banques, de la récession actuelle des crédits d'équipement et d'urbanisation et condamnés à terme à disparaître, pourraient retrouver la place qui leur est due.

Evidemment, ce plan implique une démocratisation des services publics et l'extension de leur rôle ainsi que la nationalisation des filiales cartographiques des groupes financiers. Ce n'est évidemment pas la politique du Gouvernement qui a refusé à l'Assemblée nationale toute augmentation de crédits et ce plan cartographique.

Nous espérons que notre assemblée voudra bien prévoir ces crédits. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**M. Pierre Carous.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais, dans un souci d'abrégier les débats, limiter mon intervention à une seule observation sur laquelle je me permettrai cependant d'attirer tout particulièrement l'attention du Gouvernement. Il s'agit des rapports entre les fonctionnaires de l'administration de l'équipement et à la fois les élus locaux et l'ensemble du public.

Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que cette question a été soulevée à de multiples reprises, notamment par les mouvements d'élus locaux, et qu'elle pose des problèmes difficiles.

Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, j'affirmerai, tout d'abord, qu'il n'est pas question un seul instant de nous en prendre individuellement à des fonctionnaires de qualité, qui ne font souvent qu'exécuter les instructions qu'ils ont reçues.

Il faut admettre que la gestion des collectivités locales a beaucoup évolué depuis quelques années, les communes se trouvant confrontées avec d'importants et difficiles problèmes d'équipement.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, je ne conteste pas le fait que des fonctionnaires de l'équipement soient les conseillers techniques rétribués des communes. C'est une solution qui est peut-être discutable sous certains de ses aspects mais, compte tenu des faibles moyens dont disposent la plupart des communes, c'est la seule possible en l'état actuel des choses.

Le problème se situe à un autre niveau.

Depuis qu'a été constitué le ministère de l'équipement, les prérogatives qui lui sont données s'augmentent constamment, soit en fonction de dispositions légales, soit en raison de la tendance qu'a cette administration à vouloir se mêler de tout, s'estimant omnisciente et étant, en tout cas, omniprésente dans la vie quotidienne des communes, et j'ajouterai dans la vie quotidienne des Français.

Comme les élus locaux sont souvent les intermédiaires entre la population qu'ils représentent et les services d'Etat, il en résulte un certain nombre de difficultés, les représentants de l'équipement oubliant qu'ils sont conseillers techniques pour passer au stade, non pas du contrôle, mais de la direction effective des opérations envisagées.

Ainsi, les pouvoirs légaux et réglementaires des maires sont systématiquement battus en brèche par des éléments non élus qui détiennent en fait le pouvoir à la fois d'imposer leurs solutions et d'empêcher celles avec lesquelles ils ne sont pas d'accord.

Depuis quelque temps, les gouvernements qui se sont succédé ont marqué leur souci d'une meilleure décentralisation passant, notamment, par une plus grande autonomie des collectivités locales.

Les mesures prises ont été, d'une manière assez générale, suivies d'effet, notamment en ce qui concerne l'administration des finances, mais il subsiste encore bon nombre de difficultés, même si, globalement, la situation s'est améliorée.

Il conviendrait donc de prendre des mesures semblables pour les services de l'équipement, mais ici le mal est tellement profond que des mesures réglementaires ne suffiront pas : il faut un changement total dans la conception qu'ont les représentants de l'administration de leurs rapports avec les élus locaux, et, à travers eux, avec le public.

Ce n'est que très partiellement un problème particulier de relations humaines ; c'est en réalité, un problème de gouvernement et c'est à vous, monsieur le ministre de l'équipement, que je viens demander aujourd'hui d'y apporter une solution.

Les élus locaux, placés en situation difficile par le manque de ressources, sont excédés des difficultés qui leur sont faites, comme des ingérences inacceptables dans la gestion de leur commune ; ils vous demandent aujourd'hui d'y mettre fin. (*Applaudissements des travées socialistes à la droite.*)

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

**M. Daniel Hoeffel.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget du ministère de l'équipement est une occasion privilégiée pour les représentants des régions d'exprimer leurs préoccupations quant à certaines orientations.

Sans nier les contraintes qui caractérisent la période actuelle, je voudrais, à ce propos, me faire l'interprète de certaines régions frontalières — en particulier de l'Alsace — qui sont

trop fréquemment et à tort considérées comme des régions sans problèmes d'emploi et dont la situation n'est pas assez souvent examinée compte tenu du contexte économique européen.

Or, 5 p. 100 de la population active totale sont constitués par des travailleurs frontaliers et la main-d'œuvre alsacienne est, plus encore que celle de bien d'autres régions, tributaire de centres de décision extérieurs et souvent étrangers, ce qui constitue une source de vulnérabilité.

Par ailleurs, l'Alsace a été longtemps un carrefour de voies de communication, mais elle est aujourd'hui trop souvent contournée par les grands axes, notamment routiers, parce qu'elle n'a pas bénéficié à temps des concours nécessaires.

Au moment où, au centre de gravité de l'économie européenne, elle devrait jouer un rôle d'entraînement, elle court le risque de l'isolement à la périphérie de l'hexagone et de la dépendance par rapport à certains de ses voisins.

Dans ce contexte général, notre région est surprise de constater que les promesses formelles faites à propos de la liaison mer du Nord—Méditerranée ne sont pas tenues.

Alors que le Président de la République avait pris, à cet égard, un engagement solennel le 24 novembre 1975, alors que le Parlement a adopté, en juillet 1976, avec le VII<sup>e</sup> Plan, le programme d'action prioritaire « Assurer la liaison mer du Nord—Méditerranée », nous nous rendons compte qu'après trois années d'exécution ce PAP, dernier de tous les PAP, ne sera exécuté qu'à 27 p. 100 et que les crédits pour les voies navigables prévus dans le projet de budget de 1978 sont d'une insuffisance notoire.

Alors que l'axe Rhin—Danube progresse au rythme prévu et déplacera vers l'Est l'épine dorsale de l'Europe économique, la liaison Rhin—Rhône marque un temps d'arrêt. Or les implantations et les emplois nouveaux pourtant nécessaires seront drainés vers les axes qui se concrétisent et non vers d'hypothétiques voies de communication sans cesse remises en cause.

Pour la liaison Rhin—Rhône, le débat sur son utilité et sa rentabilité s'éternise, alors que, pour nos voisins de l'Est, les retombées positives de la voie navigable ne se discutent plus.

Pour l'axe mer du Nord—Méditerranée, les controverses sur l'opportunité d'un tel investissement n'en finissent pas, alors que bien des réalisations prestigieuses ont été faites dans le passé sans que la rigueur ait toujours caractérisé et leur conception et leur exécution.

Cela me conduit, monsieur le ministre, à vous poser quatre questions que vous avez d'ailleurs évoquées vous-même hier soir, sans que soient dissipées toutes les incertitudes.

Où en est la déclaration d'utilité publique et dans quel délai sera-t-elle menée à bien, la date du 15 janvier 1978 devant être respectée pour éviter une reprise de la procédure ? Dans le courant de 1978, cela paraît trop éloigné.

Quand le Gouvernement compte-t-il procéder à la désignation du maître d'ouvrage ? Là encore, une loi envisagée pour le courant de l'année 1978 seulement sera un facteur de retard, et il faudrait absolument éviter la création d'un établissement public du type port autonome.

Aucun crédit n'étant prévu en 1978 pour le canal Rhin—Rhône proprement dit, peut-on espérer un rattrapage d'ici à la fin du VII<sup>e</sup> Plan ?

La troisième et dernière question est relative aux pourparlers concernant les contributions financières des instances européennes, d'une part, des régions et des collectivités locales, d'autre part, étant entendu que la contribution des régions, dont vous avez souhaité hier soir qu'elle soit significative, devrait être compatible avec leurs moyens réduits, étant entendu aussi et surtout que l'Etat doit d'abord et sans équivoque annoncer son propre engagement.

Les régions et les populations de l'Est sont très attachées à la valeur d'un engagement. Elles espèrent que les réponses aux questions que je viens de poser seront de nature à dissiper les doutes et à leur permettre de tenir, dans l'Europe de demain, la place qui leur revient. (*Applaudissements.*)

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

**M. Jacques Carat.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me propose, dans mon intervention, d'évoquer deux problèmes sans lien aucun entre eux, mais qui intéressent l'un et l'autre le ministère et le budget de l'équipement.

Le premier concerne les difficultés considérables que rencontrent les opérations de rénovation au cœur des villes pour des raisons qui, en dernière analyse, me paraissent tenir aux routines et au poids de la techno-bureaucratie.

Je prendrai, pour donner une illustration concrète à mon propos, le cas de ma commune, ville moyenne de la proche banlieue de Paris, non pour en faire un cas particulier — je ne solliciterais pas l'attention du Sénat s'il en allait ainsi — mais parce qu'il s'agit, bien évidemment, de pratiques générales.

Le projet de rénover le centre très vétuste, souvent insalubre, non structuré de cette commune date de quelque dix années. Il avait été fortement encouragé par le ministère de l'équipement, ou plutôt de la construction, à l'époque, qui s'adressait à tous les maires de la couronne urbaine pour leur recommander de telles opérations.

Depuis assez longtemps, les traits essentiels du projet ont été fixés : pas d'urbanisme en barres ou en tours, pas d'architecture agressive, mais, au contraire, de petits immeubles juxtaposés, représentant tous les types de logements actuels, permettant le relogement sur place des expropriés, écartant toute ségrégation sociale, prévoyant tous les services de voisinage ; bref, avec un peu d'avance sur les vues officielles — c'est peut-être pour cela qu'il nous a fallu attendre qu'elles nous rejoignent — on retrouve dans cette opération l'esprit même du PAP n° 21, action n° 2, du VII<sup>e</sup> Plan.

Il faut croire néanmoins que ce PAP-là n'est pas infaillible sur la doctrine... (Sourires.) ... puisque tout continue à piétiner, en dépit des bénédictions accordées au projet à toutes les étapes de son long pèlerinage.

Je passe sur le temps et sur les démarches nécessaires, de bureau en bureau, pour obtenir l'arrêté ministériel de création de ZAC. Celui-ci enfin signé, et compte tenu du planning de réalisation-trésorerie, un financement sous forme d'une avance bonifiée était demandé au FNAFU dès cette année, demande soutenue tant pour son montant que pour la bonification d'intérêt, par la direction départementale de l'équipement et par la préfecture de région.

La décision du comité de gestion du FNAFU arrive : pas de bonification d'intérêt pour cette rénovation, dont chacun reconnaît combien elle est justifiée, urgente, modérée dans ses ambitions, heureuse sur le plan de l'urbanisme, conforme aux canons officiels, modèle 1977. Quant au prêt accordé, il est ramené au quart de ce qui était sollicité. Le FNAFU manquerait-il de crédits ? Vos représentants au congrès des sociétés d'économie mixte, en septembre dernier, à Strasbourg, et spécialement ceux de la direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme — la DAFU — ont déclaré qu'au contraire les crédits mis à la disposition du FNAFU étaient insuffisamment utilisés.

Quelle explication est donnée alors à la décision concernant cette commune ? Aucune. Le comité en a ainsi décidé. S'il fallait en plus donner des explications !

Mais quelles sont alors, pour la société d'économie mixte concernée comme pour toutes celles qui se trouvent dans le même cas, les conséquences de ce refus de financement suffisant ?

Elle peut évidemment rechercher ailleurs des concours financiers pour préserver le planning de son opération, ce qui, si elle en trouve, accroîtra considérablement ses frais financiers. Elle peut aussi ralentir ce planning en fonction des moyens financiers dont elle dispose, ce qui, inévitablement, entraîne une augmentation des coûts d'expropriation et des prix des équipements, ne serait-ce que par les effets de l'actualisation des estimations domaniales et des sentences à rendre par le juge foncier et de l'inflation des prix du bâtiment.

Dans un cas comme dans l'autre, ces obstacles ne peuvent que renchérir le coût de l'opération d'aménagement.

Du moins, pensera-t-on, pour le quart du crédit accordé par le FNAFU que la société d'économie mixte doit emprunter auprès de la caisse des dépôts et consignations, les choses vont rondement. Grave erreur ! La caisse des dépôts et consignations est une grande dame qu'il ne faut pas bousculer.

Elle connaît le dossier en cause, puisque ses représentants siègent au comité de gestion du FNAFU et qu'ils ont déjà eu à se prononcer sur lui. Mais sans doute, à ce moment, étaient-ils perdus dans leurs pensées car, lorsque le prêt est demandé à la caisse des dépôts et consignations, celle-ci commence, comme si de rien n'était, par interroger la préfecture de région, dont l'avis conforme figurait pourtant dans le dossier ; elle fait repasser la demande devant son comité de surveillance comme si elle ne s'estimait pas satisfaite de l'instruction et des contrôles exercés au niveau des tutelles départementale, régionale et nationale. Après quoi, et bien que l'emprunt soit modeste et que le potentiel foncier de la commune soit important, la caisse des dépôts et consignations exige la garantie du département, ce qui, bien entendu, demande quelques mois supplémentaires.

Entre la décision du comité de gestion du FNAFU accordant le prêt limite et sa mobilisation effective, il se sera écoulé en général de douze à dix-huit mois, occupés par la répétition d'une même procédure.

Depuis le siècle dernier, on sait et on dit que la France est un pays qui se complait dans la paperasserie et les interminables périples administratifs, outranciers jusqu'à l'absurde dans la recherche maladroite de garanties et d'assurances et, de décennie en décennie — et tout récemment encore — les voix les plus

éminentes nous assurent que tout va changer, que l'on va remédier à tout cela et que l'on va voir, enfin, ce qu'est une administration moderne et simplifiée : on voit !

Peut-être serait-il plus sincère de reconnaître qu'il y a là des habitudes, sinon un système, qui consistent à retenir en ayant l'air de donner ; peut-être serait-il plus vrai de convenir que PAP ou pas PAP, le ministère des finances n'aime pas les rénovations et encore moins les sociétés d'économie mixte et que, les mécanismes que j'ai évoqués contribuant à mettre celles-ci en difficulté, on n'en est que plus à l'aise ensuite pour dénoncer leur mauvaise gestion et y voir l'effet du laxisme et de l'imprévoyance de leurs dirigeants.

Car, comment, dans ces conditions, avec des financements notoirement insuffisants, et à des taux sans faveur, avec les obstacles que l'on apporte pour retarder la réalisation de ceux qu'on a théoriquement accordés, comment un aménageur pourrait-il concevoir sérieusement et tenir un planning de réalisation, respecter ses engagements et éviter l'augmentation du prix de revient de son opération ?

Il est clair en tout cas que, pour les programmes d'action du VII<sup>e</sup> Plan, il convient de donner au mot « prioritaire » un sens nouveau, qui nous rappelle qu'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation.

Nous constatons, hélas, la répétition des mêmes errements que ceux qui se sont produits pour les opérations de rénovation entreprises durant la période 1960-1965.

Nous souhaiterions, monsieur le ministre, que vous nous donniez l'assurance que tout ne va pas continuer comme si vraiment aucun enseignement n'avait été tiré des expériences — et des erreurs ! — passées, mais que tout sera fait pour que les opérations indispensables de régénération du vieux tissu urbain de nos villes — objectif que le Gouvernement a fait sien — opérations déjà suffisamment délicates, financièrement, humainement, bénéficient au contraire de toutes les facilités, de toute l'aide de l'Etat pour pouvoir être menées convenablement à leur terme.

Le deuxième point sur lequel je souhaitais intervenir est la situation de l'Institut national de géographie, dont l'avenir est fort préoccupant. Cette question a été évoquée il y a quelques instants.

J'avais soulevé, il y a quatre ans, à cette tribune, le problème de la localisation de ses activités ; ce problème se pose toujours et même encore plus qu'alors.

Le phénomène de la progression des cartes touristiques a pour effet de rendre insuffisantes, au niveau de l'impression, les installations dont dispose l'IGN à Paris, rue de Grenelle. Il avait été projeté de regrouper la direction et tous les services à Saint-Mandé, où se trouvent actuellement toute la cartographie et les moyens logistiques — les installations créées à Villefranche-sur-Cher, où l'IGN possède d'importants terrains, pouvant ensuite être développées progressivement et y apporter des emplois dans la région.

L'opération ne s'est pas faite, vos services, monsieur le ministre, estimant que les terrains de Saint-Mandé n'avaient pas une superficie suffisante pour cet objectif. Ce point est contestable. Mais on trouverait sans difficulté dans le même département où construire les 6 000 ou 7 000 mètres carrés de plancher nécessaire, pour donner aux activités de l'IGN la structure rationnelle qui lui manque.

Mais, en vérité, l'incertitude au niveau de la localisation va peut-être de pair avec l'incertitude quant à la vocation et les missions de l'IGN, qui devraient s'inscrire dans une véritable politique cartographique de notre pays.

La situation financière de l'IGN est sérieuse, l'établissement en étant au point de se voir infliger de lourdes pénalités de retard pour le non-paiement de ses cotisations à l'URSSAF.

Les crédits de fonctionnement que vous lui accorderez pour 1978, monsieur le ministre, s'ils sont en augmentation de 10,3 p. 100 — ce qui compense tout simplement l'érosion monétaire — ne font que maintenir les choses dans l'état grave où elles se trouvent. Il faudrait de toute évidence accorder à l'IGN une allocation spéciale pour amener le fonds de roulement à un niveau lui permettant de remplir sa fonction normale.

A quoi tient cette situation ? Probablement au fait qu'on a fini par perdre de vue que l'IGN est d'abord essentiellement un service public, chargé de réaliser et de maintenir un certain équipement du territoire et de rendre un certain nombre de services non commercialisables. C'est en fonction de ces objectifs qu'il a été créé.

Tant que l'IGN a assuré la mission qui lui avait été confiée à la fin de la deuxième guerre mondiale, c'est-à-dire l'établissement de la carte au vingt-cinq millième, tant qu'il a travaillé aussi, il faut le dire, dans les possessions d'outre-mer d'une France coloniale, son activité a été intense et remarquable.

Aujourd'hui, la France est repliée sur l'hexagone. La carte au vingt-cinq millième est achevée et le personnel hautement qualifié que l'IGN avait formé pour cette tâche, en l'équipant d'un

matériel lourd indispensable, est maintenant sous-employé. Dans les pays nouvellement indépendants pour lesquels il continue à travailler, l'IGN connaît souvent de grandes difficultés de paiement. Dans les autres pays étrangers, où on l'oblige à être présent, il se heurte à une concurrence et à un protectionnisme sévères et soumissionne souvent à perte.

Ajoutons que, depuis vingt ans, le matériel n'a pas été renouvelé alors qu'il s'agit de spécialités de pointe, et que dans le budget de l'équipement les dépenses en capital pour l'IGN sont encore en baisse de 12 p. 100 pour les crédits de paiement et de 15 p. 100 pour les autorisations de programme.

On peut comprendre, monsieur le ministre, votre embarras. Le ministère de l'équipement se trouve avoir aujourd'hui la lourde charge d'un service dont, jusqu'en 1965, il n'a pas eu à payer les travaux de vocation, grâce aux crédits de l'OTAN et au budget des colonies. D'où vos préoccupations budgétaires. Mais cela explique pourquoï, faute de moyens, l'IGN ne peut qu'assumer imparfaitement et partiellement sa double tâche actuelle : effectuer des travaux de vocation et des produits commercialisables.

En vérité, pour que le budget de l'IGN soit équilibré, il faudrait que la contribution de l'Etat soit augmentée pour les missions que l'IGN assure pour les ministères qui ont des besoins cartographiques, et que les recettes produites par les activités commerciales ne profitent pas, pour la majeure partie, au secteur privé — je pense, entre autres exemples, au contrat qui lie depuis 1935 l'IGN à Michelin et à bien d'autres opérations publicitaires dont il ne tire qu'un médiocre bénéfice — mais que l'IGN prospecte pour essayer d'équilibrer son budget.

Est-il normal, par ailleurs, que l'IGN n'effectue que 10 p. 100 des travaux de son ministère de tutelle ? Ne pourrait-on obtenir des directions départementales de l'équipement qu'elles recourent davantage à ses services ?

Le redressement de la situation est urgent. Il n'est possible que si l'on garde présent à l'esprit que l'IGN est un service public, ayant la responsabilité d'un certain équipement du territoire et d'un certain nombre de services — enseignement et recherche notamment. On ne peut le pousser dans n'importe quelles conditions vers des activités très différentes pour lesquelles son personnel de haut niveau n'est pas fait.

Il paraît donc nécessaire de redéfinir son rôle au niveau de la nation et sa place à côté des géomètres privés et à côté du cadastre, avec lequel il se trouve fâcheusement en concurrence, alors que l'un et l'autre de ces grands services pourraient trouver un terrain de collaboration dans le cadre d'une révision éventuelle de leurs structures.

On pourrait aussi imaginer le rattachement de l'IGN à la DATAR vers laquelle convergent tous les besoins cartographiques.

Nous souhaitons en tous cas, monsieur le ministre — je le dis au nom du groupe socialiste — que vous preniez l'initiative d'une telle démarche, non seulement pour sauvegarder l'instrument de qualité indiscutée et de grande renommée qu'est l'IGN, mais également dans le souci de conduire une vraie politique géographique de la France. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Gérard Ehlers.** Comme chaque année, le budget qui nous est soumis pourrait se caractériser ainsi : continuité dans l'austérité, avec comme toile de fond le manque de détermination pour promouvoir le développement de nos ports, absence d'une politique qui leur permettrait de jouer effectivement leur rôle de poumon économique régional et national.

Et pourtant, chaque année, le responsable de l'équipement — vous êtes le troisième en trois ans, monsieur le ministre — nous assure qu'il fera preuve de fermeté et que les investissements réalisés nous permettront d'aller sûrement vers une amélioration.

Chaque année, à cette tribune, je fais les mêmes observations. On ne peut pas abandonner le pavillon français au bénéfice du pavillon étranger ou du pavillon de complaisance. On ne peut pas brader la construction et la réparation navales. On ne peut pas restreindre la consommation populaire. On ne peut pas fermer des centaines d'usines, mettre en cause des professions entières et parler de véritable politique portuaire. On ne peut pas accorder d'énormes crédits aux grands groupes industriels et financiers et parler de politique portuaire nationale. On ne peut pas laisser se poursuivre le scandaleux détournement du trafic des marchandises diverses — 6 millions de tonnes en ce qui concerne Dunkerque, passent par la Belgique et la Hollande — et, en se contentant de préciser chaque année que l'on va examiner sérieusement le problème, parler de politique gouvernementale en la matière.

En réalité, vous n'avez pas de politique portuaire, ou plutôt si, vous êtes chargé d'appliquer celle du grand patronat. C'est ce qui explique d'ailleurs que le Gouvernement ne réponde

jamais aux questions précises que je pose à chaque débat budgétaire et qu'il essaie, comme le patronat, de faire supporter la responsabilité de la situation aux travailleurs des ports.

Eh bien, je le répète encore, il faut que nous en discutions une bonne fois et peut-être, contrairement à vos prédécesseurs, nous apporterez-vous des réponses claires à nos questions. J'ai lu, sans étonnement d'ailleurs, la page 21 du rapport pour avis : « Certains conflits liés au principe du monopole des dockers opposent ceux-ci à des entreprises autres que de manutention. » Je ne doute pas que vous partagiez cette appréciation. Il faut être clair et appeler un chat un chat.

Il s'agit pour les dockers d'avoir le droit qu'a tout salarié d'une usine, d'un bureau, d'une administration de travailler, sans risque de voir cette usine, ce bureau, cette administration, envahis par d'autres venus prendre son emploi.

Le monopole dont vous parlez, c'est le droit de dire à Usinor : coulez votre acier et laissez les entreprises portuaires, les dockers et les autres salariés du port faire leur travail.

Voilà ce qu'est le monopole. Usinor, patron du port autonome de Dunkerque ? Oui. Usinor, ministre de l'équipement ? Oui. Usinor, ministre de l'économie et des finances ? Oui. Usinor, ministre de l'intérieur ? Oui. Usinor est même devenu ministre de la marine marchande, puisqu'on apprend qu'en un mois et demi sur cinquante minéraliers déchargeant pour lui, à Dunkerque, quatre seulement étaient français. Il vient de rompre, et vous le savez très bien, le contrat qui le liait à la société Dreyfus et ainsi depuis quinze jours le Pierre L. D. et le Charles L. D. sont là à ne savoir que faire.

Voilà le fond du problème. Usinor est tout à la fois et personne ne peut le contester. Le problème du quai aux aciers à Dunkerque en porte témoignage. Beaucoup de collègues en ont parlé. Vous aussi, monsieur le ministre.

Pour exploiter ce quai public, on forme la Soterac, où Usinor et Vallourec ont la majorité. Puis, c'est le conflit dont vous avez parlé et la formation de Manuterac composée des entreprises portuaires. La discussion s'engage et elle aboutit, c'est vrai. Et voilà qu'Usinor exige à nouveau 50 p. 100 des parts de Manuterac ou ne donne pas son acier à manutentionner. C'est l'ultimatum et, par voie de conséquence, l'obligation de discuter avec Usinor, directement ou indirectement.

J'attire à nouveau et solennellement l'attention du Gouvernement et celle du Sénat sur le fait qu'Usinor, véritable patron du port de Dunkerque, n'a au conseil d'administration du port autonome de Dunkerque que des droits et aucun devoir ! Voilà la question.

Il peut ainsi empêcher des milliards de crédits, licencier des milliers de personnes, en faire chômer une semaine des dizaines de milliers, vous faire payer un nouveau quai aux aciers, et en même temps faire passer des millions de tonnes de marchandises à l'exportation par l'étranger.

Voilà le monopole responsable des conflits qui ne manqueront pas de se développer si une telle politique continue.

En ce qui concerne le quai aux aciers, les dockers ont fait d'importantes concessions — je suis étonné que vous n'en ayez pas parlé hier — sur la liberté des équipes, sur la polyvalence, sur les semi-permanents et sur le travail en équipe de trois fois huit heures. On a parlé de seize heures, c'est faux, archi-faux. C'est un poste fonctionnant vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Je le répète depuis trois ans et il ne me semble pas qu'on soit décidé à m'entendre.

Tout était réglé, et voilà Usinor, une fois de plus, qui propose tout simplement de réduire de 1 000 francs par mois le salaire des dockers. Je ne connais pas une personne, qui accepterait une telle réduction de salaire.

On peut se poser la question : pourquoi les salaires conventionnels pratiqués sur le port, domaine public, ne seraient-ils pas valables sur le quai aux aciers, domaine public ? A moins que vous me disiez, monsieur le ministre, qu'Usinor est devenu entre-temps et, en plus, ministre du travail, chargé de la police des salaires et que vous vous trouviez absolument sans moyens pour faire quoi que ce soit au nom de la solidarité gouvernementale.

Cela est d'autant plus scandaleux qu'on veut baisser les salaires, alors que l'accord — vous le savez aussi — prévoit une réduction du nombre d'hommes dans les équipes et un rendement à l'homme beaucoup plus important.

On nous avait toujours dit : « Travaillez plus vous vivrez mieux. Plus le gâteau sera grand, plus la part sera grosse. » Or, voici le nouveau slogan d'Usinor : « Travaillez beaucoup plus et vous gagnerez beaucoup moins pour vivre plus chichement. »

En réalité, le problème de l'accord du quai aux aciers est un prétexte, pour réduire les avantages acquis et pour assurer la privatisation du port de Dunkerque, payé par les contribuables.

Monsieur le ministre, je voudrais vous dire une fois de plus que, sans quai aux aciers, Dunkerque a toujours été le premier

port de France pour les produits métallurgiques. Si le nouveau quai aux aciers fait six cents mètres, le port traditionnel fait beaucoup plus. L'acier peut venir tout de suite, sans difficulté.

De plus, sur ce quai aux aciers, il n'y a qu'une seule grue capable de travailler les brames. Il s'agit donc bien là d'une excuse pour Usinor.

Que veut-il ? Tout. Il veut être propriétaire de toute la zone publique se situant autour de son usine.

Ce qu'il veut, ce sont d'énormes concessions supplémentaires. Parmi les immenses cadeaux qui lui ont déjà été faits, se trouvaient en bonne place le bassin et le quai minéralier.

Usinor exige tout de suite le quai aux aciers. Je vais donc vous poser des questions, monsieur le ministre, pour que vous ne disiez pas que vous n'étiez pas au courant. A quand le quai à charbon ? A quand le parc à minerai ? A quand le quai à pondéreux, qui n'est pas encore terminé ? Ce sont plus de quatre kilomètres de quai qui sont offerts à la soif de profits d'Usinor.

C'est pourquoi je vous le dis sans détour. Il est scandaleux que ce quai reste inemployé. Il vous appartient de faire preuve d'autorité et de faire rendre raison à Usinor.

Les concessions, la privatisation, représentent un grand danger pour le pays, et pour l'indépendance nationale. C'est pourquoi les travailleurs du port, ainsi qu'un nombre de plus en plus important de patrons dunkerquois, considèrent avec juste raison Usinor comme l'ennemi public n° 1. Or, Usinor, dont la soif de profit est telle qu'elle met en cause des dizaines de milliers d'emplois, la vie économique et sociale, la vie politique d'une région et du pays, reçoit malheureusement tout votre appui. Eh bien ! il faut que cela cesse et, nous, depuis très longtemps, nous avons choisi notre camp. Nous sommes avec les travailleurs, ces créateurs de richesses, notamment avec les dockers, ces ouvriers hautement qualifiés, du manutentionnaire au mécanicien, de l'employé de quai au conducteur d'engins, du contremaître au chef de manutention. Nous sommes de tout cœur avec cette corporation tant décriée, tant insultée, qui pourtant — je la connais très bien puisque je suis un ancien docker — est riche d'hommes de valeur. Elle compte des bacheliers. On y trouve aussi des sculpteurs, des peintres, des sportifs, des musiciens, des photographes, des ferronniers, des artistes.

Nous sommes avec ces travailleurs qui pourraient faire de si belles choses aux plans social, économique et politique, si on leur en donnait les moyens...

**M. le président.** Monsieur Ehlers, je vous prie de conclure.

**M. Gérard Ehlers.** ... et nous le leur disons.

Ce qu'il faut, c'est assurer la garantie de l'emploi, la promotion technique et scientifique, la préservation et l'amélioration du cadre de vie, les économies de travail, l'intérêt régional des activités, la contribution à la coopération internationale.

C'est pourquoi il faut faire un minimum de nationalisations, car, et le port de Dunkerque en est la plus brillante illustration : là où est la propriété, là est le pouvoir.

Tant que les profits d'Usinor, de Schneider, de leurs filiales et d'autres firmes multinationales continueront à régenter la région Nord-Pas-de-Calais, à régenter l'activité économique, il sera impossible d'engager une nouvelle croissance et de répondre aux besoins régionaux et nationaux.

C'est pourquoi, nous sommes pour la nationalisation. Mais elle ne deviendra réalité libératrice que par l'intervention des travailleurs, ce qui empêchera que, comme aujourd'hui, le secteur public ne soit la « vache à lait » du secteur privé.

Permettez-moi de vous dire qu'on ne peut avoir la République dans la société tant qu'on a la monarchie dans l'entreprise, ce qui est particulièrement vrai d'Usinor à Dunkerque.

C'est pourquoi il est très urgent de nationaliser Usinor, Schneider et leurs filiales, de démocratiser, enfin, le conseil d'administration du port autonome de Dunkerque, chaque conseil élisant librement son président et désignant la direction générale de l'entreprise.

Ainsi commencera-t-on à surmonter le divorce entre le citoyen et le producteur.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Ehlers. Vous avez dépassé votre temps de parole.

**M. Gérard Ehlers.** Je conclus, monsieur le président.

Il faut donc ramener les centres de décision plus près des intéressés et leur permettre la plus large participation.

Qu'on permette réellement aux travailleurs, aux citoyens, de prendre en main leur propre destinée. C'est non seulement une affaire de liberté, mais aussi et surtout une question d'efficacité.

Vous ne serez donc pas étonné, monsieur le ministre, si je vous dis que nous ne voterons pas votre budget. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**M. Pierre Tajan.** Je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le problème, hélas toujours actuel, des accidents de la route. Il s'agit d'un fléau social qui frappe les sociétés modernes dans leurs forces vives, tout comme le faisaient, autrefois, certains maux contre lesquels la médecine restait impuissante.

Or, ce lourd tribut payé à la société d'abondance que d'aucuns qualifient de « civilisation automobile », il est possible de le réduire substantiellement par un effort d'amélioration des conditions de la circulation routière.

Certains progrès ont été accomplis, mais a-t-on le droit de ne pas tout tenter pour sauver une vie humaine ?

Malgré l'accroissement du trafic, le nombre de morts sur les routes est passé d'un maximum de 17 000 en 1972 à moins de 13 000 aujourd'hui.

Mais ces résultats ne doivent pas nous satisfaire. La politique d'amélioration de la sécurité routière doit être poursuivie avec énergie. En effet, nous devons examiner de près ces résultats pour tirer les leçons de l'expérience acquise, afin de diminuer encore les pertes en vies humaines causées par les accidents de la circulation.

Ainsi, monsieur le ministre, si l'on examine les statistiques que je viens d'évoquer, on s'aperçoit que le nombre de tués est passé de 17 000 en 1972 à 13 000 en 1976, mais si l'on pousse plus loin cette analyse, on constate qu'il y a eu, en 1972, 4 030 morts sur les routes à grande circulation, contre 2 900 en 1976, soit une diminution de 35,5 p. 100.

Par contre, et tel est l'objet principal de mon intervention, si 10 288 décès ont été enregistrés sur le réseau secondaire en 1972, on en comptait encore 8 432 en 1976, soit une diminution d'à peine 18 p. 100, ce qui prouve que le réseau routier secondaire en rase campagne est, de loin, le plus meurtrier en valeur absolue.

C'est dans ce secteur que doit porter votre effort, monsieur le ministre.

Je précise encore qu'en 1976, 3 064 usagers ont trouvé la mort à une intersection, dont 2 311, soit plus de 75 p. 100, à des carrefours situés sur le réseau secondaire. Cette tendance, d'après les renseignements que j'ai pu recueillir, s'est accentuée en 1977.

Ces chiffres nous font mesurer l'urgence qu'il y a à faire porter prioritairement l'effort d'amélioration des conditions de la sécurité routière sur la partie de notre réseau qui n'est pas à grande circulation, c'est-à-dire sur les chemins départementaux, les chemins vicinaux et la petite voirie.

Je voudrais, pour preuve de l'importance, au point de vue de la sécurité routière, du renforcement des conditions de circulation sur ces réseaux, vous donner les statistiques de mon département : sur 520 accidents survenus en 1976 à des carrefours, 378 ont concerné les chemins départementaux et la petite voirie, ce qui correspond à la moyenne nationale.

J'avais envisagé de demander, par une proposition de loi, une modification du code de la route, qui aurait établi sur le réseau routier secondaire une priorité obligatoire d'une route sur l'autre, cette priorité étant facilement déterminée par l'importance du trafic. Ces dispositions sont du domaine réglementaire et je ne peux donc utiliser cette procédure. Dès lors, je profite de la discussion du budget de l'équipement pour évoquer ce douloureux problème.

Pourquoi tant d'accidents se produisent-ils aux intersections sur ces réseaux d'intérêt local ? C'est très certainement, monsieur le ministre, par suite de l'absence ou de l'insuffisance de la signalisation. Tout le monde peut constater cette carence en circulant sur nos routes de campagne et c'est sur ce point que je voudrais attirer à nouveau votre attention.

En effet, pour un coût modique, il serait facile de diminuer substantiellement l'hécatombe que je viens de rappeler, réduisant ainsi, pour la collectivité, le coût économique et surtout humain des accidents de la route. Aussi, mon intervention a-t-elle pour but de vous inciter à donner les moyens financiers aux départements et aux collectivités locales pour qu'ils puissent généraliser la signalisation à tous les carrefours.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'aider nos départements, nos communes, à faire face à leurs responsabilités souvent bien lourdes pour leur budget et leurs services. Ne pourriez-vous pas envisager de demander à vos services centraux d'étudier, d'abord, une réforme de la réglementation mais, aussi, à vos services extérieurs, et spécialement aux directions de l'équipement — si souvent sollicitées et appelées à conseiller les collectivités locales — de leur fournir toute l'assistance technique nécessaire pour la mise en place de cette signalisation ?

Ne pourriez-vous pas surtout prévoir, en liaison avec votre collègue M. le ministre de l'intérieur, de « nouvelles subventions spécifiques à la signalisation » qui inciteraient les départements et les collectivités locales à généraliser les panneaux de priorité aux carrefours dont elles ont la charge ? Cela ne signifie pas, pour autant, qu'il faille supprimer toute priorité à droite —

nous devons respecter nos engagements internationaux — même si elle n'élimine pas tous risques d'accident d'ailleurs. Il faut simplement équiper toutes les intersections avant même que ne se produisent des accidents mortels.

Ainsi, en participant à l'amélioration de la sécurité sur les réseaux routiers secondaires, vous montrerez que l'Etat ne se désintéresse pas de tous ces chemins départementaux, de toutes ces petites routes de campagne qu'empruntent quotidiennement les agriculteurs et les cars de ramassage scolaire, et sur lesquels le trafic s'est considérablement accru. Vous conviendrez avec moi que ces usagers, qui ont trop souvent tendance à se croire en sécurité, doivent avoir les mêmes garanties que ceux qui empruntent le réseau à grande circulation.

Il ne faut pas attendre, monsieur le ministre, qu'un certain nombre de personnes trouvent la mort à un carrefour déterminé, sur une route secondaire, pour classer ce carrefour dangereux et imposer alors une priorité. C'est malheureusement le cas actuellement, et sur ce point précis, je pense que la Haute Assemblée sera unanime pour vous demander les garanties urgentes qui s'imposent. Une vie humaine, monsieur le ministre n'a pas de prix ; l'idéal de l'homme moderne n'est-il pas de rendre le monde meilleur ? (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Jean Colin.

**M. Jean Colin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pendant les quelques minutes dont je dispose à cette tribune, je voudrais évoquer le problème très important des villes nouvelles.

Les élus qui y sont confrontés éprouvent d'énormes difficultés. C'est la raison pour laquelle, dans sa séance du 18 juin dernier, le Sénat a consacré à cette question un très large débat. Entre le Gouvernement et notre Assemblée s'est instauré un dialogue fructueux. Le Gouvernement a pris conscience des inquiétudes des élus, tout en faisant du mécanisme des villes nouvelles une analyse que je trouve, pour ma part, assez optimiste.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, a reconnu la nécessité de modifier et d'adapter la législation actuelle. La position qu'il avait prise au mois de juin était très réconfortante.

Nous pouvons nous demander aujourd'hui quelles conséquences seront tirées de cet échange de vues, et mon intervention vise à savoir précisément si vous confirmez les intentions qui avaient été exprimées à l'époque et si vous envisagez, dès lors, d'apporter des changements rapides dans ce domaine.

Pour bien me faire comprendre, je me propose d'être très direct. Il n'est plus possible de poursuivre avec les objectifs et la législation actuels ; il convient, de toute urgence, de prévoir de très profonds changements.

Modifier les objectifs répond à une première et urgente nécessité. Les villes nouvelles ont été conçues à une époque où la croissance des grandes métropoles, et plus spécialement celle de l'agglomération parisienne, ne pouvait plus être contrôlée. Des points d'accueil pour les nouvelles populations étaient nécessaires. Mais les temps ont heureusement changé et les perspectives de départ sont très largement modifiées, ce qui est réconfortant.

Les taux de croissance qui avaient été prévus n'ont pas été atteints. Nous nous en réjouissons, bien sûr, mais il ne faut pas s'obstiner à poursuivre imperturbablement sur les mêmes bases alors que les modifications sont profondes et que les paramètres arrêtés à l'origine ne sont plus valables.

Il ne faut pas non plus privilégier les villes nouvelles et les réaliser coûte que coûte au détriment des cités traditionnelles qui sont capables de supporter un accroissement modéré de population.

Or, telle est la situation actuelle dans mon département. Pourtant grâce à un tissu urbain bien élaboré, ces cités sont beaucoup moins inhumaines et l'insertion des nouvelles populations est plus aisée à réaliser.

C'est pourquoi il est inacceptable que l'effort de construction porte uniquement sur les villes nouvelles. Bien souvent, les nouveaux habitants sont transplantés dans des zones deshéritées et il faut des années pour que la situation soit modifiée. Vous connaissez, monsieur le ministre, les problèmes de tous ordres qui en découlent. Cette politique devient de jour en jour plus discutable.

J'irai même plus loin. Faute de respecter un palier dans la croissance et d'accepter une période d'adaptation et de réflexion, l'on va s'inscrire dans l'erreur. C'est une véritable course en avant qui conduit à résoudre les problèmes de financement en implantant des quartiers nouveaux et en construisant davantage. C'est une solution tout à fait illusoire car de nouveaux problèmes prennent naissance.

Il arrive même — cela s'est produit dans le département de l'Essonne que je représente — que l'on poursuive la réalisation d'une ville nouvelle devenue absolument inutile. Je pense à l'agglomération de Rougeon-Sénart, satellite de Melun-Sénart.

Les objectifs que l'on a fixés au départ ne sont pas réalistes. Continuer serait donc s'enfoncer lourdement dans l'erreur. Est-on certain, cependant, que l'on ne continuera pas ? Là est la question.

Les organismes prévus par les statuts des villes nouvelles sont en place. Ils poursuivent sur leur orbite et continuent inexorablement sur des données qui sont maintenant dépassées. Il s'agit d'un phénomène administratif bien connu : on poursuit une politique discutée en fonction d'éléments « inertes ».

Voudrez-vous, monsieur le ministre, arrêter ce mouvement dont la continuité est désespérante ? Voudrez-vous repenser la croissance des villes nouvelles en fonction d'objectifs beaucoup plus raisonnables ? Telle est la question fondamentale que je suis conduit à vous poser ce matin.

Je vous demande, par conséquent, de revoir les perspectives d'implantation des villes nouvelles, notamment dans la région parisienne, avant que ne soient commises trop d'erreurs et engagées trop de dépenses inutiles. Ce faisant, nous nous épargnerions d'amers regrets. Il est grand temps d'intervenir. C'est la raison pour laquelle vos réponses revêtiront, pour moi, une grande importance.

Après les propos que je viens de tenir, que l'on n'imagine pas que je veuille mettre les villes nouvelles en difficulté ou que je désire qu'on les abandonne à leur sort. Il n'en est pas question, mais pour un certain nombre d'opérations, mieux vaut faire les comptes et « arrêter les frais » tout de suite, que de continuer aveuglément cette course en avant ruineuse et qui ne se justifie pas, comme je viens de vous le démontrer.

Nous devons examiner maintenant les questions législatives. La loi du 10 juillet 1970 sur les agglomérations nouvelles est caduque. Certes, elle n'a été votée que depuis quelques années, mais elle est pourtant totalement dépassée. De toutes parts, monsieur le ministre, se manifeste la volonté que de larges modifications soient apportées à ce texte.

Pourquoi ? Parce que ce texte est beaucoup trop contraignant et que, si la contrainte est acceptable en cas de nécessité impérieuse, son maintien n'est pas admissible lorsque la nécessité a cessé.

Premier exemple, première contrainte : elle est imposée aux élus par la prééminence de fait des établissements publics. Sans doute, dans le texte, une liaison organique formelle doit-elle intervenir entre l'établissement public, organisme d'Etat composé essentiellement de fonctionnaires, et le syndicat communautaire, composé d'élus. Mais, dans les faits — on le sait bien — les établissements publics sont amenés à avoir la prééminence à l'égard des syndicats communautaires. Par la force des choses, parce qu'ils existent, parce qu'ils définissent une politique, ce sont des éléments qui poussent à cette course en avant extrêmement regrettable dont j'ai parlé tout à l'heure ; ils risquent par là même d'entraîner les villes nouvelles en dehors des limites raisonnables et en dehors de dimensions contrôlables et acceptables.

La solution consiste à redonner, en fait, aux élus le contrôle du développement des villes nouvelles et, pour ce faire, à leur permettre de négocier à nouveau, mais sur des bases toutes différentes, qui soient celles non de la contrainte, mais de la moindre dépendance, les conventions qui lient les syndicats communautaires aux établissements publics.

Deuxième exemple, deuxième contrainte : à terme, les communes qui sont comprises dans le périmètre des villes nouvelles doivent s'intégrer dans une communauté urbaine. C'est là un élément extrêmement discutable. Lorsqu'il apparaît que ces communes n'auront qu'un développement limité, que la ville nouvelle n'atteindra pas le développement gigantesque prévu à l'origine, il serait indispensable de ne pas rendre inéluctable une telle évolution, qui ne pourrait que causer ultérieurement de graves problèmes. Certes, une telle évolution n'interviendra que dans une vingtaine d'années, mais, dès maintenant, il faut penser que le processus inéluctable de la communauté urbaine pour des zones à développement limité est beaucoup trop lourde, beaucoup trop contraignante. Il faut, dans ce domaine, revenir en arrière et prévoir une disposition beaucoup plus souple.

La troisième difficulté, qui est fondamentale, concerne la fiscalité. Il arrive — c'est même courant — qu'une commune soit située pour partie seulement en ville nouvelle. Dès lors, la fiscalité y est différente selon qu'on habite ou non dans le périmètre de la ville nouvelle. Pour le moment, il est absolument impossible de sortir de l'impasse actuelle, à savoir que les habitants de la ville ancienne sont imposés différemment, parfois même surimposés par rapport à ceux de la ville nouvelle.

La commune où se produisent ainsi d'étranges phénomènes n'a aucune possibilité et aucun droit de créer une imposition compensatoire pour rétablir l'équilibre. Il en résulte localement

des situations tendues extrêmement graves. Il convient donc de permettre aux communes, par le vote d'impositions compensatoires, de sortir de l'impasse. C'est cette aspiration à la justice qu'il faut absolument satisfaire.

En bref, la législation actuelle — je n'ai fait qu'en citer quelques éléments — est totalement dépassée, quelques années seulement après sa mise en application. Votre prédécesseur, monsieur le ministre, l'avait admis au cours du débat du 16 juin dernier. Il importe donc d'en tirer très rapidement des conclusions.

Je terminerai en vous disant, monsieur le ministre, que vous devez aujourd'hui confirmer cette analyse et vous déclarer prêt à prendre rapidement, sur le plan législatif, des dispositions et des initiatives pour revenir à un système beaucoup plus sain, beaucoup plus conforme aux aspirations des élus et beaucoup plus adapté aux réalités actuelles.

Tel est mon propos. Je souhaite vivement que vous puissiez vous y rallier, tout au moins dans une large part. (*Applaudissements.*)

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

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, compte tenu de l'heure avancée, je vais essayer de répondre le plus rapidement possible aux questions qui m'ont été posées.

M. Pouille est intervenu sur les autoroutes, plus particulièrement sur celle qui lui tient à cœur, c'est-à-dire l'autoroute A 37 Lorraine. Je tiens, au début de mon propos, à lui dire combien je l'approuve et combien il a raison : mieux vaut effectivement une autoroute à péage que pas d'autoroute du tout.

Vous m'avez rappelé, monsieur Pouille, l'importance pour la Lorraine de la construction rapide de l'autoroute Lorraine—Bourgogne. Cette autoroute doit accélérer l'ouverture de la Lorraine sur l'axe Nord-Sud des vallées de la Saône et du Rhône. Le Gouvernement et moi-même sommes parfaitement conscients du grand intérêt de cette réalisation, aussi bien au plan régional qu'au plan national.

En ce qui concerne le financement, le projet de concession de cette liaison à la Société des autoroutes Paris—Rhin—Rhône est actuellement à l'étude au ministère de l'économie et des finances ; je tiens à vous le faire savoir. Il est prévu que l'Etat apportera, pour la construction de cette autoroute, la même participation que celle qui est consentie par les établissements publics régionaux de Lorraine et de Bourgogne. Si ces propositions recueillent l'approbation de mon collègue ministre de l'économie et des finances, le décret de concession pourrait être signé au cours du premier semestre de 1978. Voilà qui devrait vous apporter satisfaction.

Parallèlement, les procédures de déclaration d'utilité publique sont en bonne voie. En effet, le projet de décret concernant Toul—Langres est à l'examen du Conseil d'Etat ; celui qui est relatif à la liaison Langres—Dijon lui sera transmis prochainement.

Ces dispositions doivent donc permettre de respecter la date de 1981 pour la mise en service de cet axe qui jouera un rôle important, tant pour le trafic national du nord et du sud de la France que pour le trafic international provenant de l'Europe du Nord et de l'Allemagne et se dirigeant vers Lyon et la façade méditerranéenne, comme vous l'avez justement souligné tout à l'heure, monsieur Pouille.

Quant à votre proposition qui consiste à mettre en œuvre d'abord les fonds de la région et du concessionnaire, elle est effectivement très intéressante, mais — vous ne vous en plaindrez certainement pas — j'ai d'ores et déjà inscrit les crédits de l'autoroute Lorraine—Bourgogne au programme de 1978.

Monsieur Boileau, vous avez évoqué les difficultés financières de la Société des autoroutes Paris—Est—Lorraine, l'APEL, concessionnaire de l'autoroute Paris—Metz. Selon vous, le niveau insuffisant du trafic actuel serait, en partie, dû au tracé qui a été retenu.

En réalité, le tracé adopté pour l'autoroute Paris—Strasbourg est le résultat d'un compromis. Sur la partie ouest, il fallait desservir les villes de Reims et de Châlons-sur-Marne. Or, le relief et les problèmes liés aux vignobles ne permettaient pas de faire passer le tracé entre ces deux villes. Par ailleurs, il était intéressant de desservir les régions nord de la Lorraine qui connaissent des difficultés économiques liées à la reconversion de la sidérurgie.

En matière d'autoroutes, nous voulons mener une politique de concessions. Nous devons établir un juste équilibre entre la rentabilité et l'intérêt que représente une autoroute dans l'aménagement du territoire. Le tracé retenu, qui passe par le nord de Metz, répond à ces objectifs et permet également un raccordement plus rapide au réseau autoroutier allemand.

Mais, monsieur Boileau, je vous signale, à toutes fins utiles, que le trafic de novembre 1977 est supérieur de 18 p. 100 à celui du même mois de l'année précédente. Voilà une indication intéressante et encourageante, qui doit vous rendre un peu plus optimiste que vous ne l'avez paru tout à l'heure.

Monsieur Boileau, vous m'avez entretenu, comme M. Pouille, de la canalisation de la Moselle. Vous avez rappelé l'importance de la mise à grand gabarit de cette rivière. La France a effectivement consenti un effort financier important pour cette voie d'eau. Vous m'avez demandé quels étaient les projets d'avenir.

Il s'agit maintenant de valoriser cette importante voie et d'en faire profiter tous les industriels lorrains qu'elle peut desservir. A cet effet, deux lignes d'actions sont prévues : le prolongement de la voie d'eau de Frouard à Neuves-Maisons — l'Etat engagera 17 millions de francs en 1978 pour ces travaux qui devraient être terminés au printemps 1979 — et le parachèvement de la canalisation entre Apach et Frouard, pour lequel 9 400 000 francs sont prévus en 1978.

Ainsi que vous pouvez le constater, l'effort se poursuit, afin que la Moselle joue pleinement son rôle de liaison avec les réseaux navigables des pays voisins.

Monsieur Moreigne, vous vous êtes plaint de l'insuffisance des crédits affectés au réseau des routes nationales déclassées. J'ai, dans un premier temps, élevé ces crédits de 395 millions à 400 millions de francs à l'Assemblée nationale. Puis, cédant aux sollicitations de votre rapporteur général et de vos rapporteurs, j'ai donc porté ce crédit à 405 millions de francs. Un amendement a, d'ores et déjà, été déposé. Je vous demanderai par la suite de l'approuver.

**M. Maxime Javelly.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Je vous en prie.

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

**M. Maxime Javelly.** Ce n'est pas l'intervention de M. Moreigne qui m'incite à l'interrompre. Je voudrais seulement vous poser une question, monsieur le ministre. Vous connaissez bien notre région, puisque vous en êtes un élu. N'estimez-vous pas que le schéma directeur de la voirie qui était autrefois nationale et qui, maintenant, est devenue primaire doit être revu ? Vous savez que la route de la vallée de l'Ubaye et du col de Larche a une vocation internationale, ce qui justifierait une telle révision.

(*M. André Méric remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.*)

#### PRESIDENCE DE M. ANDRÉ MERIC, vice-président.

**M. le président.** Monsieur le ministre, je vous rends la parole.

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Monsieur Javelly, vous avez évoqué votre préoccupation : l'amélioration des relations concernant Aix—Manosque et prolongement vers la vallée de l'Ubaye.

**M. Maxime Javelly.** Et le col de Larche !

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Récemment, nous avons, en conseil interministériel pour l'aménagement du territoire, décidé la réalisation d'une première étape de ce schéma directeur, celle d'Aix-en-Provence—Manosque, sous la forme, à déterminer, soit d'une autoroute à péage, soit d'une voie express, ma préférence personnelle allant — je crois que vous partagerez mon opinion, monsieur le sénateur — vers la solution d'une voie express.

**M. Maxime Javelly.** Je vous remercie, monsieur le ministre, et je vous prie de m'excuser pour cette interruption.

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Vous avez, monsieur Moreigne, ainsi d'ailleurs que M. Mézard, rappelé l'intérêt que présente pour le désenclavement du Massif central la réalisation rapide de l'autoroute A 71 Orléans—Clermont-Ferrand. Je peux à ce sujet rappeler que le désenclavement du Massif central constitue un des objectifs prioritaires de la politique de l'aménagement du territoire menée par le Gouvernement. C'est ainsi que la construction de la section Orléans—Bourges est inscrite au programme d'action prioritaire n° 5 du VII<sup>e</sup> Plan, avec pour objectif sa mise en service en 1980. Il est prévu de mettre en service la section Bourges—Clermont-Ferrand avant la fin de 1983.

Les décrets déclarant d'utilité publique la section Orléans—Vierzon et Vierzon—Bourges ont été signés le 23 septembre dernier et toutes dispositions ont été prises pour que le calendrier fixé par le programme d'action prioritaire soit respecté. Je vous rappelle, par ailleurs, que nous respecterons, en 1978, l'engagement pris de consacrer 250 millions de francs au plan routier du Massif central.

MM. Touzet et Moreigne m'ont fait part de leurs préoccupations sur le sort de la route nationale 20 dans le département de l'Indre. Qu'il me soit permis de rappeler que, depuis plusieurs années, la route nationale 20 a bénéficié, non seulement de travaux de renforcement coordonnés sur l'ensemble de son parcours dans l'Indre, mais aussi d'importants travaux neufs. Il s'agit du créneau au sud d'Argenton-sur-Creuse, de la pénéttrante nord d'Argenton-sur-Creuse, de la première phase de la rocade sud de Châteauroux, et je vous ai indiqué par écrit, vous l'avez rappelé tout à l'heure, qu'au titre du FAC, il avait été possible de doter une nouvelle opération, celle de l'aménagement de la côte de Rhodes, dont les travaux vont commencer dans les jours qui viennent.

Cela me paraît, monsieur le sénateur, de nature à vous satisfaire, je l'espère du moins.

Cependant, au titre des prochaines années, nous prévoyons de lancer une autre importante tranche de travaux sur la route nationale 20. Il s'agit d'un élargissement à deux fois deux voies de la route entre Maisonneuve et Lauthiers, dont le coût s'élève à vingt millions de francs ; je tiens à vous faire savoir que les études et les achats de terrains sont bien engagés. Vous devez d'ailleurs le savoir. J'espère vous apporter là une satisfaction.

Quant à la déviation de la route nationale 20 à Argenton-sur-Creuse dont le coût sera très élevé, vous le savez, quant à la déviation de la RN 151 à Ingrandes, je ne dois pas, en tant que ministre de l'équipement, ignorer l'intérêt qu'elles représentent pour les usagers de ces routes et les habitants des communes concernées ; mais je vous demande tout de même, monsieur le sénateur, de comprendre qu'il n'est pas possible de tout faire en même temps et que ces déviations ne pourront être réalisées que dans un second temps.

Monsieur le président Carous, vous avez longuement évoqué dans votre intervention l'action de mes services locaux de l'équipement. Vous avez estimé que leurs prérogatives n'ont cessé d'augmenter et qu'ils sont omniprésents dans la vie des communes. Vous demandez qu'un changement total intervienne dans la conception des rapports des représentants de l'administration de l'équipement avec les élus locaux. Je crois effectivement que vous soulevez là un problème important, en tout cas un vrai problème. Nous y reviendrons.

Mais je voudrais que les choses soient claires et qu'il ne soit pas fait de procès d'intention. Il faut que chacun se rende compte de la réalité des choses et que les responsabilités soient établies et assumées.

En fait, de quoi s'agit-il ? Le ministère de l'équipement exerce sur place, au contact direct des collectivités locales, et parfois aussi pour le compte d'autres ministères, des responsabilités qui sont quelquefois mal ressenties par les élus.

Par ailleurs, le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire porte la responsabilité de la mise en application d'une législation qui a été très profondément modifiée ces temps derniers, et qui est de plus en plus complexe. Son application est rendue difficile pour un certain nombre de raisons. Nous devons, les uns et les autres — j'en suis sans doute aussi partiellement responsable, puisque j'étais précédemment parlementaire — prendre conscience que chaque modification votée par le Parlement ajoute une complication.

**M. Joseph Raybaud.** C'est vrai !

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Nous exerçons, en plus, des responsabilités diverses. Ainsi mon ministère est chargé du contrôle de l'utilisation des subventions d'équipement pour le compte du ministère de l'intérieur ; il veille également au respect de l'obligation d'architecte, qui est prévue par la loi sur l'architecture pour le compte du ministère de la culture et de l'environnement.

Cet accroissement de compétences, cette omniprésence, monsieur le sénateur Carous, a été réalisé sans augmentation des moyens en personnel. C'est dire que les hommes qui sont chargés de ces mises en application font un effort considérable.

Il faut bien dire également que l'équipement, l'aménagement du territoire envahissent notre existence et deviennent la préoccupation dominante de chacun des élus, de chacun des parlementaires et en particulier de chacun des sénateurs. Dès lors, le représentant local du ministère de l'équipement acquiert, par la force des choses, une autorité considérable qui est ressentie

avec un certain agacement par bon nombre d'élus. Tout cela est compréhensible, mais il faut que chacun situe ses responsabilités à leur juste niveau ; il faut raison garder.

Les préoccupations des membres de mes services locaux sont également celles de chacun des élus qui doivent comprendre la nature et le fond des choses.

Lorsque je vous fais part de ces réflexions, cela ne signifie pas que je me débarrasse de ce problème ; au contraire, j'ai conscience qu'il existe et, personnellement, j'entends le traiter.

Un autre problème extrêmement complexe prend une dimension nouvelle, comme je l'ai fait apparaître au début de mon propos, celui de l'urbanisme. Une longue collaboration a été instaurée avec les maires pour l'établissement des plans d'occupation des sols, ce qui, nous le savons, n'a pas été sans heurt, car le problème est complexe...

**M. Joseph Raybaud.** C'est vrai !

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** ... du fait que l'établissement de ces plans met en jeu des intérêts multiples.

Je veillerai à ce que cette collaboration soit accentuée et poursuivie. C'est ainsi que j'ai fait préparer un manuel à l'usage du maire ; ce manuel explique de façon claire tous les aspects de l'application du code de l'urbanisme.

**M. Joseph Raybaud.** C'est indispensable !

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Il sera adressé à chacun des maires de France pour souligner le pouvoir dont ils disposent en ce domaine et pour leur expliquer comment, en pratique, ils peuvent et doivent l'exercer. (Applaudissements.)

**MM. Joseph Raybaud et Victor Robini.** Très bien !

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** De la même manière, je procéderai, prochainement, à une déconcentration des responsabilités administratives vers les subdivisions territoriales afin — c'est un souci qui m'est personnel — de mettre l'administration de l'équipement à la disposition de ses interlocuteurs...

**M. Joseph Raybaud.** Bravo !

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** ... qu'il s'agisse des usagers ou des élus.

Ainsi, lors d'un voyage récent à Metz, je me suis rendu dans une direction départementale de l'équipement. J'ai appelé mes services à un effort vers l'usager. Pour marquer le début de ce mouvement et le concrétiser, en matière d'instruction des permis de construire, j'ai annoncé plusieurs mesures nouvelles, toutes de nature très concrète, intéressant chaque usager dans la pratique quotidienne. J'ai annoncé une expérimentation, en Lorraine, du nouvel imprimé de demande de permis de construire, pour faire une expérience avant d'en généraliser l'usage. Ainsi, nous ne lançons pas des milliers de formulaires dont l'utilisation se révélerait difficile.

J'ai également décidé la réalisation d'imprimés très simplifiés pour les petits aménagements. Pour ceux-ci, je fais mettre en place dans les services extérieurs des circuits d'instruction très courts. Je veux dire que je vais créer des services qui seront affectés au traitement des petites opérations, de telle sorte que l'évacuation de 40 p. 100 des dossiers puisse intervenir dans des délais extrêmement rapides.

**M. Joseph Raybaud.** Très bien !

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Enfin, je vous l'ai dit au début de mon propos, et ce sera d'une très grande importance si j'en juge par l'expérience réalisée dans le département de la Moselle, je réaliserai une déconcentration de l'action administrative au niveau des subdivisions territoriales.

Enfin, je vais mettre en place un service d'informations et d'assistance personnalisée pour le public sous une forme à peu près similaire à celle qui a déjà été réalisée pour l'assistance architecturale. Les intéressés trouveront dans les subdivisions territoriales ou les mairies des personnes chargées de les aider dans les problèmes d'architecture et de construction et de leur donner les indications qu'ils souhaitent.

La semaine prochaine, je réunirai l'ensemble de mes directeurs départementaux de l'équipement pour leur donner mes directives dans ce sens.

Je répondrai maintenant en même temps à MM. Boucheny et Carat qui ont appelé mon attention sur les conditions de fonctionnement de l'institut géographique national et sur les difficultés que rencontre cet établissement pour assurer l'équilibre de son budget.

Je voudrais tout d'abord vous fournir des précisions sur l'évolution de la mission de service public de cet institut, qui doit demeurer son activité principale. En dehors du fonctionnement de la photothèque et de la cartothèque nationales, et de l'école nationale des sciences géographiques et de certaines actions de recherche — géodésie spatiale, télé-interprétation et télé-détection — l'institut est chargé de l'équipement géographique de base du territoire national. C'est sa vocation essentielle.

Après l'achèvement de la carte au 1/25 000, l'institut géographique national doit maintenant faire porter ses efforts sur la réfection des travaux très anciens de géodésie et de nivellement et sur la révision de la carte qui revêt un caractère d'urgence.

Les objectifs qui lui ont été fixés à cet égard sont d'atteindre progressivement un rythme de 400 feuilles par an, de telle sorte que le délai entre deux révisions n'exécède pas dix ans, ce qui constitue le minimum souhaitable.

C'est dire que l'institut géographique national est loin d'avoir terminé sa tâche d'équipement de base et que son rôle de service public n'est nullement remis en cause.

Vous avez évoqué la réorganisation des services commerciaux de l'institut géographique national. Elle était, à mon avis, indispensable. Grâce à une prospection mieux organisée, le volume des commandes à l'étranger va atteindre un niveau satisfaisant. Si l'IGN est soumis à la concurrence, on ne peut que s'en féliciter : c'est une excellente occasion de lui permettre d'atteindre le niveau d'adaptation nécessaire dans un monde moderne.

Monsieur Carat, vous avez posé le problème de la localisation des activités de l'institut géographique national. Effectivement, il s'est posé du fait de la vétusté de l'imprimerie de la rue de Grenelle. Or, le terrain dont dispose l'établissement à Saint-Mandé ne permet pas d'y transférer la totalité des ateliers.

Les études qui ont été effectuées ont fait apparaître qu'il convenait, d'une part, de rapprocher les ateliers de photogravure des services de cartographie, auxquels ils apportent des concours multiples au cours du même processus de fabrication, d'autre part, de situer l'impression, qui constitue la dernière étape de la confection des cartes, près du lieu de stockage du papier et des locaux où se réalisent le massicotage, le pliage, l'emmagasinage et les expéditions. Il est envisagé, à terme, un double transfert, celui des ateliers de production à Saint-Mandé et celui des ateliers d'impression à Villefranche-sur-Cher. Bien entendu, ces opérations seront réalisées de manière progressive.

Monsieur Hoeffel, nous n'avons pas le temps de reprendre le débat sur cet important problème de la liaison mer du Nord-Méditerranée. Je vous demande de vous reporter aux déclarations que j'ai faites à ce sujet au cours de la séance d'hier.

Monsieur le sénateur, je crois à la participation, notamment celle des régions, dès lors qu'elle prend un caractère financier significatif. Je pense que vous en conviendrez avec moi.

Je voudrais tout de même, sans éluder entièrement le sujet qui vous préoccupe, celui du développement de l'Alsace, faire un bref rappel de l'effort de l'Etat en faveur du réseau routier alsacien. Vous souhaitez la réalisation rapide d'un axe Nord-Sud à deux fois deux voies venant compléter les autoroutes Paris-Strasbourg et Mulhouse-Beaune. M. le Président de la République vous a annoncé, à Colmar, que cet axe serait réalisé. Un PAPIR de 600 millions de francs a été mis au point pour l'exécution de ce projet. Comme vous le savez sans doute, l'avancement de ce PAPIR est satisfaisant, puisque l'Etat y a apporté 160 millions de francs en 1976 et 1977, et que 110 millions de francs sont prévus pour 1978. Par conséquent, je pense que l'Alsace n'a pas à se plaindre.

Monsieur Carat, j'ai noté la difficile évolution de votre projet de rénovation urbaine. Tout ce que je peux vous dire, c'est que j'ai été attentif à vos propos et que je vais me renseigner sur le cas que vous m'avez signalé. Je vous répondrai par écrit de façon très précise.

Dans le même temps, je vérifierai si le mécanisme du FNAFU fonctionne bien. D'après les renseignements qui m'ont été fournis par mes services, je crois que c'est le cas. Jusqu'à présent, le rythme d'évacuation des dossiers paraît satisfaisant. Mais sait-on jamais ! Il est toujours important d'être informé et d'être alerté lorsqu'on a une responsabilité ministérielle.

M. Ehlers a évoqué les graves difficultés qui affectent le port de Dunkerque et qui seraient dues à diverses raisons. Dans cette affaire, toutes sortes de responsabilités ont été évoquées, mais l'une d'entre elles a peut-être été oubliée. Ne serait-ce pas, par hasard, l'attitude des dockers ?

Je ne reviendrai pas sur l'historique de cette affaire ni sur ses péripéties, que vous avez certainement suivies.

Un accord est intervenu, au printemps de 1977, après de très difficiles et de très nombreuses négociations que mon prédécesseur et mes services ont sans cesse provoquées. Je salue ici la volonté très affirmée qu'ils ont eue de faire aboutir ces discussions.

Il est bien évident que cet arrêt prolongé a perturbé considérablement l'équilibre économique du port et des nombreuses professions dont les activités sont très étroitement liées à celles de ce port. Il faut bien se rendre compte qu'une part importante du trafic a été détournée vers les ports étrangers concurrents.

Mais il ne faut pas imaginer que tout est désormais réglé à Dunkerque, car des difficultés nouvelles sont encore apparues. Elles entraînent, hélas ! des retards à la mise en service du nouveau quai aux aciers.

En effet, peu avant la date du 2 novembre prévue pour le démarrage du quai, les dockers ont été conduits à déclarer officiellement qu'ils dénonçaient l'accord « quai aux aciers » du 30 avril 1977, dans sa partie salariale, c'est-à-dire dans sa partie essentielle, et ils ont renouvelé, le 7 décembre dernier, des revendications qui conduiraient à une augmentation des charges salariales d'exploitation de 60 p. 100. Bien sûr, cela a eu pour effet de rompre immédiatement toute négociation.

Ces revendications me paraissent à l'évidence excessives, et je constate que les dockers refusent tout simplement l'application de l'accord qu'ils ont signé le 30 avril 1977. Ce refus est à l'origine du fait que le nouveau quai aux aciers, qui représente un investissement de 50 millions de francs — ce qui n'est pas une bagatelle — n'est toujours pas entré en service, pour le plus grand profit des ports étrangers tels que Anvers et Rotterdam.

M. Gérard Ehlers. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Je vous en prie.

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

M. Gérard Ehlers. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me permettre de vous interrompre. Je voulais simplement vous faire une proposition : accepteriez-vous qu'un débat puisse s'engager devant le Sénat sur la politique portuaire de la France ?

M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Je suis tout à fait d'accord, car ce problème extrêmement intéressant mérite d'être traité à fond.

En fait, où en sommes-nous ? Dunkerque vient de perdre 70 000 tonnes de tubes de Pont-à-Mousson et, dans quelques jours, ce seront les 30 000 tonnes de tubes de Vallourec qui vont transiter par les ports étrangers, sans parler de la perte probablement définitive du trafic vers la Sarre, qui passe désormais par Rotterdam, avec comme conséquence une diminution très importante du trafic de la SNCF.

Oui, monsieur le sénateur, cette affaire mérite un débat parce qu'elle est très grave. Nous avons procédé à des investissements considérables et, en raison de l'attitude de quelques-uns, nous sommes en train de perdre l'un des meilleurs atouts de ce pays.

Monsieur Tajan, vous avez attiré mon attention sur le problème des accidents de la route, et plus particulièrement sur l'insuffisance de la signalisation aux intersections des routes qui n'appartiennent pas au réseau à grande circulation.

Vous savez que la sécurité des usagers est l'un des soucis constants du Gouvernement. J'en donnerai pour preuve l'existence du programme d'action prioritaire n° 20 relatif à la sécurité routière, dont vous avez vous-même parlé.

Les différentes mesures prises depuis plusieurs années ont permis d'abaisser le nombre de morts sur les routes à 13 000, c'est-à-dire à un niveau inférieur à celui de 1965, et cela malgré un accroissement extrêmement important de la circulation depuis cette époque.

Le Premier ministre vient d'ailleurs d'affirmer sa volonté de poursuivre cette action et a demandé aux différents responsables de la sécurité routière de tout mettre en œuvre pour tenter de réduire ce chiffre encore impressionnant, hélas !

En ce qui concerne plus particulièrement la signalisation des intersections, je rappellerai tout d'abord que sur les 27 000 kilomètres du réseau national, tous les carrefours, à l'exception des chemins de terre, sont équipés d'une signalisation qui précise sans ambiguïté le régime de priorité. Il en est de même de 40 000 kilomètres de chemins départementaux.

Les autres chemins départementaux et les voies communales ne font pas l'objet de mesures systématiques, et une généralisation de la signalisation poserait un certain nombre de pro-

blèmes. Il s'agit, tout d'abord, d'un problème financier qu'il ne m'appartient manifestement pas de régler, mais qui, je vous l'indique au passage, ressortit à la compétence du ministère de tutelle des collectivités locales, c'est-à-dire du ministère de l'intérieur. Il s'agit, ensuite, d'un problème de doctrine : d'une part, la floraison de panneaux de circulation sur nos routes est bien souvent critiquée, car elle amoindrit leur impact, d'autre part, on connaît mal la part des accidents qui seraient évités si les priorités étaient clairement affichées aux intersections. Néanmoins, monsieur le sénateur, j'entends tenir compte de vos suggestions en demandant à mes services de les étudier.

Monsieur Colin, de votre intervention sur les villes nouvelles, dont nous avons déjà parlé hier, j'ai retenu trois points principaux : le statut législatif des villes nouvelles, le problème de leur rythme de développement et, enfin, le lien qui existe entre les syndicats communautaires et les établissements publics d'aménagement.

Il me faut tout d'abord rappeler que les problèmes posés par la loi du 10 juillet 1970 sont à l'étude au ministère de l'intérieur. A ma connaissance, quatre propositions de loi ont été déposées et le Gouvernement a demandé au ministre de l'intérieur d'étudier un projet de loi qui pourra, j'en suis certain, prendre en considération vos suggestions.

Je crois que le problème du rythme de développement des villes nouvelles est maintenant bien étudié. Mon prédécesseur l'avait évoqué devant le Sénat, en réponse à une question posée par M. Bonnefous, président de votre commission des finances. Pour la région parisienne, l'objectif actuel de 15 000 logements par an pour l'ensemble des villes nouvelles me paraît raisonnable et il correspond à un besoin.

Vous savez que j'ai visité, il y a quelques jours à peine, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Cette visite clôturait la campagne de promotion de la maison individuelle qui a été menée dans les villes nouvelles de la région parisienne. La politique foncière de qualité menée jusqu'à aujourd'hui permet maintenant d'offrir aux habitants de l'Ile-de-France le type de logements qui correspond à leur aspiration profonde.

Cela montre qu'il faut aborder le problème des villes nouvelles sans passion, avec raison, dans le désir d'aboutir à des solutions communément acceptables pour les différentes parties intéressées. Je vous promets, monsieur Colin, de m'y employer.

C'est ainsi que j'examinerai votre proposition de réétudier le lien existant entre les syndicats communautaires et les établissements publics d'aménagement. Mais il faut être conscient que ce lien justifie aussi le régime financier particulièrement favorable des villes nouvelles. Il faut également veiller à ne pas introduire de modifications brutales qui perturberaient des équilibres, qui, comme vous le disiez vous-même, ont été rendus fragiles par les inflexions de la croissance démographique.

Voilà, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je pouvais faire à vos différentes interventions, et je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements sur les travées de l'UCDP, du RPR, à droite, ainsi que sur plusieurs travées de la gauche démocratique.*)

**M. Joseph Raybaud.** Très bien !

**M. Michel Moreigne.** Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

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

**M. Michel Moreigne.** Veuillez m'excuser, monsieur le président, de prolonger quelque peu ce débat.

Vous m'avez demandé, monsieur le ministre, si je voterais l'amendement n° 180. Bien sûr, que je le voterai, mais vous m'avez laissé sur ma faim en ne répondant pas à la question précise que je vous ai posée. Je vous ai demandé de bien vouloir, si cela était dans vos possibilités, me confirmer que le tracé de la future autoroute Paris—Clermont-Ferrand, dans son deuxième tronçon Bourges—Clermont-Ferrand, passerait par Montluçon. Je voudrais que vous me disiez si ce qui était vrai le 3 octobre 1977, confirmé par une lettre de M. Fève à M. le sénateur Cluzel, qui m'a autorisé à en faire état, continue à être vrai aujourd'hui.

La décision de principe sur le choix du tracé de la section Bourges-Sud—Clermont-Ferrand a été prise en juin dernier par le ministre de l'équipement, qui a retenu un tracé passant par Montluçon.

L'avant-projet sommaire simplifié relatif à cette section est d'ores et déjà en cours d'élaboration. Le dossier correspondant permettra de définir plus précisément le tracé de la future autoroute et servira de base à l'engagement des procédures de déclaration d'utilité publique et de dévolution de la concession.

Ce qui était vrai le 3 octobre continue-t-il à l'être aujourd'hui, 9 décembre ?

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Vous avez raison, monsieur le sénateur, mais, si je n'ai pas apporté de précisions tout à l'heure, c'est parce qu'il m'a semblé que cela allait de soi.

Il n'est pas question pour moi, en effet, de remettre en cause la décision de mon prédécesseur au sujet de ce tracé.

**M. Michel Moreigne.** Je vous en remercie.

**M. le président.** Je suis informé que plusieurs sénateurs souhaiteraient répondre au Gouvernement. Or le règlement dispose qu'en pareille circonstance la parole ne peut être donnée qu'à un seul orateur, ce qui vient d'être le cas.

Je ne peux donc pas leur donner satisfaction, mais je leur signale qu'ils pourront demander à intervenir au moment de l'examen des crédits.

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire et figurant aux états B et C, ainsi que l'article 78 ter.

Toutefois, les votes sur l'ensemble des titres seront réservés jusqu'à la fin de l'examen des crédits de l'équipement et du logement.

ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 497 511 502 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

« Titre IV, plus 277 666 541 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

ETAT C

**M. le président.** « Titre V : autorisations de programme, 1 386 622 000 francs. »

« Crédits de paiement, 647 257 000 francs. »

**M. René Touzet.** Je demande la parole.

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

**M. René Touzet.** Monsieur le ministre, vous avez répondu tout à l'heure à certaines des questions que je vous avais posées, mais j'ai le regret de vous dire que je ne peux pas m'en contenter.

Vous avez, bien sûr, évoqué les travaux effectués sur la nationale 20. Ces travaux, notamment les renforcements coordonnés, ne facilitent pas la fluidité du trafic.

Vous ne vous êtes pas engagé pour 1978 à réaliser la mise à quatre voies du parcours Châteauroux—Lothiers ! mais — ce qui est beaucoup plus grave encore — vous avez confirmé que le coût des travaux relatifs à la traversée d'Argenton était trop important pour qu'ils soient entrepris dès maintenant. Cela signifie que nous allons aboutir à l'asphyxie complète de cette région, asphyxie qui risque d'être définitive.

L'infrastructure de la nationale 20, qui était une des principales radiales françaises, ne correspond plus aux besoins actuels. Aussi, monsieur le ministre, j'aurai le regret de voter contre votre budget.

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

« Titre VI : autorisations de programme, 13 310 033 000 francs. »

« Crédits de paiement, 1 717 802 000 francs. »

**M. Auguste Billiemaz.** Je demande la parole.

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

**M. Auguste Billiemaz.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je veux attirer votre attention sur les autoroutes A 42 et F 42, Lyon—Genève et Mâcon—Pont-d'Ain.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'avoir informé que vous aviez signé la concession avec la société du tunnel sous le Mont-Blanc pour le tronçon Genève—Châtillon-de-Michaïlle.

Je me permets de vous rappeler que tous les parlementaires de l'Ain, accompagnés de M. Boyon, président de la commission des finances du conseil général, avaient été reçus, à leur demande, par votre prédécesseur, M. Fourcade.

Le but de notre visite était de l'informer que la priorité des priorités devait être donnée à la construction du tronçon Pont-d'Ain—Nantua—Bellegarde.

Sur la route existante, il passe actuellement en moyenne 15 000 véhicules par jour, dont 3 000 à 4 000 poids lourds.

La vie devient intenable à Nantua et à Bellegarde, et chaque semaine, pour ne pas dire chaque jour, on déplore de nouvelles

victimes. La semaine dernière, un petit enfant de six ans et demi a été tué sur un trottoir, happé par un camion ; le même jour, un chauffeur avait déjà été tué.

Il est impossible aux piétons de traverser la rue. Aussi la situation dans ces deux villes devient-elle explosive.

Vous devez signer bientôt la concession du tronçon Pont-d'Ain—Nantua—Châtillon de Michaille avec la société Paris-Rhin-Rhône. Or, si mes renseignements sont exacts, cette société est occupée à faire les autoroutes de l'Est et ne pourra pas commencer les gros travaux avant au moins deux années.

Ne serait-il pas possible, puisque la société du tunnel sous le Mont-Blanc va commencer incessamment le tronçon Genève—Châtillon, de concéder à cette dernière quelques kilomètres de plus pour construire cette autoroute jusqu'à Saint-Martin-du-Frêne ? Les deux villes de Nantua et de Bellegarde seraient ainsi libérées, et les habitants pourraient respirer.

La situation est trop dangereuse pour qu'une solution ne soit pas trouvée rapidement.

Depuis des années, des promesses sont faites aux populations et, chaque mois, on renvoie la concession à plus tard.

Je pense que cette solution devrait satisfaire tout le monde et ne porterait pas un grave préjudice à la société Paris-Rhin-Rhône.

Monsieur le ministre, j'aimerais bien connaître votre point de vue à ce sujet.

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Je demande la parole.

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

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le sénateur, s'agissant de la liaison Lyon—Genève, des renseignements qui me sont communiqués il ressort que nous avons bien l'intention de commencer par le tronçon Pont-d'Ain—Nantua—Bellegarde, ce qui vous donnerait, par conséquent, satisfaction.

Maintenant, le changement de concessionnaire me paraît une opération difficile à tenter, mais je peux toujours intervenir auprès de celui qui a été retenu pour qu'il ne se laisse pas retarder par d'autres ouvrages et pour qu'il se manifeste dans les délais les plus brefs. J'en prends bonne note.

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

« Titre VII : autorisations de programme, 6 146 000 F ».

« Crédits de paiement, 5 000 000 F. »

Personne ne demande la parole ?...

#### Article 78 ter.

**M. le président.** « Art. 78 ter. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1978, à 400 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire prévu par ce texte. »

Par amendement n° 180, le Gouvernement propose, dans le texte de cet article, de remplacer la somme de 400 000 000 F par 405 000 000 F.

La parole est à M. le ministre.

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Je n'ai pas d'autre argument à développer puisque j'en ai longuement parlé dans mon intervention hier soir, et encore tout à l'heure au cours de mes réponses aux différents intervenants.

Cet amendement, mesdames, messieurs les sénateurs, ne devrait pas rencontrer, je crois, beaucoup d'opposition.

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

**M. Jacques Descours Desacres, au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet amendement répond aux préoccupations de la commission des finances. Elle émet donc un avis favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 180, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 78 ter, ainsi modifié.

(L'article 78 ter est adopté.)

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des crédits concernant la section I, équipement et ports.

Le Sénat voudra sans doute, étant donné l'heure, renvoyer à quinze heures la suite de ses travaux. (Assentiment.)

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

(La séance, suspendue à douze heures cinquante-cinq minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)

PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY,  
vice-président.

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

— 3 —

#### DECES DE M. ANDRE MIGNOT, ANCIEN SENATEUR

**M. le président.** J'ai le profond regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue André Mignot qui fut sénateur des Yvelines de 1968 à 1977.

— 4 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1978

Suite de la discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1978, adopté par l'Assemblée nationale.

#### Equipement et aménagement du territoire.

(Suite.)

#### II. — TRANSPORTS, SECTION COMMUNE, ET III. — TRANSPORTS TERRESTRES

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire : II. — Transports, section commune, et III. — Transports terrestres.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Marcel Debarge, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la question des transports est l'une des plus importantes et des plus préoccupantes de celles qui se posent au pays.

En effet, la part des transports dans la vie économique et sociale est devenue si grande et, en outre, si étroitement associée à la détermination de notre mode de vie, que l'ensemble des questions et des problèmes relatifs aux transports ne manqueront pas de nécessiter, dans la perspective de la prise en compte du progrès de notre pays, une attention accrue et une action de plus en plus rationnelle.

Si la politique des transports façonne, dans une certaine mesure, le comportement et la qualité de notre existence, elle oriente encore et doit tendre à harmoniser le progrès de la nation. Celle-ci trouve, en effet, dans le bon état général de ses innombrables communications en hommes et en produits, un facteur d'harmonie à son équilibre et à sa croissance.

Il importe d'avoir à l'esprit les raisons que je viens d'évoquer pour examiner le budget des transports.

La section commune, qui regroupe les dotations intéressant les services communs du secrétariat d'Etat, c'est-à-dire les crédits concernant l'administration centrale ainsi que ceux relatifs à des subventions pour certaines études ayant trait à l'ensemble des transports par terre, par mer et par air, ne représentent que 0,6 p. 100 de la masse totale du budget des transports.

Bien que l'on constate une augmentation des crédits pour les dépenses ordinaires, si l'on fait abstraction des pensions, on peut remarquer que les dépenses de fonctionnement des services progressent très légèrement d'une année à l'autre : de 6,3 p. 100. Quant aux dépenses en capital, si, pour le budget de 1977, la réduction n'affectait que les crédits de paiement — il est vrai de l'ordre de 40 p. 100 — elle affecte cette année les autorisations de programme et les crédits de paiement dans une proportion voisine.

Cette réduction générale ne doit pas, néanmoins masquer une progression de la subvention d'équipement à l'institut de recherche des transports. Globalement, ce secteur se caractérise par une économie.

La section des transports terrestres voit, si l'on compare les chiffres de budget initial à budget initial, ses crédits progresser d'une manière très forte, puisque l'augmentation est de 35 p. 100.

Cependant, une fois prise en compte la mise à jour opérée au printemps 1977, la progression n'apparaît plus que de 2,7 p. 100, contre 12,5 p. 100 pour l'ensemble du budget général.

J'en viens maintenant à l'examen du secteur public concerné par le budget. Les objectifs de ce secteur visent à assurer le développement qualitatif et quantitatif du transport collectif.

L'action de la SNCF sur la structure de notre appareil de production — l'industrie française du matériel ferroviaire est une des premières du monde — son rôle stimulateur sur le progrès technique, l'importance de son trafic qui est supérieur d'un quart à celui des chemins de fer allemands, son efficacité, enfin, comme service public, donnent à cette entreprise nationale une importance qui outrepassa celle des autres secteurs.

L'année 1975 avait vu baisser fortement le trafic marchandises. Ce dernier dépend, en effet, de l'activité économique. Le trafic global — marchandises et voyageurs — après avoir subi une augmentation en 1976, n'a pu réussir, en dépit de la timide hausse des six premiers mois de 1977, soit 0,3 p. 100, à retrouver le niveau de 1974.

Cette perte de trafic est, pour l'essentiel, le résultat de la crise économique qui a notamment frappé l'industrie lourde, en particulier le fer et l'acier. Mais cette baisse d'activité provient encore du fait que le trafic de la SNCF dépendait pour une large part du transport des produits pondéreux. Or, les grands complexes sidérurgiques reçoivent leurs minerais et une grande partie du coke par voie maritime.

Tandis que s'amenuisaient les besoins de transports lourds, croissait l'importance des produits finis ou semi-finis, marchandises soumises à la concurrence routière. Ce changement de la nature du fret nécessite la modification du matériel roulant, voire de certaines installations. L'investissement à cet égard demeure insuffisant.

La SNCF, par rapport aux chemins de fer d'autres pays européens, connaît un des plus faibles niveaux d'investissement proportionnellement au trafic assuré. Ce ne sont pas les importants concours de l'Etat — participation aux charges d'infrastructures, compensation de diverses contraintes comme les tarifs réduits ou le maintien de lignes déficitaires, participation aux charges de retraite SNCF, compensation pour retard dans les majorations de tarifs — qui pourraient équilibrer les comptes de la SNCF. Cela dépend, en effet, en grande partie de la situation économique et du redressement de celle-ci.

J'attirerai cependant votre attention — ne faisant que répéter ce que d'autres rapporteurs ont déjà dit avant moi, parce que les faits eux-mêmes se répètent — sur la tendance à appeler déficit l'ensemble des versements effectués à la SNCF. Or je prends soin de préciser qu'aucune somme allouée à la SNCF dans le budget de 1978 n'est destinée à couvrir un déficit.

Pour 1978, les crédits augmentent très faiblement par rapport à 1977, si l'on fait abstraction des crédits 1977 au titre de 1976.

Les investissements réalisés par la SNCF au cours des années 1976 et 1977 se sont accrus à un rythme qui permet une certaine modernisation de cette société. Toutefois, l'on notera qu'ils demeurent, à l'exception de la subvention de l'Etat pour les travaux de la gare du Nord, en vue de l'interconnexion des réseaux SNCF-RATP, financés sur ses ressources propres grâce notamment à des emprunts.

Notre commission des finances, lors de l'audition de M. le ministre de l'équipement et de M. le secrétaire d'Etat aux transports, avait soulevé un problème d'investissement relatif à la ligne nouvelle Paris—Sud-Est. Cette opération a déjà suscité des arguments opposés. Cette réalisation permet cependant une économie en produits énergétiques et l'accès d'un plus grand nombre d'usagers à la vitesse et au confort.

Il serait bon que vous précisiez, monsieur le secrétaire d'Etat, en ce qui concerne cette réalisation, le calendrier de sa mise en service qui, si je vous ai bien compris lors de votre audition devant la commission des finances, doit se faire par étapes. Toujours selon cette même idée suivant laquelle la question de l'énergie déterminera l'économie du pays, il apparaît sans doute bon de poursuivre l'électrification de la Bretagne et de la ligne Narbonne—Cerbère.

En ce qui concerne l'organisation de la continuité territoriale entre le continent et la Corse, il est prévu, pour 1978, une augmentation de l'ordre de 52 p. 100 par rapport au budget initial de 1977. Il s'agit, vous le savez, de la mise en œuvre de la nouvelle organisation des transports maritimes dans le cadre d'un service public par trois compagnies maritimes sous l'autorité et avec la collaboration de la SNCF.

Je relève encore, en ce qui concerne les chemins de fer, que la majoration des tarifs demeure bien insuffisante pour prétendre annuler le déficit du compte d'exploitation. Mais il nous faudrait sans doute aussi mettre en relation ce léger accroissement de la tarification avec l'ensemble des difficultés que traverse notre pays.

Sans un progrès de productivité important, il ne saurait se dessiner une évolution des tarifs au rythme de celle de l'indice des prix du produit intérieur brut. Le problème de la sous-tarification des transports, souligné par la commission des transports du VII<sup>e</sup> Plan, demeure donc.

Une dotation assez forte, en augmentation de l'ordre de 23 p. 100 sur le budget initial de 1977, intervient pour maintenir en service les lignes omnibus.

Cette mesure ne peut qu'aller dans le sens du maintien de l'usage comme de la qualité de service à des zones à trafic peu élevé.

Les subventions aux réseaux secondaires sont destinées, pour l'essentiel, au réseau corse, avec une augmentation de 8,5 p. 100 par rapport à 1977. Notons que les autres réseaux ne reçoivent qu'une subvention dérisoire de 200 000 francs.

Si j'ai insisté quelque peu sur cette entreprise nationale, c'est qu'à mon sens toute politique des transports doit avoir pour finalité et pour priorité le service public.

Ce qui me paraît fondamental — au sens étymologique du terme — c'est de posséder une politique qui soit le résultat d'une vision globale. Or, il n'existe que deux perspectives possibles : l'économie de marché ou le service public. Je constate que, depuis 1960, l'économie de marché pénètre les transports ; c'est ainsi qu'à l'exception des dotations pour les charges de service public et pour la limitation des majorations de tarif, la plupart des autres postes furent fixés dans cette optique.

L'optique du service public demeure, à mon sens, prioritaire car elle offre à tous ceux qui, économiquement, socialement et géographiquement, sont encore déshérités des moyens modestes de tempérer les inégalités de la fortune.

Les travailleurs de la SNCF, le public et la nation elle-même dans son entier ont intérêt à ce que ce service collectif, dont le sérieux est reconnu par tous, puisse poursuivre son développement.

Arrivé à ce point du rapport, je me permettrai, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous poser une question d'actualité : quelle est la position du Gouvernement à l'égard des revendications formulées par le personnel de la SNCF, et qui font l'objet des arrêts de travail que nous connaissons aujourd'hui ?

En revanche, la gestion d'une autre grande entreprise semble meilleure : il s'agit de la RATP, service important, qui compte plus de 35 000 agents.

Le réseau ferré de la RATP connaît un trafic constant ; le trafic autobus, grâce aux couloirs de circulation, grâce également à la création de la carte orange, a subi un redressement.

Les investissements du réseau ferré pour les besoins d'extension ou de création de lignes sont importants ; ils relèvent d'un choix. Ils sont liés à l'urbanisme dans les départements de la couronne de la région parisienne, urbanisme parfois contestable, ou discutable.

L'aide financière de l'Etat concerne ici la relation fondamentale domicile-travail.

Je rappellerai que vient d'être inauguré par le chef de l'Etat le tronçon central Auber—Nation, qui rend continue la ligne Saint-Germain-en-Laye—Boissy-Saint-Léger ; par ailleurs, sont prévus le prolongement de la ligne de Sceaux de Luxembourg à Châtelet et l'ouverture au public de la section Fontenay-sous-Bois—Noisy-le-Grand—Mont-d'Est.

En ce qui concerne les crédits du budget 1978, on relève une progression de l'ordre de 2,6 p. 100. Toutefois, les autorisations de programme diminuent ainsi que les crédits de paiement.

Il nous faut noter dans la part des subventions à la RATP que la région d'Île-de-France verse — c'est là un transfert de charges difficile à supporter — près de 313 millions de francs contre 270 millions environ pour l'Etat. Le versement de transport à la charge des entreprises de la région parisienne s'élève à 600 millions de francs pour 1977.

Au sujet de la politique de la RATP, il m'apparaît qu'un effort important doit être mené pour l'ouverture de lignes transversales de banlieue à banlieue, ainsi que la prolongation, en évitant la pollution, de certaines lignes de métro dans les départements de la couronne.

Dans l'ensemble, il faut reconnaître que la RATP contribue de façon encourageante à la poursuite d'une politique de transports en commun.

Qu'il me soit permis ici de souligner, tant en ce qui concerne la SNCF que la RATP, les efforts et la compétence des personnels de ces entreprises.

En province, le métro vient d'entrer en service à Marseille — une ligne ; Lyon verra prochainement l'ouverture d'une ligne, Lille étant inscrit pour un prochain programme de réalisation.

J'en viens maintenant à la situation dans le secteur privé.

Le trafic du transport routier, en comparaison avec ses concurrents SNCF et batellerie, a diminué plus faiblement. Cependant, le problème du transport routier demeure lié, en grande partie, à la politique des autoroutes à péage, dont un des effets est de refluer une partie du trafic vers les routes ordinaires.

J'avais l'intention de développer plus longuement la question des autoroutes, mais les débats d'hier et de ce matin ont permis d'apporter les réponses aux questions posées par les sénateurs.

Nous avons, vous le savez, la chance de posséder un réseau ferré exceptionnellement dense et bien réparti. Le progrès technologique accompli dans le domaine de la manutention — conteneurs — permet d'assouplir les conditions d'utilisation du rail et d'améliorer la coordination du couple rail-route, coordination cependant encore bien insuffisante, comme l'ont observé plusieurs membres de la commission des finances.

Pour la batellerie, la situation ne s'améliore guère ; le trafic n'augmente pas et les crédits se gèlent. On note cependant un effort : deux millions de francs iront à la compagnie française de navigation sur le Rhin. Nous sommes, dans cette activité, bien en retard sur nos voisins ; il y aurait là une politique des transports à effectuer, peu consommatrice d'énergie.

J'attire aussi votre attention sur les conditions de travail dans la batellerie : pour des horaires approchant les cinquante-sept heures par semaine, le salaire avoisine seulement le SMIC.

J'en viendrai alors, si vous le voulez bien, vous renvoyant à mon rapport écrit pour un complément d'informations, à d'autres points de ce budget 1978.

Je note que les autorisations de programme en direction de la province et ce pour la première fois, dépassent celles qui sont consacrées à la région parisienne. Cependant, compte tenu du déroulement d'opérations de longue durée, les crédits de paiement restent deux fois plus élevés en Ile-de-France qu'en province.

Vous partagez tous, mes chers collègues, le souci de développer les transports en commun dans les villes de province comme dans celles de la région parisienne.

Au niveau des prix moyens de déplacement, le transport individuel coûte plus cher à la collectivité que le transport collectif, en investissement, en pollution, en nuisance et, hélas, en accidents.

L'on ne peut ici que rappeler les objectifs numéro 3 retenus dans le VII<sup>e</sup> Plan : augmenter de 60 p. 100 le nombre des déplacements effectués par les réseaux de transport pour la province et de 15 p. 100 pour les transports collectifs urbains. Cet objectif est repris par le budget 1977, et je pense garder une certaine objectivité ou, comme le disait Beuve-Méry, une « subjectivité désintéressée » en vous faisant remarquer, mes chers collègues, que les sommes demeurent encore en retrait par rapport aux objectifs annuels du Plan — 20 p. 100 environ.

Le financement des transports parisiens est également assuré par la collectivité nationale, ce qui n'est pas sans amener, il faut bien le dire, une réaction de la province.

La politique réelle des transports en commun appelle de la conviction. Elle doit être développée. Bien des communes rurales ne dépendent que du transport routier. Or, comment voulez-vous qu'avec les prix de transports, sans réductions liées aux diverses situations sociales, certains habitants ne demeurent pas délaissés ? Le seuil du versement de la taxe des transports pourrait être abaissé pour toute commune manifestant la volonté de pratiquer une politique de transport collectif.

Bien des efforts restent à faire, notamment en matière de communication dans tous les domaines, pour adapter nos infrastructures aux infrastructures européennes.

Je ne souhaite pas retenir plus longtemps votre attention. Ce rapport, je le conçois, fut incomplet ; je pense toutefois que ces quelques remarques concernant le budget des transports pour 1978 auront servi d'amorce au débat.

Notre souhait est de voir s'instaurer, en matière de transport, une plus grande égalité, une plus grande rationalité, une plus grande harmonisation, cela pour le plus grand bien de tous et pour le progrès de la nation. (Applaudissements.)

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

**M. Auguste Billimaz,** rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les précisions fournies par M. Debarge dans son excellent exposé me dispensent d'entrer dans le détail des dotations budgétaires.

L'examen des dispositions budgétaires concernant les transports terrestres est, pour votre commission, l'occasion de faire le point de la situation de ce secteur, qui comporte des aspects à la fois économiques et sociaux.

Nous examinerons donc l'évolution générale des transports de voyageurs et de marchandises en France avant d'étudier de façon plus approfondie la situation de la société nationale des chemins de fer français, de la régie autonome des transports parisiens et des transports collectifs urbains de province.

La physionomie du trafic de voyageurs n'a pas sensiblement évolué au cours des trois dernières années. La progression ayant été à peu près générale, qu'il s'agisse des transports en commun urbains, des services d'autocars interurbains ou des véhicules privés.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, pour lequel les résultats sont connus avec précision, le trafic a atteint en 1976, 66 milliards de voyageurs-kilomètres contre 61,7 milliards en 1974, soit une progression de 6,5 p. 100.

Pour la route, dont les chiffres sont moins précis, on note pour la première fois une faible augmentation des transports collectifs urbains de province et un accroissement beaucoup plus marqué de l'activité des autocars — 9 p. 100 — qui bénéficie, en particulier, du développement du tourisme et du ramassage scolaire. Enfin, le chiffre des voyageurs-kilomètres concernant les usagers de voitures particulières et de deux roues reste impressionnant — 329 milliards de voyageurs-kilomètres — bien que sa progression se soit sensiblement ralentie.

Au total, plus de 75 p. 100 des transports de personnes s'effectuent par voie routière.

Cette situation ne manque pas d'être préoccupante du point de vue énergétique si l'on considère que l'usager de la route consomme de six à huit fois plus de carburant que celui du rail.

En ce qui concerne les marchandises, le trafic total, qui avait sensiblement diminué en 1975, s'est quelque peu raffermi en 1976. Mais si le recul a été faible pour la route, il n'en a pas été de même pour le rail et la voie d'eau. Ainsi la part routière sera-t-elle passée de 38 à 45 p. 100 en dix ans, tandis que celle du rail aura rétrogradé de 52 à 32 p. 100.

Nous avons dit déjà les raisons d'une telle évolution, qui résulte de la réduction des pondéreux et des qualités du transport routier, parmi lesquelles on retiendra la rapidité et la livraison de porte à porte. Un effort devra être fait par la SNCF pour réduire les délais d'acheminement de son fret.

Quant à la navigation intérieure, il est à peine besoin de signaler qu'elle souffre à la fois, comme le rail, de la diminution des pondéreux, mais aussi, et peut-être surtout, de son caractère artisanal.

Voyons maintenant comment se présente la situation financière de la SNCF.

Les financements extérieurs dont a bénéficié la SNCF pour les années 1976 et 1977 sont passés de 12,6 à 15,6 milliards de francs.

Ainsi, les versements affectés à cette entreprise dont nous signalions depuis plusieurs années la continuelle progression ont augmenté plus rapidement encore qu'auparavant et à raison de plus du tiers en trois ans.

Nous notons, en outre, que les crédits inscrits à la loi de finances sont complétés à chaque exercice par des collectifs de plus en plus importants parmi lesquels celui de 1977 mérite une mention spéciale puisque la correction en hausse a dépassé 38 p. 100.

Il y a donc une sous-estimation, que nous aurions tendance à qualifier de systématique, des aides accordées à la SNCF pour lesquelles nous souhaiterions que le Gouvernement nous fournisse quelques éclaircissements.

Nous observons, en particulier, qu'aucune compensation tarifaire n'avait été prévue au budget primitif de 1977 alors qu'il a fallu accorder, en cours d'année, 3,5 milliards de francs, à ce titre, soit 20 p. 100 des recettes totales.

Quant au compte d'exploitation, il fait apparaître, pour 1977, un total de recettes de 18 milliards de francs et un montant de dépenses de 30,6 milliards de francs, non compris les charges de retraite supérieures à 5 milliards de francs.

Ces chiffres font apparaître pour l'exercice 1976 une différence de près de 11 milliards de francs entre les recettes de trafic proprement dites et les dépenses.

Quant au déficit « statutaire », seule la massive compensation tarifaire inscrite au collectif 1977 devrait permettre de la réduire à zéro alors qu'il avait atteint 1 100 millions de francs en 1976.

En ce qui concerne le trafic, bien que faible, la progression du nombre de voyageurs s'est poursuivie en 1976 et, dans ce domaine, l'évolution de la SNCF apparaît satisfaisante surtout si on la compare à celle des sociétés ferroviaires du Marché commun. On note, en effet, que depuis 1972, la tendance a été la suivante chez nos voisins de la Communauté : chemins de fer allemands : moins 4 p. 100 ; chemins de fer britanniques : plus 1 p. 100 ; chemins de fer italiens : plus 13 p. 100 ; chemins de fer français : plus 19 p. 100.

Pour les marchandises, en revanche, le trafic vivement affecté en 1975 par la récession économique a marqué en 1976 une certaine reprise sans effacer pour autant les mauvais résultats de l'année précédente.

Mais, en 1977, on enregistre un nouveau recul et même si l'amélioration escomptée en novembre se produit, le trafic ferroviaire de marchandises sera inférieur d'au moins 3 p. 100 à celui de l'an dernier.

Cette mauvaise tenue du fret est essentiellement imputable à la crise de la sidérurgie et du bâtiment qui retentit, notamment sur les transports de minerai, de ferrailles et de matériaux de construction pour lesquels le recul enregistré depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1977 est, respectivement, de 16,6 p. 100 et de 19,6 p. 100.

Sur le plan géographique, ce sont les réseaux du Nord et de l'Est qui enregistrent les baisses les plus marquées alors qu'une reprise assez nette est apparue sur le Sud-Est et le Sud-Ouest.

De façon générale, la stagnation ou le recul du trafic « marchandises » contraste depuis dix ans avec la progression suivie de l'activité « voyageurs », de sorte que les recettes « passagers » tendent à rejoindre celles du fret autrefois beaucoup plus importantes.

Les dépenses d'équipement de la SNCF, qui ont atteint, en 1976, 4 777 millions de francs, s'élèveront cette année à 5 580 millions de francs.

Ces dépenses concernent pour les quatre cinquièmes le réseau de grandes lignes.

Sur celles-ci, un peu moins de la moitié des crédits est consacrée en 1977 à l'infrastructure, dont 20 p. 100 environ à l'électrification.

Pour le matériel roulant, qui bénéficie d'un effort marqué, plus du tiers des dotations concerne le matériel « Corail » appelé à remplacer progressivement les autres types de voitures sur tous les services.

Cependant, il serait souhaitable que la SNCF conservât un certain nombre de voitures à compartiments. Car je plains les gens qui, en hiver, partiront à la montagne faire du ski. Ils seront debout dans les wagons et rien n'est prévu pour les retenir. Il régnera une pagaille de toute beauté.

En prenant en compte aussi bien l'infrastructure que le matériel roulant, on note que les dépenses relatives à la liaison Paris—Sud-Est passent de 544 millions de francs, en 1976, à 882 millions de francs en 1977, ce qui est logique compte tenu de l'avancement du chantier.

L'ouverture de cette liaison est prévue en deux temps : Paris—Saint-Florentin, au début de 1982, et Saint-Florentin—Lyon à la fin de la même année. L'entrée à Lyon pose quelques problèmes qui sont, semble-t-il, en cours de règlement. L'opération se déroule dans les délais prévus et respecte les devis originaux.

En ce qui concerne l'électrification, nous observons que la traction électrique a acheminé 76,8 p. 100 du trafic kilométrique, bien que 9 374 kilomètres de voies seulement aient été ainsi équipés.

Les opérations d'électrification en cours concernent essentiellement Bordeaux—Montauban et la rive droite du Rhône.

Il est prévu d'équiper ultérieurement Lyon—Grenoble, Lyon—Chambéry, Angers—Nantes, Narbonne—Espagne, Rennes—Brest et Nantes—Lyon.

Quant aux autres liaisons rapides du type Paris—Sud-Est, elles font actuellement l'objet d'études préliminaires à la demande du Gouvernement sur les axes Paris—Ouest et Paris—Sud-Ouest, avec tronçon commun de Paris au Mans. Toutefois, aucune décision n'a encore été prise et il n'apparaît pas qu'un tel projet prenne corps avant cinq ans.

Nous allons maintenant examiner la situation de la RATP.

L'évolution enregistrée depuis deux ans fait apparaître deux facteurs essentiels : une stabilisation du nombre des usagers du métro urbain et du RER ; une vive remontée du trafic des autobus de Paris et de banlieue.

En ce qui concerne le premier point, force est donc de constater qu'en dépit de l'augmentation de la longueur des stations et des rames, de l'accélération du débit et de la prolongation de nombreuses lignes, le trafic souterrain paraît avoir atteint un plafond.

En ce qui concerne le RER, il faudra attendre pour juger de la valeur de ce réseau, l'incidence de la jonction Est—Ouest et Nord—Sud qui vient d'être réalisée.

Pour apprécier la valeur de ce trafic de la RATP, nous pensons qu'il est utile de rappeler que, suivant les dernières évaluations remontant à 1973, les transports en commun assurent 53 p. 100 des déplacements à Paris, 58 p. 100 entre Paris et la banlieue, et 14 p. 100 seulement entre banlieues.

Suivant l'évolution de cette répartition depuis trois ans, il semble que le trafic automobile ait légèrement régressé dans la zone urbaine centrale tandis qu'il a continué à progresser en banlieue.

Quant aux transports en commun, leur progression annuelle, d'environ 2 p. 100, pourrait naturellement être beaucoup plus forte si le coût des carburants continue à croître au rythme actuel.

Il est bien évident que la Régie doit être prête à faire face à cette éventualité, et même à une pénurie « physique » toujours envisageable.

Si l'on se réfère à la situation de quelques grandes villes étrangères, on observe qu'en dehors de Londres, Paris est, au regard du nombre d'habitants desservis, l'agglomération européenne où les transports en commun sont les plus utilisés.

En ce qui concerne les autobus, le relèvement déjà notable du trafic constaté dès 1974 s'est encore accentué en 1975 et 1976. Cette évolution favorable est imputable, pour l'essentiel, à la « carte orange », dont 1 114 000 coupons ont été délivrés en juin 1977, et à l'extension de couloirs réservés qui a permis d'accélérer sensiblement la rotation du matériel.

En ce qui concerne l'année 1977, un net ralentissement de la progression enregistrée pour les autobus s'est cependant manifesté en liaison avec le tassement général du trafic et il faudra attendre un à deux ans pour voir si le plafonnement constaté pour le métro ne s'étendra pas également au réseau de surface.

Le raccordement Est-Ouest et Nord-Sud inauguré par le Président de la République va permettre au RER de jouer à plein son rôle de grande transversale rapide de Paris et de relier le quartier des affaires à la grande banlieue Est et Ouest de la capitale.

Cela va également rendre possible l'interconnexion des réseaux SNCF et RATP en reliant entre elles les principales gares de banlieue.

En dehors de cet investissement prioritaire, des travaux sont en cours pour prolonger les lignes n° 7, n° 10, n° 13 et n° 13 bis.

La première opération devrait être terminée à la fin de 1979, la deuxième et la troisième un an plus tard, la dernière à la fin de 1981.

Il est envisagé de prolonger, ultérieurement, onze lignes jusqu'aux limites de la « petite couronne » parisienne. Le métro pourrait atteindre ainsi, vers 1985-1986 : Villejuif, Bobigny, La Courneuve, Montrouge, La Défense, Bagneux, Rosny, Ivry, Romainville, Stains et Gennevilliers.

Une importante action se poursuit également en vue de moderniser le matériel roulant aussi bien ferroviaire que routier. Sur le métro, les dernières voitures d'avant guerre auront en principe disparu en 1981.

En ce qui concerne le réseau de surface, le programme de renouvellement repose sur une durée de vie moyenne d'un autobus estimée à douze ans.

Pour 1977, les livraisons portent sur 360 voitures à gabarit normal dont 45 à plate-forme arrière découverte.

Cet effort de renforcement et de modernisation du parc sera poursuivi en 1978.

La situation financière de la Régie continue à se caractériser par un écart croissant entre les recettes d'exploitation et les dépenses.

Cet écart souligne le fait que la RATP tend à devenir beaucoup plus qu'une entreprise commerciale, un simple service public.

Il ne manque pas d'arguments pour justifier un tel état de choses, les transports en commun constituant un élément indispensable au fonctionnement d'une grande agglomération. Mais nous pensons qu'il est nécessaire de souligner cette transformation progressive de la Régie, car elle pose, avec une acuité nouvelle, le problème de savoir qui doit supporter le déficit d'exploitation.

Or, nous observons une fois de plus que, même en tenant compte de la part des employeurs, l'ensemble des contribuables participe pour un peu plus de la moitié aux charges particulières d'exploitation des transports en commun de la région parisienne.

Votre commission a toujours marqué quelque réticence à accepter une telle répartition alors que les habitants des grandes agglomérations de province doivent supporter à peu près totalement le déficit de leurs transports en commun.

Tout en reconnaissant que les charges particulières — politiques, administratives et commerciales — de l'agglomération parisienne et la contribution qu'elle apporte à l'ensemble national justifient en partie ce régime préférentiel, elle estime que la part du déficit mise à la charge de la collectivité nationale pourrait être réduite par exemple de 70 p. 100 à 50 p. 100.

Pour ce qui est des investissements, rappelons que les dépenses d'infrastructure concernant le RER sont partagées à égalité par l'Etat et la région, tandis que celles qui sont relatives aux autres infrastructures sont financées à 30 p. 100 par l'Etat, à 30 p. 100 par la région et à 40 p. 100 par des prêts spéciaux régionaux.

Dans ce domaine également, l'Etat se montre donc plus généreux à Paris qu'en province.

Dans les grandes villes de province, on observe en général une légère reprise du trafic depuis l'année 1973, mais le nombre des usagers rapporté à la population reste faible notamment à Lille, Nantes, Nice, Grenoble, Valenciennes et Le Havre. Il n'y a guère qu'à Lyon que les transports en commun jouent un rôle comparable à celui de la RATP à Paris.

Compte tenu des efforts entrepris par les municipalités et le Gouvernement, le résultat obtenu est donc encore assez décevant. On note même que dans de nombreuses villes, les chiffres sont inférieurs à ceux de 1970.

Sur le plan financier, la perception de la taxe sur les employeurs varie, suivant les cas, de 0,50 p. 100 à Tours à 1,50 p. 100 à Marseille. Elle a cependant permis de compenser les réductions tarifaires et de couvrir les besoins de financement afférents aux investissements.

Mais le fait le plus important est la mise en œuvre du métro déjà intervenue à Marseille et qui sera effective en mai 1978 à Lyon.

Je vous rappelle que la longueur du réseau lyonnais est de 10,3 kilomètres, qu'il comprend une ligne A — Perrache—Bonnevay — de 8,9 kilomètres avec treize stations en une ligne B — Charpenne—Part-Dieu — de 1,4 kilomètre avec trois stations.

En ce qui concerne le matériel roulant, chaque rame, formée de trois voitures, dont deux motrices, aura une capacité de 371 places.

On escompte, durant les premières années d'exploitation, un trafic de 36 à 48 millions de voyageurs.

Traduites en francs courants, les dépenses engagées doivent atteindre 1 336 millions de francs, la part de l'Etat s'élevant, elle, à 258,7 millions de francs seulement.

On notera, à ce propos, que cette subvention, fixée au départ à 200 millions de francs, représentait alors environ 25 p. 100 du devis de l'ouvrage. Elle ne représentera, en définitive, que 19 p. 100 de son coût réel, au lieu de 50 p. 100 pour le RER parisien.

A Marseille, les travaux entrepris en 1975 ont été achevés au mois de novembre 1977 en ce qui concerne la liaison La Rose—Saint-Charles, et seront terminés au début de l'année 1978 pour la section Saint-Charles—Castellane.

La longueur totale du réseau est de 9,5 kilomètres, celui-ci comprenant douze stations. En dépit de nombreux incidents dus à la nature du sol, le planning primitif a été respecté.

Comme à Lyon, les rames comprennent trois voitures d'une capacité totale de 352 voyageurs.

Sur la base d'un coût de départ de 666 millions de francs, la dépense totale, en francs courants, atteindra 1 096 millions de francs dont 279 millions de francs de subventions d'Etat.

En conclusion, votre commission a noté, concernant le transport des voyageurs, un certain ralentissement de la progression du trafic qui a affecté aussi bien la route que le rail. Ceci constitue un fait nouveau, notamment pour la SNCF qui, jusqu'ici, avait pu compenser, en partie, avec son activité « Passagers » les médiocres résultats obtenus dans le domaine du fret.

En dépit de cette évolution, on constate que les recettes marchandises et voyageurs réalisées par cette société tendent à s'équilibrer, alors qu'elles furent longtemps dans le rapport de trois à deux. Les améliorations d'horaire apportées à la desserte des grandes lignes et même de certaines transversales — jusqu'ici oubliées — ainsi que la mise en œuvre du matériel « Corail », beaucoup plus silencieux et confortable, expliquent, en partie, la faveur dont jouit la technique ferroviaire en France, contrairement à ce qui se passe chez nos principaux partenaires européens. Il est certain, cependant, que la hausse du prix du carburant pour les automobiles n'est pas étrangère à cette situation.

Votre commission s'inquiète toutefois de la faiblesse de la capacité disponible de transport de la SNCF face aux énormes besoins qui naîtraient d'un report sur le rail de 10 à 20 p. 100 seulement du trafic routier. Cette hypothèse ne pouvant être écartée, en raison des intentions de certains pays producteurs de pétrole d'accroître encore sensiblement le prix des hydrocarbures, nous demandons au Gouvernement d'étudier très sérieusement cette question.

Dans le domaine des transports en commun, nous avons noté avec satisfaction le développement faible mais significatif des résultats enregistrés en province.

En ce qui concerne les marchandises, la raréfaction des pondéreux pose un problème grave à la SNCF et aucune solution satisfaisante ne semble pouvoir y être apportée à court terme. A plus longue échéance, un effort de reconversion devra donc être entrepris pour mieux adapter les moyens ferroviaires aux marchandises plus élaborées exigeant un acheminement rapide et des manutentions plus délicates.

Il apparaît, malheureusement, que la collaboration du rail et de la route, formule indispensable en la matière, soit difficile à établir, les routiers répugnant à utiliser leurs véhicules sur de petits parcours. Là aussi, l'action gouvernementale devra donc se manifester pour, à la fois discipliner la concurrence et améliorer le service.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, pardonnez-moi de vous interrompre, mais nous avons gagné onze minutes grâce à M. Debarge, rapporteur spécial de la commission des finances. Je vous les ai, bien entendu, octroyées afin que le temps de parole global imparti aux rapporteurs ne soit pas modifié, mais vous dépassez maintenant ce temps et je dois donc vous demander de conclure.

J'ai malheureusement reçu des directives très précises de la conférence des présidents qui s'est tenue ce matin et je dois les appliquer.

Je sais tout l'intérêt que le Sénat prend, chaque année, à entendre votre rapport toujours si complet, mais il faut que dans les trois minutes qui suivent, vous ayez présenté à vos collègues les conclusions de votre commission.

**M. Auguste Billiémaz, rapporteur pour avis.** Je termine, monsieur le président.

Quelles que soient les justifications fournies et l'invocation du service rendu — qui est indéniable — votre commission ne peut accepter sans la plus vive inquiétude l'augmentation considérable des crédits budgétaires accordés à la SNCF. S'il est possible, en effet, d'admettre que la collectivité nationale consente une aide substantielle aux transports collectifs urbains au titre de la contribution à l'amélioration des conditions de vie des habitants des villes, en particulier des salariés, il est moins évident qu'un tel soutien doive être apporté à des transports interurbains de personnes et de fret qui sont, d'ailleurs, en concurrence avec d'autres techniques et d'autres professions, et dont l'effort commercial reste quelquefois insuffisant.

Je me permets de rappeler qu'à l'occasion de la précédente discussion budgétaire, M. Fourcade, alors ministre de l'équipement, avait déclaré qu'il était impératif de stabiliser le prélevement des entreprises publiques et que la dégradation de la situation financière de ces sociétés faussait tous les critères de contrôle de leur gestion. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, où en sont les mesures de redressement annoncées à cette époque ?

Enfin, votre commission s'est préoccupée de la situation des transporteurs routiers. Elle a pris acte du fait qu'ils ne pouvaient prétendre au statut d'artisans, mais elle souhaite que les prestataires de service de transport puissent bénéficier de l'ensemble des aides financières accordées par le Gouvernement aux artisans et aux PME de l'industrie et du commerce. Vous l'avez promis en commission et j'aimerais bien vous entendre confirmer cette promesse.

Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose de donner un avis favorable au budget de la SNCF et de la RATP. (*Applaudissements à droite, sur les travées du RPR, de l'UCDP et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports).** Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je veux d'abord souligner le travail accompli par vos commissions et remercier M. Debarge, rapporteur spécial de la commission des finances, et M. Billiémaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour l'analyse qu'ils ont faite.

Je me contenterai de mettre l'accent sur les principales orientations de ce projet de budget, en m'efforçant de répondre aux observations présentées par vos commissions et que viennent de développer vos rapporteurs.

Le budget des transports terrestres s'élève, pour 1978, à 16 393 millions de francs. Il est, certes, en augmentation de 35,1 p. 100 par rapport à celui de 1977, mais il ne l'est que de 2,7 p. 100 par rapport à ce même budget, si on le complète par la première loi de finances rectificative. A cet égard, les préoccupations exprimées de voir les crédits inscrits à ce projet de budget inéluctablement complétés en cours d'année par des lois de finances rectificatives me paraissent excessives. Vos rapporteurs ont noté, en effet, que certaines des contributions de l'Etat qui, l'an dernier, n'ont été inscrites qu'ultérieurement, figurent d'ores et déjà dans le projet de budget qui vous est soumis.

Deux grandes catégories de crédits se partagent l'essentiel de ce projet de budget pour 1978 : les différentes contributions de l'Etat à la SNCF et les crédits d'équipement consacrés à l'amélioration des transports en commun urbains.

La première est marquée par une volonté de stabilisation, qui concerne d'ailleurs l'ensemble des dépenses d'intervention.

Vos rapporteurs ont souligné leur préoccupation face à la situation de la SNCF et à l'ampleur des différentes contributions de l'Etat. Nous devons agir avec méthode et ma priorité est la résorption progressive de l'insuffisance du compte d'exploitation. C'est le thème de base que j'ai demandé à l'entreprise de traiter dans la réflexion qu'elle a menée sur ses perspectives à moyen et à long terme. C'est aussi l'un des points essentiels du plan d'entreprise que la SNCF élabore actuellement pour une période de cinq ans. Je compte beaucoup, pour parvenir à un résultat satisfaisant, sur le contrôle qu'exerce désormais la Cour des comptes, ainsi que sur le concours de votre assemblée.

La société nationale peut améliorer sa situation par un effort constant de productivité à la faveur, notamment, de ses programmes d'investissements, par une action tarifaire adaptée, compatible avec les nécessités commerciales et les impératifs de la politique économique globale, et par une action commerciale et technique vigoureuse pour développer son trafic.

La SNCF doit, en effet, donner un nouvel élan à son trafic voyageurs et faire face, par de nouveaux trafics marchandises, à la stagnation de son trafic lourd traditionnel. La nouvelle organisation commerciale mise en place cette année distingue mieux les activités voyageurs et marchandises. Elle doit permettre des actions mieux adaptées à chaque type de trafic.

Monsieur Debarge, le train à grande vitesse entre Paris et Lyon sera mis en service en 1981 pour le premier tronçon, c'est-à-dire entre Saint-Florentin et Lyon, et en 1983 pour la totalité de la ligne.

Monsieur Billiemaz, je ne pense pas que la SNCF puisse maintenir une capacité de transport pour faire face à des situations à la fois exceptionnelles et brutales. La capacité de transport n'est pas totalement employée en dehors des périodes de pointe. Les efforts faits en matière d'aménagement du temps doivent permettre d'étaler ces périodes de pointe. Pour le reste, on peut attendre des possibilités supplémentaires liées aux importants programmes d'investissement qui sont en cours. La société nationale est ainsi en mesure de s'adapter aux évolutions progressives qui pourraient se produire.

Le Gouvernement reste fidèle à sa politique basée sur le libre choix de l'usager et l'harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport.

Cette politique a permis de répondre aux besoins des usagers pour la capacité et les conditions de transports.

Si l'on veut faire la part des facteurs conjoncturels et structurels, c'est davantage à l'organisation interne de chaque mode de transport qu'à la mise en cause de la politique que l'on doit s'appliquer.

La coordination des transports ne doit pas se transformer en une abusive réglementation bureaucratique, où les trafics seraient arbitrairement répartis. Ce serait contraire à notre philosophie économique et politique.

Le Gouvernement, dans ce cadre, a pour tâche de faire respecter des conditions de concurrence loyale et je m'y emploie. Il ne s'interdit pas d'inciter ni de convaincre. L'action entreprise grâce au concours des professionnels pour obtenir de substantielles économies d'énergie en est un exemple.

La situation du transport de marchandises reflète la conjoncture économique des secteurs industriels lourds qui sont des clients importants. Cela entraîne parfois des situations difficiles. Je veillerai à ce que les entreprises puissent franchir ce cap difficile. Je m'efforcerai, monsieur Billiemaz, de faire bénéficier les entreprises de transport des crédits particuliers qui peuvent être décidés pour les petites et moyennes entreprises.

L'autre partie importante de ce projet de budget est constituée par les crédits consacrés aux transports urbains. Elle est la marque d'un effort persévérant de l'Etat et des collectivités locales pour donner une réelle priorité aux transports en commun.

Je citerai quelques faits. Depuis 1974, l'ensemble des réseaux connaît une progression du trafic de 3 à 4 p. 100 par an. Cela contraste avec la longue période précédente de régression devant la croissance du trafic automobile. Les améliorations des services d'autobus leur ont ramené la clientèle. Marseille a mis en service, voilà deux semaines, sa ligne de métro. Lyon fera de même dans quelques mois. Lille engage la sienne. Permettez-moi à cet égard, de façon incidente, de souligner de la manière la plus nette que l'Etat tient les engagements qu'il prend. Aussi bien pour Marseille que pour Lyon, la subvention de l'Etat a évolué en fonction des hausses de coûts, comme il était prévu dès l'origine. A Marseille et à Lyon, comme à Paris, seuls les travaux d'infrastructure et certains équipements fixes sont subventionnés. L'autorisation de récupérer la TVA acquittée sur les travaux a été obtenue. Les caisses de

prêts publics ont accordé, pour les deux métros de Lyon et de Marseille — pour le complément du financement — des prêts à taux privilégiés à quinze et vingt ans. Les aménagements des abords des stations du métro de Marseille ont, de même, été subventionnés.

Des moyens financiers importants ont été consacrés ces dernières années au développement des transports urbains. L'utilisation du versement de transport accordée en 1974 aux agglomérations de plus de 100 000 habitants a donné aux collectivités des possibilités accrues. Les crédits inscrits au budget des transports terrestres sont passés, de 1974 à 1978, de 488 200 000 francs à 816 700 000 francs en autorisations de programme.

La part de la province dépasse même, dans ce projet de budget pour 1978, celle de la région parisienne. Les possibilités d'emprunts dégagées pour les réseaux de surface auprès des caisses de crédit public ont augmenté de 110 millions de francs en 1974 à 283 millions de francs en 1977.

A Paris, depuis ce matin — vous le savez — la circulation est ouverte sur l'ensemble du RER. L'interconnexion est largement engagée. Les travaux de la gare du Nord et de la liaison au Châtelet se poursuivent pour une mise en service en 1981. La carte orange est utilisée par 1 250 000 usagers.

M. Billiemaz s'interroge sur le plafonnement du trafic du métro parisien et du RER. Je peux lui indiquer que, depuis l'été, la RATP a noté une forte augmentation de trafic de l'ordre de 3 p. 100, ce qui constitue sans conteste, un élément nouveau. D'ailleurs, la comptabilisation du trafic en voyages et non en voyageurs-kilomètres minimise l'effet des extensions des réseaux. Toutefois, je reste attentif au problème que soulève ainsi votre commission des affaires économiques et du Plan.

En ayant regroupé la quasi-totalité des interventions budgétaires au titre des transports urbains dans un programme d'action prioritaire du Plan, le Gouvernement en a garanti la réalisation. A la fin de 1978, la partie du programme d'action prioritaire « Mieux vivre en ville », qui intéresse les transports urbains, sera exécutée à plus des deux tiers et les crédits en faveur des transports de province progressent. Des discussions ont été engagées pour la conclusion des premiers contrats de développement des transports urbains. Ces contrats sont un des moyens privilégiés de notre politique. Il faut que la rigueur avec laquelle ils sont établis leur permette d'atteindre leur but.

Je me suis également assigné l'objectif d'accessibilité pour tous, notamment pour les personnes handicapées, aux moyens de transport.

J'ai demandé aux grandes sociétés de transport l'élaboration d'un programme d'amélioration de cette accessibilité, à la fois pour les installations et les véhicules, et j'ai donné l'instruction qu'aucun projet ou matériel ne soit désormais conçu en matière de transport en commun sans qu'il soit tenu compte de l'accessibilité des personnes handicapées.

Monsieur Debarge, votre question sur la grève de la SNCF me conduit à vous rappeler brièvement quelle est la situation. Sur la plupart des trains de voyageurs, depuis de nombreuses années, c'est-à-dire depuis que les machines ont été équipées d'un appareil provoquant l'arrêt automatique du train en cas de défaillance du mécanicien, la conduite est assurée par un seul agent. Si un second agent se trouve sur l'engin de traction des trains de marchandises, c'est simplement pour assurer la sécurité et donner l'alerte en cas d'incident, grâce aux postes téléphoniques placés le long de la voie ; ce rôle est rempli par le contrôleur sur les trains de voyageurs.

Nous avons récemment autorisé la SNCF à remplacer le second agent par un équipement radio assurant à tout moment une liaison fiable, automatique et instantanée entre la machine et les gares. C'est un progrès considérable car l'alerte pourra ainsi être donnée dans les secondes qui suivent l'incident, alors que précédemment il fallait qu'un agent se rende en courant au plus proche poste téléphonique de voie.

Bien entendu, toutes les mesures ont été prises par la SNCF à l'égard du personnel qui, comme vous le savez, bénéficie, aux termes de son statut, de la garantie de l'emploi. Cette mesure touchera moins de cent postes en 1978 et quelques centaines d'ici à 1980 puisque sa mise en application sera progressive. Ces chiffres sont — vous pouvez le constater — sans aucune commune mesure avec le chiffre de 10 000 qui a été inconsidérément avancé. Naturellement, la SNCF a offert aux organisations syndicales d'examiner de concert avec elle à la fois les conséquences prévisibles de ces dispositions et leurs modalités de mise en œuvre.

Je ne puis que déplorer profondément un mouvement qui est un nouveau coup porté au service public. Je regrette que des dispositions de cette nature, qui concourent au perfectionnement de l'outil de travail et conditionnent son avenir, se soient heurtées à une attitude aussi tranchée.

Je voudrais, enfin, souligner que ces mesures s'inscrivent parfaitement dans le cadre des efforts qu'il incombe à la SNCF d'accomplir pour se moderniser et améliorer sa compétitivité, tout en maintenant la sécurité au niveau supérieur.

Je souhaite avoir répondu, au cours de cet exposé, aux observations qu'ont formulées vos rapporteurs au nom de leurs commissions.

Ce projet de budget témoigne d'un effort persévérant sans lequel les meilleures intentions demeurent au stade des mots ou des idées.

Un effort vers un redressement progressif de la situation des entreprises nationales, une inflexion plus marquée dans le cadre d'une volonté politique affirmée de mettre l'accent sur les transports en commun, voilà ce que je vous propose, en vous demandant, mesdames, messieurs les sénateurs, d'approuver ce projet de budget. (*Applaudissements à droite ainsi que sur les travées du RPR et de l'UCDP.*)

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

**M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le président, je voudrais, à titre personnel et tout à fait en harmonie de pensée avec M. Cavallé, apporter un complément à la réponse qu'il a fournie, en particulier à M. Billiémoz.

M. Billiémoz nous a interrogés sur la coordination rail-route, au sujet de laquelle il estime médiocres les résultats obtenus et s'inquiète des mesures nouvelles envisagées. Sans qu'il soit dans mon intention de faire des réponses précises aux nombreuses questions qu'il pose, je souhaite fournir quelques explications.

Voilà six mois, une étude a été confiée par M. le Premier ministre à M. Pierre Guillaumat, ancien président d'ELF-ERAP et de la Société nationale des pétroles d'Aquitaine, sur l'avenir des transports terrestres. Cette commission, qui s'intéresse de très près à l'ensemble des questions qui inquiètent le président de la commission des finances, déposera son rapport prochainement.

Une coordination harmonieuse des transports routiers et ferrés constitue effectivement un souci permanent pour le ministre de l'équipement. Il semble souhaitable qu'en matière de transport de marchandises la SNCF soit favorisée par les chargeurs. Cependant, la répartition se fait en fonction des coûts et de la commodité. Le transport des petits colis ou de quantités de l'ordre de grandeur du wagon implique, en effet, des ruptures de charge coûteuses et le bilan énergétique n'en est pas nécessairement favorable.

En fait, le rail apparaît comme le domaine d'élection des marchandises pondéreuses, transportées par train complet à longue distance, ce qui ne doit pas permettre d'escompter beaucoup mieux à terme que la stagnation du trafic ferré de marchandises.

Par ailleurs, tout digne d'égards qu'apparaisse le transport par la voie fluviale, il convient de noter deux points. D'une part, il vient en concurrence de la voie ferrée : on ne peut développer l'un qu'au détriment de l'autre. D'autre part, le coût budgétaire de la voie fluviale est élevé. Les concours budgétaires de l'Etat à la voie fluviale en investissements sont de l'ordre de 400 millions de francs par an. C'est extrêmement important et, après le débat de ce matin et d'hier soir, il était important de le souligner.

Cela dit, à mon sens, il n'est pas nécessaire de favoriser les transports combinés par le développement du conteneur puisque l'intérêt de cette technique et son expansion actuelle, notamment dans le secteur des transports maritimes, paraissent le meilleur garant d'une évolution positive spontanée.

Monsieur le rapporteur, vous nous avez fait remarquer l'ampleur du déficit de la SNCF. Les postes en sont multiples. Quelle action avoir sur le poste « Compensation des charges de retraites », qui est lié au déséquilibre des effectifs, actifs et retraités ? Certes, on peut réduire la compensation à la SNCF, mais à une condition, c'est de porter directement les sommes en cause au poste des subventions du budget social. En définitive, cela ne sera qu'un jeu d'écriture.

Il n'en reste pas moins vrai qu'il existe un déficit d'exploitation notable. Celui-ci est dû pour l'essentiel à l'insuffisance des capacités d'autofinancement. Mon sentiment est qu'une révision des tarifs est nécessaire, mais qu'elle doit être limitée. Elle doit être faite avec une certaine prudence, sous peine de voir une partie du trafic s'évader vers d'autres modes de transport. Mais, monsieur le président, soyez convaincu que je suis partisan de la vérité des prix et des tarifs, qui est nécessaire au plan économique et souhaitable, quoi qu'on en dise, socialement, si l'on veut que le choix des usagers se fasse conformément à l'intérêt collectif.

Certes, des mesures d'économie sont nécessaires. Ainsi il paraît souhaitable d'abandonner certains services où la recette par voyageur-kilomètre n'est que de 10 p. 100 ou de 20 p. 100 du coût, mais sous réserve d'assurer la desserte routière correspondante.

Vous noterez qu'une telle mesure est positive au plan des économies d'énergie car il faut prendre conscience qu'il en coûte beaucoup plus de faire circuler pour quelques passagers un autorail qui pèse soixante tonnes qu'un autocar. La notion de service public doit donc être comprise avec réalisme. Il s'agit d'assurer un service de transport, mais pas nécessairement de faire rouler à perte un matériel lourd en dépensant un argent qui serait mieux utilisé ailleurs.

Bien souvent, en effet, on considère que les fonds publics sont gratuits. Ce n'est pas vrai ; ils ont même un coût objectif supérieur à leur montant brut. Entre deux investissements de même montant, il vaut mieux, en effet, réaliser d'abord celui qui dégage un excédent d'exploitation plutôt que celui qui n'en dégage pas. Le premier permettra ensuite de réaliser le second qui, pour ne pas dégager d'excédent, peut comporter néanmoins un objectif de caractère social.

De telles considérations ne remettent pas en cause, bien au contraire, un projet tel que celui du TGV sur la ligne Paris—Lyon—Méditerranée. En effet, cette opération sera largement bénéficiaire pour la SNCF qui avait d'ailleurs reçu naguère, à cet égard, des offres de financement de la part du secteur bancaire. Cette réalisation ne doit donc nullement remettre en cause les autres investissements décidés par la SNCF puisque la société nationale, de façon générale, n'envisage la réalisation d'investissements que si ceux-ci dégagent une rentabilité suffisante pour en permettre le financement. Ce sont donc les investissements rentables qui concourent au financement des déficits. Enfin, jusqu'à quel point les liaisons rentables doivent-elles financer celles qui le sont moins ? Voilà une question qui mérite réflexion.

Vous vous êtes inquiété, monsieur le rapporteur, de la modulation des tarifs SNCF ; vous faisiez allusion, je suppose, au seul tarif « marchandises » puisque le tarif voyageurs est, bien entendu, le même partout, cela dans l'optique de l'aménagement du territoire.

La situation actuelle est la résultante d'un compromis entre la bonne gestion de la SNCF et les impératifs de l'aménagement du territoire. En effet, les différences de tarifs sont de l'ordre de 20 p. 100 au plus, alors que le rapport des différences de coût peut être très élevé.

Telles sont, monsieur le rapporteur, les quelques remarques que je voulais faire. Elles débouchent sur des considérations de caractère général qui doivent nous permettre de réfléchir à une sorte de philosophie quant aux investissements et aux crédits de subvention que nous consentirons aux transports. (*Applaudissements des travées de l'UCDP à la droite.*)

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

**M. Charles Ferrant.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais attirer très brièvement votre attention sur les difficultés que rencontrent les deux secteurs importants que sont les transports fluviaux et les transports terrestres, difficultés liées, au demeurant, à la crise économique que traverse notre pays, ainsi d'ailleurs que l'ensemble des nations industrialisées.

En ce qui concerne la batellerie, les statistiques démontrent que, de janvier à août 1977, en dehors des réseaux du Rhin et de la Moselle, la chute du trafic fluvial est de 12 p. 100 en tonnes et de 18 p. 100 en tonnes-kilomètres.

En 1975, le trafic avait baissé de 13,5 p. 100 par rapport à 1974 et, en 1976, grâce à un léger redressement, de 0,8 p. 100 seulement par rapport à 1975.

Ainsi, le trafic en 1977, si aucune amélioration n'intervient avant la fin de l'année, marquera une chute de 25 p. 100 par rapport aux années 1973-1974.

Par ailleurs, cette situation entraîne des conséquences importantes sur le niveau de l'emploi puisque les effectifs de personnel navigant, qui ont déjà déminué de 25 p. 100 durant les années 1975-1976, vont sans doute décroître d'environ 10 p. 100 durant l'année 1977.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, cette situation est, bien entendu, directement liée à la crise économique qui entraîne des diminutions importantes dans le domaine du transport des hydrocarbures lourds, en particulier sur la Seine et l'Oise, ce qui nécessitera, durant l'année 1978, une importante reconversion des entreprises concernées et remettra malheureusement en cause l'emploi de plusieurs centaines de salariés, qu'ils soient navigants, ouvriers de chantier, employés ou cadres.

Si l'on ajoute à ce tableau pessimiste le problème de l'écart des prix existant entre le transport par fer et le transport en batellerie, distorsion de concurrence dont le poids est de plus

en plus lourd, il faudra bien, monsieur le secrétaire d'Etat, revenir un jour à la vérité des prix pour le trafic ferroviaire, M. le ministre vient d'évoquer ce problème. Il ne sera sans doute pas possible, en effet, de bloquer indéfiniment les prix des transports de voyageurs, de réduire en même temps les prix de transport des marchandises de la SNCF et de verser annuellement de très importantes subventions à cette société nationalisée par l'intermédiaire de la loi de finances.

Aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, me serait-il agréable de connaître les mesures que vous comptez prendre afin de donner à la batellerie française une plus grande agressivité. Celle-ci ne saurait, au demeurant, se concevoir que dans le cadre d'une accélération des dépenses globales pour les voies navigables, par la création d'une véritable infrastructure couvrant l'ensemble du territoire, ce qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences particulièrement bénéfiques sur le développement commercial de ce moyen de transport.

En ce qui concerne, à présent, les transports routiers, la situation de ces entreprises ne semble guère plus brillante que celle du secteur de la batellerie, bien que le trafic public ait retrouvé un niveau supérieur à celui des années 1973 et 1974.

Les entreprises de transport routier, comme d'ailleurs l'ensemble des entreprises françaises, connaissent des problèmes de trésorerie dus à l'allongement des délais de paiement, au nombre croissant de factures impayées, à l'augmentation des charges sociales et aux restrictions de crédit qui ne concernaient jusqu'à présent que les petites et moyennes entreprises, mais qui préoccupent de plus en plus celles dont l'envergure est plus importante.

Pour l'année 1978, les transporteurs routiers envisagent une stagnation, voire une diminution du trafic, ce qui pourrait avoir des conséquences sur le niveau de l'emploi, bien qu'il soit toujours difficile de trouver du personnel qualifié.

En outre, dans la mesure où ces entreprises disposent d'un parc de matériel roulant bien supérieur à leurs besoins, un très faible nombre d'entre elles font état de possibilités d'achat et, de plus en plus, manifestent l'intention d'acheter du matériel usagé.

Dans la mesure où, comme vous le savez, la dégradation de la situation des entreprises se poursuivra sans doute au cours de l'année 1978, quelles mesures comptez-vous prendre, monsieur le secrétaire d'Etat, afin de redonner plus d'espoir à ces chefs d'entreprises souvent familiales et, en outre, afin de maintenir le niveau de l'emploi, préoccupation qui ne saurait laisser indifférents les parlementaires que nous sommes ?

Telles sont les deux questions que je voulais vous poser, monsieur le secrétaire d'Etat. (*Applaudissements sur les travées de l'UCDP et à droite.*)

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

**M. Fernand Chatelain.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget des transports vient en discussion au Sénat au moment où deux événements sont à la première page de l'actualité : d'une part, l'inauguration, à Paris, du tronçon central du RER qui modifiera les conditions de transport dans la capitale et, d'autre part, la grève des agents de conduite de la SNCF décidée par les syndicats pour empêcher la réduction des effectifs. L'un et l'autre de ces événements sont révélateurs des problèmes qui se posent à l'organisation des transports à l'échelle nationale.

Au lendemain de l'inauguration des nouvelles liaisons réalisées par la RATP, le groupe communiste tient à rendre hommage aux chercheurs, aux ingénieurs et aux ouvriers qui ont mis au point, puis réalisé le RER. Ces réalisations démontrent, une nouvelle fois, les qualités de pointe de la technique française dans le domaine ferroviaire.

Le groupe communiste tient également, à cette occasion, à souligner que cette réalisation, dont la mise au point a demandé seize ans, est le résultat de l'action menée depuis des dizaines d'années pour que soit reprise une politique d'organisation des transports en commun qui avait permis, en quelques années, au début du siècle, la réalisation de l'essentiel du réseau métropolitain. Depuis, tout était resté en l'état, en raison du refus d'accorder les moyens financiers nécessaires pour permettre aux transports collectifs de répondre aux besoins nouveaux posés par l'urbanisation intense de la banlieue parisienne.

Seule, l'automobile était chargée d'y répondre. Il a fallu multiplier les protestations, pétitions, délégations et actions de toutes sortes contre la détérioration des conditions de transport pour parvenir à vaincre l'immobilisme gouvernemental et la répugnance d'un certain ministre des finances qui semblait, hier, dans ses nouvelles fonctions, avoir oublié son hostilité passée à accorder des crédits.

Les élus communistes, qui ont apporté leur contribution totale à ce puissant mouvement, sont heureux de constater que l'extension du RER va permettre de soulager la peine de nombreux travailleurs et de faciliter leurs déplacements.

Nous ne considérons pas pour autant que le problème est réglé car, depuis l'ouverture du chantier du RER, les conditions de transport se sont considérablement aggravées en Ile-de-France. Malgré le RER, malgré certaines améliorations apportées aux réseaux de banlieue de la SNCF et de la RATP et la réalisation du métro à Lyon, à Marseille et demain à Lille, malgré les travaux routiers réalisés en milieu urbain, il n'empêche que, partout où l'urbanisation s'est développée rapidement, que ce soit dans les villes ou en milieu rural, les conditions de transport en commun se sont dégradées.

A titre d'exemple, je citerai le réseau ferroviaire desservant le nord de la région d'Ile-de-France, en particulier le département du Val-d'Oise qui éprouve de plus en plus de difficultés à assurer un service acceptable. Ces difficultés sont particulièrement grandes sur la ligne de Pontoise et de Valmondois par Ermont, sur la ligne de Persan-Beaumont et sur la ligne Ermont—Gare du Nord par Gennevilliers, ligne dont le terminus a été provisoirement ramené à la station Garibaldi avec des navettes pour assurer le trafic. La gare du Nord se révèle de plus en plus insuffisante et les manifestations spontanées de mécontentement y sont d'ailleurs de plus en plus fréquentes.

Sur ces lignes, des trains sont parfois supprimés sans préavis, d'autres brûlent le matin certaines stations sans que la moindre explication soit fournie aux usagers, le nombre des wagons ou de rames, pourtant déjà surchargés, est parfois réduit.

Les installations de la plupart des gares de banlieue sont anciennes et inadaptées ; dans certaines d'entre elles, on peut accéder aux quais sans faire de longues queues ; dans beaucoup d'autres, aucun abri n'existe pour se protéger du vent et de la pluie. Les accès aux gares sont de plus en plus embouteillés et les parkings insuffisants. Certains trains directs sont interdits aux porteurs de la « carte orange ».

Les réductions d'effectifs à la SNCF et à la RATP font que le voyageur n'est plus renseigné qu'à certaines heures, que dans le métro sa sécurité n'est plus assurée et qu'il est de plus en plus maltraité.

Le nord de la région parisienne n'a pas l'exclusivité d'une telle situation. Elle est commune, avec des caractéristiques parfois différentes, à tous les usagers des transports en commun de la banlieue parisienne comme des banlieues des autres agglomérations.

Cette dégradation des services existants s'accélère d'ailleurs au fur et à mesure que les investissements « pompent » une part de plus en plus importante du budget de la SNCF ou de la RATP. L'insuffisance des crédits pour l'amélioration des conditions de transport est liée à l'insuffisance de la participation de l'Etat au financement des nouvelles installations. La dégradation du service rendu est le prix que doivent payer les usagers pour le refus du Gouvernement de considérer les transports en commun comme un véritable service public.

Ce refus conduit à un désengagement de plus en plus grand de la part de l'Etat. Aux difficultés créées pour les usagers par la dégradation des conditions de transports viennent, en effet, s'ajouter de nouvelles contraintes en raison de l'augmentation des impôts régionaux. Dans le budget de la région d'Ile-de-France, par exemple, qui est actuellement en cours de discussion, la participation de la région aux travaux d'investissements de la SNCF et de la RATP a été proposée pour 838 millions de francs en autorisations de programme et 825 millions de francs en crédits de paiement. Cette mesure conduira à relever les taxes prélevées au bénéfice de la région et à réaliser un emprunt de 700 millions de francs qui se traduira par un accroissement annuel de la charge fiscale de près de 100 millions de francs.

Malgré cela, les investissements sont loin de correspondre aux besoins et les réalisations actuelles n'apporteront que des améliorations partielles et provisoires si un programme à la hauteur des nécessités n'est pas rapidement mis en chantier. Il reste beaucoup à faire, car le retard pris est considérable. Le désengagement financier de l'Etat fait courir les plus graves dangers à la poursuite accélérée du programme.

Il est nécessaire et urgent de mieux desservir la proche banlieue, de prolonger les lignes de métro dans toutes les directions. C'est en grande banlieue que la situation est la plus critique : il faut moderniser le réseau, créer de nouvelles lignes, améliorer les liaisons Paris—banlieue, mais aussi assurer les liaisons de banlieue à banlieue, notamment par la réouverture de la « grande ceinture » au trafic voyageurs, aménager de nouveaux parkings à proximité des gares, adapter les tarifs pour réduire la charge des transports dans le budget familial.

La réalisation de ce programme ambitieux, mais indispensable, ne peut se faire par une augmentation des impôts déjà parvenus à un seuil intolérable. Il ne verra le jour que si, d'une part, les budgets sont dotés des subventions indispensables, et, d'autre part, les régions, par un développement de la démocratie, sont dotées des pouvoirs et des moyens pour devenir l'élément moteur associant les collectivités locales et les populations à cette grande œuvre. Cela éviterait d'ailleurs la répétition des erreurs, des gaspillages, des réalisations ne tenant pas compte des nuisances, la prise en compte de projets adoptés en fonction d'intérêts n'ayant rien à voir avec le souci d'améliorer les transports, répétition qui fait, par exemple, que de ligne ferroviaire en aérotrain, la ville de Cergy-Pontoise n'est pas encore dotée de liaison directe avec la capitale.

Nous pensons également que la réorganisation démocratique du syndicat des transports de la région parisienne devrait déboucher sur une prise en compte globale des besoins de transports, en donnant aux collectivités locales les moyens d'améliorer ou de créer les services de transport urbains et ruraux offrant des possibilités de communications faciles et régulières avec les centres commerciaux, les hôpitaux, les établissements scolaires, les centres administratifs et les centres de loisirs, ce qui est actuellement impossible pour ceux qui ne possèdent pas d'automobile.

Je voudrais maintenant aborder les problèmes de la SNCF. Là aussi, la qualité du service, que la maîtrise de la technicité et les qualités professionnelles du personnel permettraient de porter à un très haut niveau, est mise en cause par la politique imposée par le Gouvernement.

Pendant de longues années, la concurrence rail-route a été le fil conducteur de la politique du Gouvernement en matière de transports, avec pour conséquence le démantèlement du service public, l'abandon de services dits non rentables, la fermeture de lignes, la pénétration massive du privé dans les activités de la société nationale, la réduction des effectifs, la recherche d'un prétendu équilibre financier sur le dos du personnel et des usagers pour mieux dissimuler les cadeaux faits aux grandes sociétés industrielles et aux banques.

La déclaration que vient de faire M. le ministre de l'équipement montre que le Gouvernement se refuse à voir les difficultés, qu'il n'a rien compris à la situation ou ne veut rien comprendre, et que c'est toujours dans cette voie que l'on se dirige.

Comme chaque année, les rapports des commissions et les discours ministériels mettent l'accent sur l'importance de la participation de l'Etat à l'équilibre du budget de la SNCF. L'attaque portée l'an dernier contre la gestion des sociétés nationales par le ministre de l'équipement de l'époque se développe avec toujours la même volonté : faire payer aux travailleurs les fautes de gestion volontaires qui sont le fait de la politique gouvernementale.

En 1976, le gain de productivité à la SNCF a été de 6,4 p. 100 ; l'effectif a été réduit de 4 641 personnes, soit plus de 1 p. 100 du nombre des agents ; les conditions de travail se sont dégradées ; le pouvoir d'achat des cheminots a été amputé, mais cela n'a pas empêché que les pertes de l'exercice ont atteint le chiffre record de 1 982 millions de francs.

Il y a effectivement des gaspillages énormes à la SNCF. Je ne ferai qu'évoquer les tarifs préférentiels aux grosses sociétés. Mais je voudrais insister sur un certain nombre d'autres aspects.

Les intérêts et agios payés en 1976 ont représenté 1 272 millions de francs, en augmentation de 20 p. 100 sur l'année précédente. Les dettes à long terme sont passées de 12 138 millions de francs à 14 796 millions de francs. Vous me direz, bien entendu, qu'il a fallu investir, mais les emprunts nouveaux — 1 602 millions de francs — ont été contractés, pour l'essentiel, à l'étranger. Or les variations des taux de changes au détriment de la monnaie française font que, dans la même année, la réévaluation des emprunts contractés à l'étranger alourdit la dette de la SNCF de 324 millions de francs.

De la même façon, les engagements auprès d'Eurofima augmentent de 608 millions de francs, 352 millions de francs résultant de la fourniture de matériel en location-vente et 256 millions de francs des variations des taux de changes. Ainsi, lorsque la SNCF emprunte à l'étranger pour acheter du matériel, tout se passe comme si elle payait ce matériel 20 p. 100 plus cher.

Voilà bien un exemple de gaspillage résultant de la politique gouvernementale. Le Gouvernement encourage l'exportation des capitaux des groupes capitalistes à l'étranger pour implanter des entreprises qui aggravent le chômage en France et qui diminuent dans le même temps les capacités d'autofinancement, par les ressources nationales, des investissements français. Cela nécessite de recourir à des emprunts à l'étranger, très onéreux de par leurs taux et en raison de l'instabilité du marché monétaire où le franc est en position de faiblesse.

Autre exemple : l'achat de matériel roulant en location-vente coûte également très cher, d'autant plus cher que la SNCF a été obligée de s'engager à participer au déficit actuel et à venir de LOCAFER. De même, on a constaté que, d'année en année, les dépenses d'entretien et de réparation du matériel et des installations sont de plus en plus confiées au secteur privé, ce qui est encore générateur de profits pour les grosses sociétés fournisseurs de la SNCF.

Il faut également rappeler que les anciens actionnaires de la SNCF, pourtant nationalisée depuis quarante ans maintenant, touchent encore 6 p. 100 de la valeur de leurs actions pour rémunération de leur capital, ce qui montre combien une nationalisation effective de la SNCF serait plus intéressante que cette forme de société d'économie mixte.

Lorsque, parmi les ressources permettant d'équilibrer le budget du changement présenté par Georges Marchais, à l'Assemblée nationale, nous disions qu'il était possible d'économiser des dizaines de milliards sur les marchés publics, l'étude du budget de la SNCF en apporte la preuve.

Ainsi, il faut lutter contre les gaspillages, mais les responsables à qui il faut les faire payer, ce ne sont pas les travailleurs du secteur public, qu'un journal boursier d'hier appelait scandaleusement des « privilégiés ». Les privilégiés, bien réels, ceux-là, sont dans les banques, dans les groupes fournisseurs de matériel. La politique réactionnaire conduit, pour les protéger, à s'attaquer aux conditions de vie du personnel, aux conditions de sécurité par la réduction des effectifs. C'est pourquoi la grève des agents de conduite et des agents d'accompagnement contre la généralisation de la conduite par un seul agent correspond non seulement à l'intérêt du personnel, mais également à l'intérêt des usagers. L'application de cette mesure supprimerait à terme dix mille emplois. Vous contestez ce chiffre, monsieur le secrétaire d'Etat (*M. le secrétaire d'Etat fait un signe affirmatif*), mais vos prédécesseurs contestaient de la même façon des pratiques qui sont aujourd'hui devenues des réalités. La « consigne générale » instituant la suppression devait entrer en application le 21 septembre dernier. Vous aviez donné votre accord, monsieur le secrétaire d'Etat, mais les menaces d'action des syndicats avaient fait reculer la direction. Le projet avait été reporté. La direction le reprend aujourd'hui. Conséquence des suppressions d'emplois : le système d'agent unique va aggraver les conditions de travail, notamment sur les trains de marchandises. Les périodes de huit à neuf heures de conduite sans repos poseront de sérieux problèmes à un seul conducteur et accroîtront le risque de graves accidents qu'une défaillance rend toujours possibles.

La SNCF dit que la consigne sera sans douleur, mais les cheminots savent bien que toutes les réorganisations du travail, les restructurations de réseaux se sont traduites par la suppression de 14 000 emplois en trois ans, les départs à la retraite n'étant même plus compensés.

C'est pourquoi nous soutenons la lutte des cheminots contre les réorganisations qui n'ont pour seul but que de maintenir les gâchis qui rapportent des milliards aux groupes capitalistes. Leur lutte est hautement profitable aux usagers et à une politique ferroviaire d'avenir permettant de mieux servir les besoins nationaux en s'intégrant dans la politique du changement qui améliorera les conditions de vie de tous les travailleurs, y compris des cheminots.

Voilà quelques-unes des raisons qui font que nous nous opposons à votre politique en matière de transports, car elle correspond aux intérêts des groupes capitalistes, mais non à ceux des personnels et de la nation. C'est pourquoi nous voterons contre le budget que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

**M. Jacques Habert.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de la discussion de ce budget je voudrais, une fois de plus, vous parler du projet de « train à grande vitesse » — TGV — et étudier brièvement avec vous la façon dont il s'insère dans notre politique générale des transports.

Comme le savent tous ceux qui m'ont déjà entendu exprimer à ce sujet une opinion toute personnelle, mais qui est maintenant — j'en ai eu bien des témoignages — largement partagée, j'estime que le TGV constitue une entreprise rétrograde, inutile, extrêmement coûteuse, et finalement néfaste à l'harmonieux développement de nos transports métropolitains.

Je ne vois pas l'intérêt d'un projet dont le but est d'établir, après des travaux et des frais énormes, une nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et Lyon, afin que l'on puisse, à partir peut-être de 1983, faire ce voyage par un train de luxe, en moins de trois heures, alors qu'en ce moment même le trajet ne dure que quarante-cinq minutes en avion.

Je conteste les prévisions du nombre de voyageurs potentiels ; les chiffres sont manifestement gonflés dans les documents que nous avons pu consulter. Je ne les citerai pas ici pour ne pas allonger le débat.

Je reste sceptique sur la rentabilité de cette entreprise, malgré l'opinion que M. le ministre de l'équipement a tout à l'heure rapidement exprimée. S'il est vrai que la SNCF pensait pouvoir bénéficier de concours privés à cet égard, je regrette qu'on l'ait laissée faire appel à des fonds publics, sous une forme d'ailleurs détournée.

Je note que le TGV va nécessiter la construction d'un matériel roulant très sophistiqué et inutilisable ailleurs. Je ne crois pas, contrairement à ce qui a été avancé, que ce matériel puisse, ensuite, être vendu à l'étranger ; les pays de dimensions réduites n'ont guère les moyens de s'offrir un TGV ; et pour ce qui concerne les grands, voilà longtemps qu'ils ont reconnu l'évidente supériorité de l'avion sur toute distance supérieure à 400 kilomètres.

Je déplore les dégâts écologiques que la ligne nouvelle va provoquer dans les provinces qu'elle se propose de traverser, et sans aucun profit pour elles puisque le train ne s'y arrêtera pas. Déjà, des tranchées ont été ouvertes aux confins de la Bourgogne et dans le parc naturel du Morvan ; les remblais boueux commencent à « charcuter » les vignobles. L'article d'un grand hebdomadaire, en date du 2 décembre 1977, nous apprend que, pour des raisons de sécurité, la voie nouvelle devra être « entièrement clôturée », un vrai mur de Chine de 425 kilomètres mètres de long, coupant les propriétés et les champs dans six de nos départements. Et ce double mur sera assez large.

Je lis dans le même article, signé de Jean des Cars, qui est d'ailleurs très favorable au TGV : « Pour éviter la terrible onde de choc provoquée par le croisement de deux rames, les deux voies seront plus espacées qu'elles ne le sont actuellement. Des joints gonflables à air comprimé assureront une étanchéité parfaite, etc. » Bref, une merveille d'inventions et d'acrobaties techniques, je n'en doute pas...

Et un prix de revient qui sera évidemment à la hauteur de ces remarquables inventions. Je lis dans le rapport de notre collègue, M. Billiemaz, que les premiers travaux du TGV nous ont coûté 544 millions de francs en 1976 et 882 millions en 1977. A ce régime, nous voilà à un milliard de francs par an, soit 5 milliards d'ici à 1982, date envisagée pour l'ouverture du premier tronçon Paris—Saint-Florentin. Et l'on ne sera alors qu'à la moitié du chemin.

Je regrette, soit dit en passant, qu'au lieu d'ouvrir des chantiers un peu partout l'on ne se soit pas d'abord attaché à doubler le tronçon Saint-Florentin—Dijon, le seul de la ligne actuelle qui ne soit qu'à deux voies. Si l'on avait fait sauter en priorité ce goulet de 109 kilomètres en y plaçant les quatre voies qui existent partout ailleurs, tout risque de saturation aurait été évité entre Paris et Lyon et la liaison, déjà fort bien assurée par des trains rapides tels que le « Mistral », aurait été encore accélérée. C'est là, d'ailleurs, la seule amélioration qui s'imposait vraiment, mais qui a été abandonnée au profit d'un projet grandiose dans lequel nous voilà jetés les yeux fermés.

Nous avons en France, mesdames, messieurs, des trains excellents. Ils portent des noms significatifs : « Etendard », « Drapeau ». Nous en sommes fiers, et nous en rendons hommage à la SNCF, dont la réputation mondiale n'est plus à faire. Depuis vingt-deux ans, nous détenons le record du monde de vitesse sur rail : 331 kilomètres/heure sur la ligne Bordeaux—Hendaye, record établi en 1955 entre Lamothe et Morcenx ; et je ne parle pas de l'aérotrain Bertin, merveille de la technique française, qui, sur sa voie de ciment proche d'Orléans — aujourd'hui laissée aux orties — a atteint 400 kilomètres/heure, vitesse que le TGV sera loin d'approcher.

Alors, mes chers collègues, une nouvelle démonstration, une nouvelle prouesse n'était pas, à mon avis, nécessaire. Nous avons trop peu d'autoroutes. Nous n'en construisons plus guère et des tronçons essentiels restent en souffrance. Aucune mesure n'est prise à cet égard dans le budget qui nous est soumis. En revanche, tout le monde sait que nous sommes très forts en chemins de fer. Tout le monde sait aussi que cela nous coûte très cher.

Je ne veux pas rappeler le chiffre douloureux du déficit que le ministre de l'équipement a évoqué en répondant à notre rapporteur M. Debarge, déficit que nous sommes appelés à combler chaque année en votant ce budget. On a beaucoup parlé du prix du programme Concorde qui est, en effet, très considérable ; mais, mes chers collègues, avez-vous songé qu'il ne représente en fait, tout compris, qu'environ deux ans, et même moins, du déficit habituel de la SNCF ?

Non ! une nouvelle dépense de prestige n'était pas indispensable, surtout dans l'actuelle conjoncture financière ! Nous n'avons pas besoin d'un « super-train », ni — et je reprends le titre de l'article cité — d'un « Concorde sur rail ».

Nous n'en avons pas besoin parce que, d'abord, je le répète, les trains dont nous disposons sont, dans l'ensemble, suffisants, et beaucoup très bons. Nous n'en avons pas besoin, surtout, parce que nous avons autre chose à proposer au peuple français ; quelque chose de plus nouveau, de plus rapide, de plus moderne, de plus conforme au siècle où nous vivons ; quelque chose de moins préjudiciable à notre écologie ; quelque chose de plus utile, aussi, à notre économie, car elle implique l'essor de nos industries de pointe dans un domaine où elles excellent, celui de l'aéronautique.

**M. Serge Boucheny.** Et des patins à roulettes !

**M. Jacques Habert.** Je veux parler, bien sûr, de notre aviation civile et de ses possibilités de développement.

Si vous me permettez, monsieur le président, d'utiliser maintenant le temps de parole accordé à mon groupe au titre du budget suivant, celui de l'aviation civile, je n'aurai pas à remonter à la tribune pour exposer cette seconde partie de mon propos, qui s'imbrique évidemment avec le précédent.

**M. le président.** Monsieur Habert, j'apprécie beaucoup votre courtoisie, mais poursuivez donc votre exposé sans vous soucier de moi. Dès l'instant que je ne dis rien, c'est que tout va bien. (Sourires.)

**M. Jacques Habert.** Je vous remercie, monsieur le président, je vais aller très vite.

Ce qui m'inquiète le plus dans le budget des transports terrestres, notamment en ce qui concerne l'aide extraordinaire accordée aux chemins de fer, c'est que nous en envisageons l'accroissement dans un contexte de concurrence avec les transports aériens.

Permettez-moi, M. le secrétaire d'Etat, de vous citer la dernière phrase de l'article déjà mentionné : « Avec le super-train, l'avion va prendre du plomb dans les ailes. La nouvelle bataille du rail ne fait que commencer. »

Eh bien, mes chers collègues, je vous dis que rien ne serait plus stupide qu'une telle bataille. Les deux combattants en sortiraient meurtris, amoindris. Et ce qui paraît certain, c'est que notre pays, et les contribuables, auraient à en faire les frais.

Il est navrant de constater qu'au premier rang des espérances exprimées au sujet du train à grande vitesse, s'inscrit le détournement de 64 p. 100 des passagers du trafic aérien entre Paris et Lyon. Cette ligne est, vous le savez, la plus rentable d'Air-Inter, celle dont les bénéfices permettent de compenser en partie les pertes sur les autres liaisons pourtant indispensables.

Que va-t-il advenir si le TGV prend la moitié des passagers d'Air-Inter ? Nous devons continuer à financer la première et à accroître les subventions de l'autre. Est-il raisonnable de susciter une telle concurrence ? Est-il sage d'accepter de telles perspectives ?

Personnellement, je ne le crois pas. Qu'on ne dise pas qu'en faisant concurrencer l'avion par le train à grande vitesse, on économisera de l'essence. En attendant que les centrales nucléaires viennent fournir l'énergie nécessaire — et ce n'est pas pour demain — l'électricité qu'utilisent les trains restera à 70 p. 100 de source pétrolière.

Alors, je frémis quand j'apprends par le rapport de M. Billiemaz qu'après avoir ébauché l'expérience du TGV dans le Sud-Est, on en envisage de nouvelles, notamment vers l'Ouest et le Sud-Ouest. L'entreprise est inadéquate, disproportionnée à nos moyens ; pour améliorer, accélérer nos transports métropolitains, la solution n'est pas là.

Plutôt que de se lancer dans les trains à grande vitesse, mieux vaut, à mon avis...

**M. Serge Boucheny.** Prendre des patins à roulettes !

**M. Jacques Habert.** ... faciliter, développer, généraliser l'utilisation des avions moyen-courrier. Tandis que le TGV est encore dans les nuées, nous disposons d'un excellent appareil, immédiatement utilisable, au nom caractéristique : l'Airbus.

Nos collègues MM. Fortier et Legrand vont sans doute en parler dans un instant. Air France possède 10 Airbus et Air-Inter 2. Dans sa version B2, cet appareil peut transporter 270 personnes, soit à peine moins qu'un TGV. L'avion construit par la SNIAS a fait ses preuves : 33 appareils sont déjà en service dans le monde, sous le pavillon de huit compagnies ; les commandes fermes sont au nombre de 51 et les options de 31. La compagnie américaine Eastern Airlines vient d'en louer quatre pour les mettre en service sur sa ligne la plus fréquentée, celle de New-York à Miami.

Sur le plan commercial, cet avion s'inscrit dans un créneau des plus intéressants : celui des biréacteurs moyen-courriers pouvant transporter quelque 200 passagers à 3 000 ou 4 000 kilomètres. La SNIAS envisage d'ailleurs de mettre en chantier prochainement, en accord avec ses partenaires européens, un nouvel appareil dérivé à la fois du *Mercury* et de l'*Airbus*, l'A 200, qui

sera équipé du moteur CFM 56, réalisé par la SNECMA. Les crédits nécessaires figurent à votre budget de l'aviation civile, monsieur le secrétaire d'Etat, et nous nous en félicitons.

Le marché potentiel de cet avion est estimé de 500 à 1 000 unités entre 1980 et 1990.

Là est l'avenir. Là apparaissent les plus belles possibilités. Mais encore conviendrait-il que la France, dotée d'une remarquable industrie aéronautique, et productrice de ces avions, donne l'exemple — ou suive l'exemple — de leur utilisation maximale sur une grande échelle.

Nous n'employons pas l'Airbus et nos moyen-courriers autant que nous pourrions le faire. La majorité des Français n'a pas encore pris l'habitude d'emprunter l'avion. Aussi une certaine éducation, une certaine incitation seraient-elles utiles.

On pense que l'avion est réservé à une certaine catégorie de gens pressés ou, surtout, fortunés. Et, en effet, les transports aériens sont beaucoup trop chers dans notre pays — les plus chers du monde sur nos lignes intérieures. N'est-il pas paradoxal que le billet d'avion de Paris à Nice soit plus cher que celui de Londres à Nice ? N'est-il pas anormal de constater une telle disproportion entre les tarifs de voyage vers la Corse et ceux des Baléares ? Le résultat : les Baléares se sont remarquablement développées sur le plan touristique, tandis que notre Ile de beauté connaît encore, hélas, une certaine stagnation.

Cette question du coût de nos transports aériens constitue, bien sûr, la pierre d'achoppement, l'obstacle qu'il faut renverser. Tous nos efforts devraient y tendre, toute une politique devrait être mise en œuvre pour y parvenir.

Il faut démocratiser, « populariser » nos transports aériens en les rendant moins chers. Ce n'est pas impossible puisque cela a été fait dans d'autres pays.

En instaurant un service sans réservation et sans prestation, une compagnie comme les Laker Airways offre maintenant des vols de Londres à New York pour un prix sensiblement équivalent à notre Paris—Nice. Nos Airbus devraient devenir de vrais bus aériens, c'est leur vocation, et c'est pour cela qu'on leur a donné ce nom. Comme on le fait de New York à Washington, le billet pourrait être pris en vol, ou bien on achèterait son ticket en arrivant à l'aérogare, comme on le fait de Rio de Janeiro à São Paulo.

Toutes les grandes villes métropolitaines pourraient être reliées par de véritables ponts aériens. Aucune de nos villes françaises n'est, en effet, située à beaucoup plus d'une heure d'avion d'une autre. Dès que le remplissage des appareils serait assuré, les prix devraient pouvoir être abaissés à des taux voisins de ceux des chemins de fer.

Aussi utopiques que de telles propositions puissent paraître chez nous aujourd'hui, il n'y a là rien d'impossible puisque, je le répète, cela a été réalisé dans d'autres pays.

Mais, pour y parvenir, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut une politique globale des transports, une politique excluant les concurrences néfastes que nous sommes en train de créer ou de soutenir, une politique bien déterminée, favorisant, sans doute, les transports aériens, plutôt que les transports terrestres qui, au-delà d'une certaine distance, apparaissent aujourd'hui complètement dépassés.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les quelques observations qu'à l'occasion de la discussion de ces deux projets de budget, je voulais me permettre de vous présenter ; tels sont les vœux que je formule pour une nouvelle politique française des transports, une politique tournée vers l'avenir, mieux adaptée à la dynamique, aux réalités et aux espérances de notre monde moderne. (Applaudissements à droite ainsi que sur les travées du RPR et de l'UCDP.)

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

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vais m'efforcer de répondre à l'essentiel des observations formulées par les intervenants.

Je dirai d'abord à M. Ferrant qu'effectivement les transports fluviaux connaissent actuellement des difficultés, comme tous les modes de transport, et que leur situation est mauvaise. Mais elle s'est redressée heureusement, au cours du dernier trimestre, en raison de la reprise du trafic des céréales. Ces difficultés spécifiques tiennent à des raisons structurelles telles que la diminution des besoins, la rigidité du régime d'affrètement et aussi le ralentissement du marché de la construction, qui constitue l'un des gros débouchés de la navigation fluviale.

Vous m'avez demandé qu'elles étaient les actions prévues par le Gouvernement ; je puis vous les rappeler succinctement. Il s'agit des avances remboursables, qui sont intervenues à cinq reprises depuis le 1<sup>er</sup> février 1975 ; du fonds de régulation, pour lequel un projet de loi est en cours d'élaboration ; des actions pour adapter la flotte par le « déchirage » de la flotte vétuste ;

des aides à la modernisation de la flotte par des crédits privilégiés ; de l'encouragement à la formation de groupements d'artisans ; du projet de création d'une chambre de la batellerie. Actuellement, une expérience est en cours à la direction régionale de la navigation de Lille pour simplifier et améliorer les contacts entre les usagers et les transporteurs, favorisant la conclusion de contrats de transport.

Vous avez également parlé des difficultés rencontrées par des transporteurs routiers.

Il est vrai que tous les systèmes de transports terrestres souffrent d'une stagnation de trafic. J'ai rencontré, hier, les représentants d'une organisation professionnelle de transporteurs routiers ; ils ont reconnu très objectivement que, dans le contexte actuel, c'est leur corporation qui souffre le moins de la crise. Autrement dit, le transport routier ressent moins le ralentissement de l'activité que la SNCF ou la batellerie. Il convient de franchir cette période de difficultés jusqu'à la reprise plus franche de l'activité.

Sur le plan gouvernemental, je m'efforcerai d'obtenir que les transporteurs routiers puissent bénéficier des aides financières prévues pour les petites et moyennes entreprises, dont ils ne profitent pas toujours actuellement.

Monsieur Chatelain, vos critiques n'ont pas été, en fin de compte, fondamentales, ce dont je me réjouis, parce que cela prouve que l'action du Gouvernement est efficace. Mais je voudrais quand même revenir sur certaines de vos observations.

En ce qui concerne le RER, j'indiquerai clairement que jamais — à moins que vous ne me prouviez le contraire — depuis 1962, les travaux n'ont été ralentis par le manque de crédits.

Le Gouvernement et ceux qui ont voté le budget peuvent aujourd'hui s'enorgueillir du RER. Chaque année, les crédits demandés par la RATP pour effectuer les travaux ont été accordés.

**M. Fernand Chatelain.** 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. Chatelain, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**M. Fernand Chatelain.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je voudrais simplement que vous m'expliquiez pourquoi il a fallu seize ans pour construire le RER alors que le métro de Paris l'a été si rapidement, voilà quatre-vingts ans.

**M. André Fosset.** Parce que vous n'avez pas voté les crédits !

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Je vous rappellerai simplement que le RER a 46 kilomètres de longueur, ce qui représente 92 kilomètres de lignes, qu'il est — ceci a été dit hier par M. le Président de la République — « l'outil le plus moderne qu'une ville possède », enfin, qu'il a fallu traverser tout le cœur de Paris et pénétrer très loin en banlieue. Cela justifie largement les délais.

J'en viens à vos doléances au sujet de certaines lignes où vous prétendez qu'il y a des insuffisances. Celles-ci seront très limitées parce que nous avons fait un effort sans précédent depuis vingt ans avec les extensions du métro et la pénétration en banlieue systématiquement poursuivie, avec le RER, dont je viens de parler, et également avec la banlieue SNCF.

Je rappelle à cet égard que, depuis deux ans, nous avons eu le plaisir d'inaugurer deux nouvelles lignes de la SNCF en région parisienne. C'étaient les premières depuis plusieurs décennies. Il s'agit donc là vraiment, comme l'a dit hier M. le Président de la République, d'une priorité nationale donnée aux transports en commun. La meilleure preuve en est qu'il s'utilise à l'heure actuelle 1 250 000 cartes orange chaque mois ; c'est dire si les habitants de la région parisienne apprécient l'effort qui a été fait pour assurer une meilleure desserte.

Pour ce qui est de la SNCF, je vous ai entendu parler de démantèlement — c'est pour vous deux mots que vous associez. Dans le budget qui vous est soumis aujourd'hui, figure un crédit de 13,9 milliards de francs au titre des contributions à la SNCF.

Monsieur Chatelain, c'est le quatrième budget que je présente devant cette assemblée. Il me souvient que dans le premier, ce crédit s'élevait à bien moins de 10 milliards de francs. Nous progressons donc chaque année. Voulez-vous m'expliquer comment, dans ces conditions, on peut nous accuser d'un démantèlement de la SNCF !

Je ne veux pas revenir sur l'argument avancé chaque année et démenti, chiffres à l'appui, également chaque année, selon lequel un sort préférentiel serait fait aux grosses sociétés.

**M. Fernand Chatelain.** Ce n'est pas nous qui l'avancions.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Vous en avez parlé, monsieur Chatelain.

**M. Fernand Chatelain.** Je n'ai fait que l'évoquer.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** C'est bien ce que je disais.

J'ai indiqué l'an dernier, chiffres à l'appui, quelle était la part respective des contributions aux frais généraux de la SNCF du trafic marchandises par trains complets, qui concerne les grosses sociétés, et par wagons isolés. J'ai démontré que cette part était plus importante pour les trains complets que pour les wagons isolés. Telle est la vérité des chiffres.

Monsieur Habert, vous avez une nouvelle fois manifesté votre opinion au sujet du TGV. Cette opinion est respectable mais vous n'ignorez pas qu'elle n'est pas la mienne. Je ne veux pas rouvrir, encore une fois, le débat qui s'est instauré régulièrement depuis trois ans, mais quelques-unes des idées que vous avez avancées me paraissent erronées.

Le TGV ne sera pas un train de luxe car on pourra le prendre avec un billet de seconde classe et effectuer ainsi le parcours allant du cœur de Paris au cœur de Lyon, dans le même temps que par avion, mais au prix du tarif de la SNCF. Ce sera donc un moyen de transport démocratique, à la portée de tous les usagers.

Sa rentabilité est assurée, je vous l'ai dit. En outre, l'évolution du trafic prévue est déjà dépassée.

Vous avez dit aussi que les pays étrangers ne s'intéressaient pas au train à grande vitesse. Or le Japon en a construit un, l'Allemagne en fait autant, les Etats-Unis s'y intéressent. Nous sommes donc loin d'être les seuls.

Je ne veux pas parler des problèmes d'écologie parce qu'il en a déjà été beaucoup question. Néanmoins, le TGV a été conçu en tenant compte de l'aspect de l'écologie aussi bien que de celui de l'économie et il sera, en fin de compte, moins bruyant qu'une ligne de chemin de fer ordinaire.

Vous avez dit que nous avons des trains excellents. C'est vrai. Mais encore faut-il qu'ils puissent circuler. Or la ligne Paris—Lyon atteint la saturation. Il fallait donc accroître la capacité de cette ligne. Toutes les études qui ont été faites ont montré que la meilleure solution était celle de la ligne nouvelle et du TGV.

Nous désirons, bien entendu, développer le transport aérien. Pour ce faire, nous devons utiliser les gros porteurs, comme vous l'avez indiqué tout à l'heure, dès lors que le trafic s'y prête.

Mais nous nous heurtons à certaines contraintes venant notamment des pratiques commerciales de certains pays étrangers en face desquelles nous devons définir une politique commune en Europe.

Une autre contrainte qui nous est imposée est celle d'assurer la rentabilité de nos entreprises de transports aériens.

Sous ses réserves, je reconnais avec vous que nous devons développer le transport aérien et nous nous y employons.

Telles étaient, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je pouvais faire à vos observations.

**M. Marcel Champeix.** Je demande la parole.

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

**M. Marcel Champeix.** Je ne prends pas la parole pour adresser une critique à l'égard du Gouvernement, mais plutôt pour faire litière d'une erreur. Vous avez fait allusion, voilà quelques instants, aux subventions que donnait l'Etat à la SNCF. On peut considérer aujourd'hui que c'est une entreprise nationalisée. Or, quelquefois on entend émettre des protestations dans l'opinion publique : pourquoi donne-t-on des subventions à la SNCF ?

Il convient de rappeler que, avant d'avoir un réseau national, lorsque les réseaux étaient multiples — avec le PO, le PLM, le Paris-Nord, le Paris-Est — l'Etat donnait à ces compagnies des subventions qui, en francs constants, étaient supérieures à celles qu'on octroie aujourd'hui à la SNCF.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire : II. — Transports, section commune, et figurant aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 3 322 593 F. »

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, 19 707 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 3 394 000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 10 270 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 7 800 000 F. » — (Adopté.)

Nous allons examiner maintenant les crédits concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, III. — Transports terrestres, et figurant aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 3 209 437 F. » — (Adopté.)

« Titre IV, plus 4 145 331 000 F. »

La parole est à M. Guillard.

**M. Paul Guillard.** Avant de voter les crédits d'autorisations de programme, monsieur le secrétaire d'Etat, je dois vous rappeler l'étonnement des élus de l'Ouest lorsqu'a été annoncé, pour leur région, le projet de train à grande vitesse, alors que, depuis des années, ils demandent en priorité la simple électrification de la ligne actuelle SNCF Paris—Nantes—Le Croisic.

Nantes, je le rappelle, est la seule métropole régionale à ne pas disposer d'un réseau électrifié SNCF.

Electrification pour gagner du temps ? Certes, mais surtout parce que celle-ci permettrait une beaucoup plus grande possibilité de traction, puissance et économie essentielles au trafic marchandises de notre région industrielle éloignée.

De même, ses élus se sont battus depuis des années pour obtenir enfin — car je pense que c'est désormais acquis — une autoroute Nantes—Angers, maillon indispensable aux échanges vers Paris, vers l'Est du pays, puis vers l'Allemagne et la Suisse.

C'est pourquoi les élus de l'Ouest, monsieur le secrétaire d'Etat, s'interrogent et se demandent si le projet, fort séduisant, mais aussi fort coûteux, de trains et lignes à grande vitesse vers l'Ouest, n'a pas été annoncé pour mieux étouffer, dans des espoirs chimériques, le projet plus réaliste d'électrification Le Mans—Nantes—Le Croisic, sans cesse reporté, ou, du moins, pour en retarder encore la réalisation.

Ce n'est pas, de ma part, une opposition au train à grande vitesse, c'est une crainte justifiée. Il vous faut répondre au plus tôt, monsieur le secrétaire d'Etat, au désir profond et unanime des populations de l'Ouest, qui est celui de la réalisation urgente de l'électrification de la ligne Le Mans—Nantes—Le Croisic. Après, il sera encore temps de penser ou de rêver sur un train à grande vitesse.

**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 Guillard, je comprends parfaitement le souci que vous avez exprimé mais je crois pouvoir vous rassurer. Le projet de TGV pour desservir l'Ouest et l'électrification Le Mans—Nantes sont deux problèmes très différents ; l'un n'est pas fait pour « étouffer » l'autre. L'idée d'un TGV Sud-Ouest est actuellement émise mais ce TGV ne pourrait être réalisé qu'après des études très approfondies, passant nécessairement par une large concertation avec les intéressés et d'abord avec les élus.

En toute hypothèse, il ne pourra donc pas commencer avant que ne soit terminé le TGV Sud-Est, c'est-à-dire au mieux en 1983. C'est donc seulement une idée lancée que nous essaierons d'explorer au mieux dans l'avenir.

Pour ce qui est de la ligne Le Mans—Nantes, un programme d'électrification a été lancé par la SNCF. Actuellement, trois opérations sont en cours : rive droite du Rhône, Bordeaux—Montauban et Narbonne—Port-Bou, cette dernière commençant cette année.

Dès que ces opérations seront assez avancées, le projet d'électrification qui vous intéresse sera parmi les premiers retenus. Cette opération sera donc vraisemblablement lancée avant la fin du VII<sup>e</sup> Plan.

**M. Paul Guillard.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

Je mets aux voix le crédit figurant au titre IV.

(Ce crédit est adopté.)

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V. — Autorisations de programme, 12 720 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 4 500 000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 803 954 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 179 664 000 F. » — (Adopté.)

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

## IV. — AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire : IV. — Transports - 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 secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de l'aviation civile est, cette année encore, un budget d'attente et de reconduction.

Il a été établi dans le cadre des orientations générales de la politique gouvernementale visant à l'augmentation modérée des dépenses publiques.

Ce budget reste fortement influencé par les trois grands programmes de constructions aéronautiques et par leurs retombées au niveau du transport aérien.

Mais on peut se demander si les solutions d'attente en un certain nombre de domaines, tels que la navigation aérienne, attente qui pouvait être admise dans le cadre de la relative stagnation du trafic, ne risquent pas d'avoir des répercussions à terme sur la régularité du transport aérien, dès lors que la reprise des taux de progression de la circulation aérienne s'affirme.

Certes, les dépenses ordinaires passent de 1 179 millions à 1 700 millions de francs, mais elles englobent la subvention à la compagnie Air France.

Certes, 450 emplois sont créés sur le plan budgétaire. Si, en réalité, il s'agit, pour l'essentiel, de transferts et de régularisations qui n'affectent pas la capacité d'emploi de la direction générale à l'aviation civile, il faut toutefois noter la création réelle de 50 emplois pour la navigation aérienne, ce chiffre étant d'ailleurs inférieur aux besoins exprimés par cette direction.

Au niveau des aéroports, la situation s'aggrave. En dehors des plus grandes plates-formes, les aéroports de province enregistrent un déficit de fonctionnement de 18 millions de francs.

Les dépenses à la charge de l'Etat ajoutées au déficit des concessionnaires permettent d'estimer à quelque 30 millions de francs la charge totale qui ne peut être couverte que de trois façons : soit l'octroi de crédits supplémentaires, ce qui aggraverait la participation de l'Etat ; soit le transfert d'une part plus grande des coûts aux gestionnaires, ce qui ne paraît pas possible ; soit l'augmentation dans des proportions importantes des taxes d'aéroport, ce qui pénaliserait davantage encore le trafic aérien intérieur qui n'en a nul besoin.

Il y a là un problème sur lequel nous devons faire porter nos réflexions.

Il faut ajouter à cela que les crédits réservés à l'équipement des aéroports sur le plan de la navigation aérienne vont en décroissant : 160 millions en 1975, 134 millions en 1977, 88 millions en 1978.

Les personnels commencent à protester contre le maintien en service d'équipements vieillissants qui n'ont plus la fiabilité nécessaire à l'écoulement régulier du trafic aérien.

A terme, si, en tout état de cause, la sécurité sera maintenue, c'est comme je l'ai dit tout à l'heure, la régularité du trafic aérien qui risque d'être affectée par l'insuffisance des crédits d'équipement, avec ces conséquences inéluctables : mécontentement des passagers, coût accru pour les compagnies aériennes.

En ce qui concerne les dépenses en capital, on note une diminution des autorisations de programme, qui passent de 1 532 millions de francs en 1977 à 1 488 millions en 1978.

Si l'on observe que les autorisations de programme relatives à la construction aéronautique sont en légère augmentation, on doit conclure à une diminution encore plus grande en valeur relative pour ce qui concerne le reste des activités. Il sera difficile, dans ces conditions, de lancer des opérations nouvelles.

Il faut bien comprendre, et c'est d'ailleurs une règle générale, que les investissements doivent précéder l'augmentation du trafic et qu'ils ne produisent un effet qu'après un décalage dans le temps.

Ce qui était acceptable durant les années où, en chiffres arrondis, le trafic ne progressait que de 5 à 6 p. 100 par an, devient préoccupant lorsque l'on sait qu'en 1976 une progression de 9,7 p. 100 a été enregistrée par rapport à 1975 et que le pourcentage sera le même cette année.

Les experts s'accordent à penser que sans revenir au « boom » des années fastes, l'augmentation annuelle moyenne, dans les trois ans à venir, se situerait autour de 8 p. 100. Cela exige donc, spécialement en matière de navigation aérienne, où nous devons faire face à des obligations nationales et internationales, que des moyens suffisants soient dégagés.

Nous souhaitons qu'ils le soient dès l'an prochain et qu'ils permettent de renouveler les matériels, qui, comme je l'indiquais tout à l'heure, ont perdu une part de leur fiabilité.

Si l'on ajoute à cela, sur le plan social, l'érosion en valeur relative des primes des personnels techniques, l'impossibilité de corriger certaines inégalités de traitement parmi les personnels administratifs, l'absence de définition des modalités de transfert à Toulouse des personnels de la météo, force est bien de constater que nous risquons de rencontrer cette année certaines difficultés.

Cela dit, venons-en à la construction des avions civils, qui absorbe encore une part importante de votre budget et a conduit le Gouvernement à prendre, cette année, des décisions qui influent sur la situation des compagnies Air France et Air Inter, UTA restant en dehors des nouvelles règles imposées.

Malgré la possibilité d'accéder à New York, acquise au prix d'une action persévérante des gouvernements français et britannique et des deux compagnies intéressées, la construction de Concorde sera limitée à seize appareils.

La liaison avec New York ne permettra pas à Air France d'atteindre le nombre d'heures capable de rentabiliser la machine.

A la vérité, Concorde souffre d'une quintuple limitation : bruit au décollage, même s'il reste comparable à celui des avions à réaction anciens ; bang sonique ; capacité réduite ; rayon d'action insuffisant ; consommation très élevée de carburant.

Ces inconvénients résultent essentiellement, à l'exclusion du bang sonique, des caractéristiques des moteurs utilisables lors de la construction de l'appareil.

En revanche, sur le plan technologique, il constitue un apport important, et il est bien normal de songer à utiliser ce capital.

On connaît, par exemple, les difficultés auxquelles se heurte le Tu 144. Cependant, il faut voir que la valeur de cet apport sera fonction de la solution retenue pour le supersonique de la deuxième génération. Elle sera très grande, si le futur supersonique est conçu pour se déplacer à des vitesses proches de celle de Concorde, c'est-à-dire de l'ordre de Mach 2,2. Elle le sera moins si le projet nouveau, comme par exemple Boeing l'étudie, est conçu pour atteindre la vitesse de Mach 2,7 car alors se poseront quantité de problèmes technologiques nouveaux dus au « mur de la chaleur ».

De toutes façons, tout projet nouveau passe par l'utilisation d'un nouveau type de moteur, et il est important, voire indispensable, que les avionneurs puissent mener leurs études de concert avec les motoristes. Nous souhaitons que la SNECMA puisse, dans le futur, être associée à l'étude et à la réalisation du moteur à cycle variable qui paraît aujourd'hui la formule d'avenir.

Pour l'étude du supersonique de la deuxième génération, les constructeurs américains, avionneurs et motoristes, ont reçu de la NASA des crédits, à vrai dire assez limités, auxquels ils ajoutent une part égale prélevée sur leurs fonds propres.

Ne mentionnons que pour mémoire la préétude de Lockheed sur le supersonique de la troisième génération, qui serait capable de franchir 9 250 kilomètres à 6 400 kilomètres à l'heure. Raisonnablement, cette étude ne devrait pas aboutir avant les années 2010 ou 2020.

Ce qui est plus important, ce sont les études de marché américaines sur le supersonique à moyen terme. Selon les analyses effectuées à partir des hypothèses les plus favorables quant à la croissance de l'économie américaine, il y aurait quarante supersoniques en 1985 dans les flottes des compagnies américaines, 230 en l'an 2000, soit 3 p. 100 de la flotte à cette époque. Par rapport aux études faites au moment de la mise à l'étude de Concorde, les prévisions ont été considérablement révisées en baisse.

Cela revient à dire que le supersonique de la deuxième génération risque de n'occuper dans les flottes des compagnies internationales qu'une part très réduite. Cela signifie qu'il ne peut être construit qu'à un petit nombre d'exemplaires, ce qui doit nous inciter à certaines réflexions.

En ce qui concerne les avions subsoniques, le problème est différent.

De l'avis des dirigeants de Douglas, il faut, pour vendre un avion, satisfaire à trois exigences : le prix, la performance, la politique.

Il est possible de remporter un marché, toutefois, en ne réunissant que deux conditions, si l'une d'elles est la politique. Mais actuellement, les bénéfices réalisés par les compagnies ne leur permettent que difficilement de faire face au nécessaire renouvellement de leur flotte.

Dans cette mesure, les facteurs prix et performance sont valorisés par rapport au facteur politique, sans toutefois le faire disparaître. Mais cela explique peut-être le « décollage » des ventes de l'Airbus.

Il a été décidé, pour ne pas recommencer l'erreur de Caravelle, de lancer une famille d'Airbus dont les différentes versions, B 2 et B 4, sont actuellement les éléments. A l'aide de ces versions, nous pouvons espérer atteindre, compte tenu du niveau des commandes actuelles, les 350 appareils vendus, chiffre qui constitue le seuil de rentabilité.

Toutefois, le problème reste posé de savoir si nous devons ou non construire la version B 10 qui se traduirait par un investissement supplémentaire, ce qui aurait pour conséquence de reporter à 600 ou 650 le seuil de rentabilité de l'opération.

Dès lors, nous devons nous poser cette question : en admettant que les problèmes techniques soient résolus, pour construire un appareil *wide body* de deux cents places rentable, les ventes du B 10 s'exerceront-elles au détriment des ventes des autres versions ou apporteront-elles, au contraire, grâce à « l'esprit de famille » des compagnies, un nombre accru de commandes, et un nombre suffisamment accru pour justifier l'augmentation du coût global du programme ?

Une autre question mérite d'être posée. Pouvons-nous, et nos partenaires peuvent-ils, lancer à la fois la version B 10 et le A 200 ?

Indépendamment des moyens techniques et financiers nécessaires, nous devons, bien entendu, considérer les chances de succès de ces programmes. Si les deux projets se révèlent rentables, peut-être sera-t-il possible de trouver les ressources nécessaires, encore que j'éprouve personnellement quelques inquiétudes devant les problèmes posés par les crédits à la clientèle.

Les compagnies Air France et Air Inter, comme le Gouvernement les y a invitées, ont fait connaître leurs désirs et leurs suggestions touchant les caractéristiques de l'appareil A 200, désirs et suggestions qu'elles ont assortis d'un certain nombre de conditions concernant : le financement, le prix de vente de l'appareil, sa mise en service simultanée par certaines compagnies étrangères afin que soient évités les problèmes de droits de trafic et d'exploitation, etc.

Par ailleurs, le concours de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne a été sollicité. Si un seul de ces deux pays s'engageait, l'opération deviendrait plus difficile ; si nous étions seuls, elle paraîtrait impossible. Les dernières informations parues dans la presse n'indiquent-elles pas les difficultés auxquelles nous nous heurtons pour aboutir à un accord ?

Les Américains ne restent pas inactifs, comme bien l'on pense : Douglas vient de décider de lancer le DC 9-80 ; Boeing songe à une version dérivée du 737. C'est dire que la concurrence sera vive, d'autant plus qu'il s'agit de machines classiques et que les Américains, outre tous les atouts que nous leur connaissons, disposent d'une autonomie de décision et d'une rapidité d'exécution très supérieures à celles des industriels européens soumis aux impératifs de la coopération et des décisions gouvernementales.

Quel que soit le sens de la décision, il paraît que celle-ci devrait intervenir rapidement, le Parlement étant saisi des éléments nécessaires d'appréciation.

Nous regrettons — pourquoi ne pas le dire ? — certaines décisions gouvernementales, qui impliquent des efforts financiers importants et pour lesquels le Parlement est mis parfois devant le fait accompli.

Ne faudrait-il pas que le Parlement soit amené à se prononcer sur des lois de programme ?

Une chose en tout cas est évidente qui, pour des esprits non avertis, peut ne pas résulter des propos tenus par le Premier ministre au salon du Bourget : l'avenir de la construction aéronautique européenne déborde de très loin la contribution que peuvent lui apporter nos compagnies nationales de transports aériens. C'est dans cette perspective que nous devons examiner les récentes décisions concernant Air France et Air Inter.

Les compagnies françaises peuvent et doivent servir de bancs d'essais pour les productions nationales. Mais cela ne suffit pas à assurer le succès de ces productions et, si nous en doutions, l'exemple du *Mercure* serait là pour nous le rappeler.

Il faut bien dire que dans ses rapports entre l'industrie et les compagnies, la politique du Gouvernement a paru quelquefois marquée du sceau de l'improvisation.

Sur le plan de l'industrie proprement dite, de nombreux espoirs étaient fondés sur la coordination SNIAS-Dassault, par la constitution d'un holding rendue possible par les créances de l'Etat sur Dassault. Ce holding n'a pas encore vu le jour, et un journal du soir a publié un article remarqué et non démenti selon lequel les créances de l'Etat sur la société Dassault seraient inférieures au montant prévu et ne permettraient pas l'obtention de la minorité de blocage.

Qu'en est-il en réalité ?

A l'égard des compagnies, on a préconisé une harmonisation des politiques et des moyens, ce que d'aucuns ont sans doute trop rapidement interprété comme un pas vers la fusion, qui présenterait de graves inconvénients sans résoudre beaucoup de problèmes.

Parmi les résultats positifs de cette politique, il faut noter la concertation sur le A 200, la desserte de Roissy, l'organisation en commun des charters. Par contre, le mixage des flottes, l'utilisation des *Mercure* par Air France et la cession à Air Inter des Caravelle 3 d'Air France seraient globalement coûteux et pénalisants. Finalement, il serait question, semble-t-il, d'autoriser Air France à louer un certain nombre de Boeing 737.

De plus, et j'insiste particulièrement sur ce point, il faut souhaiter que le contrat d'entreprise avec Air France intervienne le plus rapidement possible. Il serait hautement préjudiciable aux intérêts de la compagnie, à sa réputation et à la réputation de son personnel que se perpétue un déficit qui n'est en partie dû qu'à l'application de la politique inspirée par le souci d'apporter une aide à la construction aéronautique. Cela étant, nous souhaitons que les mesures de redressement internes entreprises par le président Giraudet se poursuivent afin de placer la compagnie en situation de compétitivité par rapport à ses concurrents.

Nous le souhaitons d'autant plus que si le transport aérien international progresse à nouveau, la politique américaine de « dérégulation », qui a permis notamment le « Skytrain » du Britannique Fred Laker, annonce une période difficile pour les compagnies régulières débitrices des obligations d'un service public face aux compagnies charters qui peuvent écimer une part importante du trafic sans être soumises aux mêmes obligations.

Dans ces conditions, les péréquations obligatoires entre les lignes rentables et non rentables risquent d'être plus difficiles et les usagers, finalement, pourraient en souffrir.

Il ne m'est pas possible d'aborder tous les problèmes de l'aviation civile dans le temps de parole qui m'est imparti, et je le regrette. Pour terminer, je dois dire que je ne partage pas les idées exprimées par mon collègue, M. Baudis, rapporteur de la commission des finances à l'Assemblée nationale, à propos des compagnies régionales. On ne doit pas juger de l'intérêt de ce type de desserte en fonction du seul niveau des subventions qu'il reçoit ; peut-être quelques lignes n'ont-elles pas de raison d'être, mais ce n'est, à mon avis, que l'exception. Juger de l'intérêt du transport du troisième niveau d'un point de vue strictement comptable est injuste. Le faible nombre de passagers rend inévitable le déficit, car il entraîne l'utilisation de machines de petite capacité obligatoirement non rentables. Mais il faut appréhender globalement ce problème et considérer le pouvoir d'entraînement du transport aérien sur les économies locales.

Sait-on que la ligne Paris—Roanne, qui a eu beaucoup de mal à progresser et qui a reçu des subventions importantes, a permis l'installation d'une usine Michelin dans cette ville ?

Croit-on que c'est de gaieté de cœur que la chambre de commerce de Mende, à laquelle une mission sénatoriale a rendu visite voilà quelques mois et qui consacre les deux tiers de son budget à sa ligne et à son petit aérodrome, s'impose ce sacrifice ? C'est aussi le cas du Puy et de bien d'autres villes que je ne peux pas citer.

La DATAR aide au démarrage des lignes. Mais le problème qui se pose, à mon avis, est non la suppression des lignes, mais la façon dont nous pouvons aider, dans un souci de solidarité nationale, les collectivités locales les plus pauvres. Bien souvent, leurs moyens d'accès sont les plus difficiles et, de ce fait, elles ressentent de la façon la plus pressante le besoin d'un moyen de liaison avec les centres économiques importants et avec Paris.

Un certain nombre de villes dont le potentiel est plus grand que celui de celles que je viens de citer, n'aurait pas de liaison aérienne si Air Inter n'établissait pas une péréquation entre ses lignes rentables et ses lignes non rentables.

Du fait de ses structures, le troisième niveau ne peut pas pratiquer une telle politique d'entraide. Alors, il faut étudier le moyen d'assurer cette péréquation sur le plan national, peut-être dans le cadre de la DATAR. Il convient, d'ailleurs, d'observer que les subventions accordées à l'ensemble des compagnies régionales par les collectivités locales et non par l'Etat ne dépassent pas 5 p. 100 de leur chiffre d'affaires, ce qui n'a rien de scandaleux.

Il faut aussi, peut-être, décourager certaines tendances des petites compagnies à se suréquiper, ce qui a été la raison de la précarité de la situation actuelle de certaines d'entre elles. Les projets visant à assurer à ces petites sociétés une stabilité de leur « fonds de commerce », représenté par les autorisations dont elles disposent actuellement à titre essentiellement précaire, paraissent souhaitables.

Dans le cadre de la politique de décentralisation réelle voulue par l'Etat, il échoit aux pouvoirs publics la mission de conseiller, d'aider les collectivités concernées s'il leur paraît que l'existence d'une desserte aérienne est indispensable pour le maintien d'une activité économique et sociale au nom, je le répète, d'une certaine philosophie de la solidarité nationale. Et, pour aller jusqu'au bout de ma pensée, je me demande si l'Etat n'a pas le

devoir d'aider ces régions déshéritées tout autant que de plus grands aéroports dont le déficit résulte parfois d'investissements disproportionnés à leurs besoins réels et d'installations inutilement coûteuses.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les grands thèmes dont je voulais souligner l'importance.

Un mot pour souhaiter que les études actuellement menées sur la réduction du bruit à la source des avions légers, que je réclamaï depuis dix ans, aboutissent rapidement. Elles me paraissent, en effet, constituer le moyen le plus sûr pour éviter des conflits regrettables, ce qui, bien entendu, ne dispense pas l'administration, avant que ces mesures ne puissent entrer en application, d'adopter les solutions immédiates qui s'imposent.

Un mot aussi pour souhaiter que des mesures soient prises par Aéroport de Paris, pour enrayer à Roissy-Charles-de-Gaulle la dégradation des moyens d'accueil : ascenseurs, blocs sanitaires, chariots à bagages, etc., dégradation que j'ai personnellement constatée au retour d'un voyage du Canada.

Pour conclure, je voudrais formuler le vœu que ce budget puisse être le dernier à mériter l'épithète de « budget de reconduction ou d'attente ». Je forme le vœu que le prochain budget qui nous sera soumis soit à la mesure des besoins et des ambitions légitimes de l'aviation civile.

Sous cette réserve, je vous demande, mes chers collègues, au nom de votre commission des finances, d'approuver le texte qui vous est présenté. (Applaudissements.)

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

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** L'examen de la situation de notre aviation civile doit se faire en tenant compte de la conjoncture internationale. Le trafic régulier de passagers a connu, à l'échelon international, une reprise en 1976 par rapport à 1975, année au cours de laquelle des difficultés avaient été enregistrées.

La situation financière est, quant à elle, moins satisfaisante puisque le bénéfice d'exploitation de l'ensemble des compagnies ne dépasse pas 3,1 p. 100 du montant des recettes commerciales. Cette marge ne peut permettre de faire face valablement ni au service des emprunts, ni au nécessaire autofinancement des compagnies.

La concurrence subie par les compagnies du fait des transporteurs à la demande est de plus en plus vive. Le libéralisme américain favorise cette concurrence et, bien entendu, les retombées, les perturbations, sont ressenties, en dehors des Etats-Unis, par les compagnies européennes, notamment par les compagnies françaises.

Il serait naïf de penser qu'une action quelconque du Gouvernement puisse avoir une influence sur la politique économique américaine. En revanche, il paraît nécessaire et possible, à condition d'en avoir la ferme volonté, de donner aux organismes internationaux concernés, notamment à l'IATA — association internationale des transports aériens — des pouvoirs réels pour mettre en place le cadre réglementaire qui seul évitera le gaspillage et assurera aux transports aériens le développement indispensable. C'est, je crois, dans ce contexte international que nous devons examiner les activités de l'aviation civile française.

Le parc de la compagnie Air France n'a pas sensiblement évolué entre 1975 et 1976, ni en nombre total d'avions ni, hélas, en nombre d'avions de construction française.

Air France envisage de déclasser progressivement neuf Boeing 707 du modèle le plus ancien et de les remplacer par des avions Airbus à long rayon d'action, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Le problème le plus important qui est posé cette année, comme il l'était déjà l'année dernière, à notre compagnie nationale, est celui du remplacement des Caravelle. On ne dira jamais assez la réussite de cet avion, et on pourra encore longtemps se demander pourquoi la construction de la famille des Caravelle a été interrompue. Cette erreur conduit aujourd'hui Air France à envisager le remplacement des Caravelle, qui ont vieilli, par des avions de construction américaine. C'est cela, hélas ! la dure réalité.

En attendant le moyen-courrier européen qu'il faudra bien fabriquer, et pour préserver les chances de cet appareil, Air France pourrait non pas acheter, mais simplement louer pour une durée de cinq ou six années, douze ou treize Boeing 737. Il s'agit là, bien entendu, d'une solution de compromis qui constitue sans doute le moindre mal, à condition d'utiliser Airbus au maximum, ce qui paraît possible sur les lignes moyennes les plus fréquentées.

Comment parler d'une plus grande utilisation de cet avion extraordinaire qu'est Airbus sans évoquer ici l'inadmissible attitude de l'URSS qui ne permet pas l'atterrissage de cet appareil à Moscou ?

Comment croire les arguments qui ont été mis successivement en avant par les autorités soviétiques : inadaptation des pistes, exigüité de l'aérogare, alors que déjà le partage du trafic entre Paris et Moscou est très largement à l'avantage de l'aviation russe ? Le véritable argument n'est-il pas strictement, pour ne pas dire basement, commercial ? Airbus n'est-il pas un avion trop bon, sans concurrent en URSS ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, pour Concorde, vous avez gagné la bataille de New York ; vous n'avez pas encore gagné celle de Moscou pour Airbus. C'est un match nul, mais un match nul mauvais pour Air France, pour Airbus et peut-être surtout pour les travailleurs de l'aéronautique française.

Il y a quelque temps, j'ai signé à Toulouse, comme beaucoup d'entre vous, mes chers collègues, une pétition en faveur de l'atterrissage de Concorde à New York. Je souhaite vivement que ses auteurs nous en présentent une nouvelle en faveur, cette fois, de l'atterrissage d'Airbus à Moscou. Je la signerai avec la même conviction !

**M. Paul Guillard.** Très bien !

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** J'insiste, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que vous poursuiviez avec fermeté et ténacité les efforts que vous avez déjà entrepris pour obtenir une décision favorable. J'attends donc des explications précises.

J'ai été choqué qu'un fonctionnaire soviétique vous accuse personnellement, dans un quotidien français, de déformer les faits. Une telle attitude ne me paraît pas convenable et est contraire aux usages diplomatiques. Je considère qu'il s'agit d'une atteinte à l'esprit de l'amitié franco-soviétique.

Je ne parlerai de l'exploitation de Concorde que pour me réjouir, avec tous les Français, de son succès technique. Dans mon rapport écrit, j'ai indiqué que c'était le seul appareil qui n'ait pas connu de maladies de jeunesse. Hélas, depuis qu'il a été imprimé, deux incidents sont venus tempérer l'optimisme dont j'avais fait preuve.

Le 28 novembre dernier, Concorde a mal atterri à Dakar. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, la partie arrière des réacteurs a épousé violemment la piste de l'aéroport ; le 1<sup>er</sup> décembre, le vol New York—Paris a dû être interrompu en Irlande, les passagers étant rapatriés sur Boeing.

Je regrette que pour des raisons que je comprends mal, toute la lumière n'ait pas été faite sur ces incidents. On ne gagne rien à les cacher. Quand les autorités se taisent, les « mauvaises langues » s'excitent. Dites-nous à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, toute la vérité. Le Sénat en a besoin, et avec lui, tous les Français.

Malgré ces incidents, seuls 5,5 p. 100 des vols ont enregistré un retard supérieur à quinze minutes. C'est bien la marque d'une réussite technique.

Qu'en est-il du succès commercial ? La clientèle est nombreuse et satisfaite. Depuis le 22 novembre, Concorde atterrit à New York une fois par jour et le taux de remplissage atteint 75 p. 100. C'est extraordinaire, mais c'est très insuffisant pour assurer l'équilibre financier.

La liaison Paris—Tokyo n'est pas pour demain. Comment pensez-vous que l'URSS, qui refuse que l'Airbus se pose à Moscou, accepterait que Concorde fasse une nécessaire escale technique en Sibérie ? Comment penser que l'aéroport international de Narita à Tokyo, aussi sophistiqué que Roissy, achevé depuis plus de cinq ans et non utilisé parce que les associations japonaises de défense de l'environnement s'opposent même à l'atterrissage des avions conventionnels, puisse être ouvert demain à un avion supersonique ?

Il faut donc savoir que cette extraordinaire réussite technique restera, hélas, un échec financier.

Malgré ces difficultés, Air France occupe, sur le plan du trafic mondial, la troisième place pour les passagers et la cinquième pour le fret.

La situation financière de notre compagnie nationale, malgré les efforts de ses dirigeants, est moins brillante. Le déficit d'exploitation, qui était en 1976 de 419 millions de francs, sera voisin de 517 millions de francs en 1977. Le déficit de l'exploitation supersonique, c'est-à-dire celui qui correspond à l'exploitation du Concorde, représente, à lui seul, 300 millions de francs ; le déficit des activités subsoniques est de l'ordre de 217 millions de francs.

Je partage l'opinion de mon ami M. Fortier. Monsieur le secrétaire d'Etat, il ne me paraît pas convenable de laisser dire que notre compagnie nationale est en perpétuel déficit, d'abord parce que c'est faux lorsqu'il s'agit de l'exploitation normale ; ensuite, parce qu'une telle affirmation nuit à son image de marque et à celle de toutes nos entreprises nationales, au niveau français certes, mais surtout au niveau international.

Le déficit d'Air France tient essentiellement à des décisions de l'Etat, à l'utilisation du Concorde, au maintien en service des Caravelle et à la partition de l'Aéroport de Paris entre Orly et Roissy.

Je ne porterai pas de jugement sur certaines décisions car tel n'est pas mon rôle. Je dis simplement qu'il serait profondément injuste de laisser croire que notre compagnie nationale, du fait même qu'elle est nationale, secrète un déficit et qu'elle est mal gérée.

Si Air France ne subissait pas les contraintes du service public, elle présenterait un bilan bénéficiaire. Il faut le dire — c'est ce que je fais — mais, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut aussi l'écrire et c'est ce que je vous demande avec insistance de faire. Le Parlement et la France pourront, ainsi, porter un jugement objectif.

L'union de transports aériens — l'UTA — compagnie privée, se porte bien. Sa flotte est toujours composée, pour l'essentiel, d'avions américains Douglas. Sept de ces appareils appartiennent même à des banques américaines. Les efforts accomplis par la compagnie pour prospecter aux Etats-Unis et au Canada une clientèle touristique ont été payants. Cependant, le trafic le plus important est toujours celui qui intéresse l'Afrique.

La réussite la plus spectaculaire de l'UTA se situe au niveau du fret. Entre 1975 et 1976, elle s'exprime par une augmentation de 42,6 p. 100 en tonnage et de 32,7 p. 100 en tonnes-kilomètre. Elle est liée à une autre réussite française : celle de Peugeot qui a exporté au Nigeria 18 000 tonnes de pièces détachées automobiles en 1976 contre 2 250 en 1975. Ce trafic important doit être doublé en 1978.

Ces chiffres ne prouvent-ils pas combien les entreprises françaises peuvent être compétitives à partir du moment où elles s'organisent ?

La flotte d'Air Inter — et nous devons nous en réjouir — est composée, pour l'essentiel, d'avions de construction, sinon française, du moins européenne. Cette compagnie recevra d'ici à 1979, trois Airbus supplémentaires.

Les résultats de 1976 par rapport à 1975 font apparaître une progression de 12 p. 100 du trafic passagers — le coefficient de remplissage est de 66 p. 100 — et de 26 p. 100 environ du fret.

L'examen des résultats des différentes liaisons fait, hélas ! ressortir à nouveau, qu'en dehors de Paris, il n'existe pas de salut. Tout va vers Paris et tout vient de Paris. La meilleure liaison transversale — Lyon—Nice — ne touche que 82 000 passagers alors que la liaison Paris—Marseille a accueilli, pendant la même période, près de 747 000 voyageurs. Quel sujet de méditation pour votre département ministériel !

Cette réflexion doit être approfondie davantage quand il s'agit de la Corse. La compagnie Air Inter se trouve, sur ce plan, en compétition avec Air France. Si cet aménagement semble convenir aux compagnies, il ne satisfait pas pleinement les Corses qui souhaitent une amélioration des relations, et surtout des horaires, avec la métropole, mais également des possibilités de relations nouvelles avec l'Europe. Pour cela, les aéroports corses, notamment celui de Bastia, doivent être aménagés.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir tenir compte de cette demande très ferme de nos amis Corses dont nos collègues MM. Giacobbi et Filippi se sont fait l'écho.

On pourrait, pour le plaisir de comparer, étudier le trafic aérien de la Corse et des Baléares. En 1976, 1 035 000 passagers ont fréquenté l'ensemble des aéroports corses et 8 400 000 passagers les aéroports des Baléares. Le rapport de huit à un est, bien entendu, au bénéfice des Baléares.

L'argument selon lequel l'équipement hôtelier corse est insuffisant ne justifie pas, à lui seul, la situation. Une des raisons de cette différence tient au tarif des passages par avion. De Londres, Bruxelles, Luxembourg, Copenhague, Stockholm, Francfort, des charters sont organisés vers les Baléares, pas vers la Corse.

Si l'on veut développer cette île, il faut envisager des dispositions tarifaires modernes, donc adaptées.

J'avais déjà, l'année dernière, monsieur le secrétaire d'Etat, attiré votre attention sur l'aviation régionale. Je m'étais même permis, devant la précarité de la situation, de faire quelques suggestions.

Cette situation ne s'est pas améliorée. Deux compagnies, Air Aquitaine et Europ'Air, ont déposé leur bilan. D'autres sont en difficulté : Air Alpes présente un résultat comptable négatif de près de 16 millions de francs. Comment se terminera cette aventure et qui paiera ?

Et pourtant, l'aviation régionale est l'un des éléments déterminants du désenclavement des régions, donc un élément primordial de l'aménagement du territoire. Mais, de grâce, monsieur le ministre, ne nous laissons pas aller aux excès de libéralisme dont les Américains nous donnent, ainsi que je l'indiquais au début de mon propos, le plus mauvais exemple. Les compagnies régionales sont soutenues financièrement par l'Etat et par les collectivités locales. L'utilisation des fonds publics, là comme ailleurs, doit être rigoureusement contrôlée.

Je vous ai indiqué, mes chers collègues, dans mon rapport écrit, que les prévisions pour nos compagnies pouvaient être modifiées car des grèves sont toujours possibles. Elles ont eu lieu. Je dois rappeler au Sénat que ces manifestations entendaient protester contre la décision du Premier ministre de bloquer les salaires les plus élevés.

Sans doute ces personnels peuvent-ils valablement défendre les avantages acquis et qui ont pu être mis en cause — ce qui est fâcheux — mais le Sénat et les Français doivent savoir qu'en 1976, les salaires bruts mensuels des commandants de bord, des pilotes et des officiers mécaniciens navigants se situaient dans un éventail allant de 10 000 francs à plus de 40 000 francs. Ces salaires correspondent à un temps de travail moyen, par équipage, de 44 heures 63 minutes par mois pour 17 jours d'activité. La fourchette se situe entre 35,79 heures et 49,53 heures.

J'ai ici la feuille de paie d'un commandant de bord de Fokker 27 pour le mois d'octobre 1977. Elle est donc très récente. Le salaire qui y est porté — c'est l'un des plus bas — s'élève, net, à 18 555,91 francs. Je ne ferai pas d'autre commentaire, me contentant de souhaiter qu'il y ait une prise de conscience par les moins malheureux de la situation des moins heureux. Il m'arrive, de temps à autre, de me souvenir que deux millions de travailleurs français sont encore payés au SMIC !

L'Aéroport de Paris, qui a connu, heureusement, une progression intéressante en 1976, se situe au sixième rang des aéroports du monde occidental pour les passagers et au deuxième rang en Europe, derrière Londres. Pour le fret, notre place européenne reste la troisième derrière Londres et Francfort. Il faut noter comme un fait significatif que le trafic passagers « touristes », qui représentait, en 1960, 25 p. 100 du trafic passager, en représente aujourd'hui 50 p. 100.

Ce sont nos trois principales compagnies, Air France, UTA et Air Inter qui assurent la plus grande partie des activités de l'Aéroport de Paris. Le bilan d'exploitation se traduit par un déficit encore important de 61 millions de francs en 1976. Grâce à la qualité de la gestion, le déficit brut ne devrait pas dépasser 12 millions de francs en 1977 et l'Etat, monsieur le secrétaire d'Etat, se proposerait, si mes renseignements sont exacts, de ne pas apporter de soutien financier. L'effort efficace de l'Aéroport de Paris mérite d'être souligné aujourd'hui.

Les redevances aéronautiques à Paris sont inférieures à la moyenne européenne et, sauf imprévu, l'équilibre financier sera assuré en 1978.

Il faudra un jour, monsieur le secrétaire d'Etat, trouver une solution aux problèmes des liaisons, dont nous parlons depuis quelques années, entre Orly et Roissy, car la situation actuelle ne peut pas donner satisfaction.

Je me permets, au nom de notre commission, de proposer des solutions simples : réservation de places aux autocars des compagnies et aux taxis, renforcement des liaisons par cars ou taxis collectifs avec Paris.

Si l'on examine l'activité des autres aéroports français, on s'aperçoit que les résultats sont très diversifiés. D'abord, pour les passagers, des progrès très satisfaisants sont enregistrés dans les aéroports de Marseille, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Nantes. C'est la stagnation pour l'aéroport de Bastia et la régression pour celui d'Ajaccio. Les troubles qu'a connus la Corse sont-ils à l'origine de ces mauvais résultats ?

Je m'attarderai quelques instants sur l'importante question des constructions aéronautiques. *Concorde* est un succès technique, un succès commercial, si l'on s'en tient au sentiment des passagers, dont il faut cependant rappeler qu'ils se situent dans une classe sociale plutôt favorisée, quelle que soit leur nationalité.

L'expérience *Concorde* est déjà vieille de quinze ans. On peut, aujourd'hui, mesurer le chemin parcouru et envisager l'avenir.

Les gouvernements anglais et français ont décidé de limiter la série à seize appareils. L'opération aura coûté 10 550 millions de francs à la France, sans parler du déficit d'exploitation dont je vous ai déjà entretenu.

Pourtant, il faut penser à la prochaine génération. Après le supersonique, nous connaissons l'ypersonique. Les avions, c'est un peu comme les marchés : des supers on passe aux hypers.

N'oublions pas que les Américains, dont on dit trop vite qu'ils ont été incapables de réaliser ce supersonique — la vérité étant qu'ils ont le sens de l'opportunité — viennent de passer à Lockheed des contrats d'études pour des appareils capables de transporter 200 passagers à une distance de plus de 9 000 kilomètres et à une vitesse de croisière supérieure à 6 000 kilomètres à l'heure.

Est-ce un rêve ? Il ne s'agit, bien sûr, que d'une première étude. L'hydrogène liquide pour les statoréacteurs est-il le carburant de demain ? Folie ou miracle de la technique ? En tout cas, magnifique banc d'études pour nos chercheurs et techniciens qui s'interrogent toujours au sujet de leur devenir.

L'Airbus connaît, lui, parce qu'il est la plus grande réussite technique de la construction traditionnelle, un succès mérité encore qu'insuffisant. En septembre dernier, trente-trois appareils étaient en service sous le pavillon de huit compagnies. Les commandes fermes s'élèvent à cinquante et une et les options à trente et une. Airbus vole en Amérique. Il ne vole, hélas ! pas encore en Grande-Bretagne. Il est grand temps pour nos compagnies européennes, mais aussi pour notre industrie aéronautique, de penser au moyen-courrier européen. Les négociations dont je vous ai parlé l'an dernier entre Dassault et Douglas ont échoué.

L'avion de demain, qui transportera de 120 à 170 passagers pour des rayons d'action de 3 000 à 4 000 kilomètres, fait l'objet d'études d'un groupe de travail réunissant pour la France la SNIAS et Dassault, pour l'Angleterre British Aerospace, pour les Allemands Messerschmitt et pour les Hollandais Fokker.

La France défend légitimement le projet A 200 étudié par la SNIAS, équipé de moteurs CFM 56 de dix tonnes de poussée, réalisés par la SNECMA et General Electric. On estime qu'entre 1980 et 1990 trois cents à quatre cents appareils de ce type seront demandés.

Toutefois, il est certain que cet avion n'aura aucune chance si nos partenaires européens ne jouent pas le jeu dans sa globalité. Quel que soit le type retenu — or, la France est, sur le plan technologique, très bien placée — l'Europe de l'aéronautique doit se faire dans les moindres délais. A partir d'un préalable, les Etats européens doivent s'engager à utiliser l'avion européen avant même que la construction de l'appareil soit entreprise. A cette seule condition, l'avenir de la construction aéronautique européenne sera assuré et, avec lui, l'avenir des travailleurs français de cette branche.

La réussite de Dassault aux Etats-Unis est la démonstration des capacités de l'aéronautique française. Il faut construire, mais il faut vendre.

Le *Mystère 20*, en France, *Falcon 20* aux Etats-Unis, a fait l'objet de 427 commandes, presque toutes pour les Etats-Unis. Le *Mystère 10* ou *Falcon 10* a déjà été vendu à 141 exemplaires. Les garde-côtes américains viennent de commander 41 appareils du type *Falcon 20* spécialement équipés. La seule compagnie au monde qui soit équipée, pour la totalité de sa flotte, d'avions français est une compagnie américaine, la Federal Express Company, qui, avec 33 *Falcon 20*, assure la distribution de petits colis dans l'ensemble du territoire des Etats-Unis. L'Airbus est aux Etats-Unis, le *Mystère 20* est aux Etats-Unis. C'est bien la preuve que ce marché difficile n'est pas impénétrable.

Il faut, monsieur le ministre, inciter nos industriels de l'aéronautique à plus d'agressivité commerciale et aussi sans doute les aider.

La société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation, la SNECMA, poursuit, sur le plan civil, un double objectif. D'une part, elle participe à la construction et à la maintenance des réacteurs Rolls-Royce, Olympus et General Electric CF 650, qui équipent *Concorde*, *Airbus*, les *DC 10* et certains *Boeing 747*. D'autre part, elle réalise avec General Electric les réacteurs CFM 56 et CF 6.32. La construction du CFM 56 est, à l'évidence, l'élément important des activités civiles de la SNECMA. Ces moteurs devraient équiper le biréacteur européen dont nous venons de parler, mais aussi permettre la remotorisation du *DC 9* et du *Boeing 707*. La SNECMA mérite, par son dynamisme et sa technicité très avancée, un succès lié, pour une part importante, à l'ensemble de la politique aéronautique.

Je voudrais, pour terminer, monsieur le secrétaire d'Etat, attirer votre attention sur les difficultés que connaît l'aviation légère. En 1936, cette activité avait pris un essor considérable grâce à un effort important de l'Etat. Cette situation, du fait des conditions économiques actuelles, se détériore chaque jour et les aéro-clubs risquent de disparaître faute de moyens.

La démocratisation de ce sport et la nécessité de conserver des emplois dans la construction des avions légers méritent une réflexion et des décisions.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, la même réflexion et des décisions précises au bénéfice des contrôleurs du trafic aérien.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne m'attarderai pas sur le passé, mais je voudrais avec vous m'en souvenir pour éviter de renouveler des erreurs graves et coûteuses. L'avion moyen-courrier de demain devra être un avion européen. Seul il est capable d'assurer l'avenir de nos compagnies aériennes et de nos ateliers de construction.

Il faut le définir rapidement et obtenir des Etats d'Europe qu'ils s'engagent résolument à l'utiliser et ne se contentent pas de vouloir leur part de construction. Il ne sert à rien de se plaindre perpétuellement de l'excès du libéralisme américain, ni de l'excès du protectionnisme soviétique. Il y a place en Europe, et place importante, pour les compagnies et les constructeurs. Cette place, il faut la prendre.

Sous ces réserves, mes chers collègues, votre commission a donné un avis favorable au budget qui vous est présenté, mais je vous rappelle, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces réserves sont capitales. (*Applaudissements des travées de l'UCDP à la 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 et de l'aménagement du territoire (Transports).** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les analyses complètes et pertinentes auxquelles viennent de procéder vos rapporteurs sur le budget de l'aviation civile et de la météorologie me permettent de limiter mon propos au rappel des grandes orientations qui ont présidé à son élaboration. J'essaierai en même temps de répondre aux questions posées ou aux préoccupations manifestées par vos commissions.

Je commencerai par le transport aérien vers lequel s'ordonne toute l'activité du secteur. Vos commissions ont rappelé les orientations définies par le Premier ministre en juin dernier. Ce projet de budget fournit les moyens de cette politique.

La conjoncture est dominée sur l'Atlantique Nord par la volonté des Etats-Unis de libéraliser de plus en plus les vols affrétés et de promouvoir une politique tarifaire en baisse sur les vols réguliers.

Cette situation, fort bien décrite par le rapport pour avis de votre commission des affaires économiques et du Plan, appelle une action vigoureuse dans deux directions.

Nous devons, tout d'abord, élaborer avec nos partenaires européens une position commune conciliant le souci du public de bénéficier de tarifs avantageux et la rentabilité des compagnies régulières.

En second lieu, il faut poursuivre le redressement des compagnies aériennes françaises. Pour Air France, il importe de clarifier les rapports entre l'entreprise et son actionnaire principal et, en particulier, d'évaluer les contraintes d'exploitation supportées par la compagnie. Mais il importe également que celle-ci s'emploie à réaliser les efforts de gestion nécessaires pour améliorer sa compétitivité. La négociation d'un contrat entre l'Etat et Air France portant sur la période 1977-1980 est en cours d'achèvement. Cela répond à la recommandation de votre commission des affaires économiques et du Plan. Les compensations pour l'année 1978 sont prévues au titre IV du budget pour un montant prévisionnel de 400 millions de francs.

Le renforcement de la coopération d'Air France et d'Air Inter permettra d'accroître la mise en service d'Airbus à l'horizon 1986 et de réduire à Air France le nombre des appareils provisoirement nécessaires au remplacement des Caravelles en attendant l'avion moyen-courrier bi-CFM 56 que nous voulons construire en coopération européenne.

Sur le plan commercial, la coopération des deux compagnies permettra à la France d'utiliser au mieux ses moyens pour développer sa politique en matière de vols affrétés.

Conformément au vœu de votre commission des finances et de votre commission des affaires économiques et du Plan, le Gouvernement sera en mesure de se prononcer sur ces différents problèmes dans le courant de ce mois.

Pour ce qui est des compagnies de troisième niveau, une restructuration des principales compagnies est en cours, ce qui répond au vœu de votre commission des affaires économiques. Une convention pourra être passée entre l'Etat et les compagnies. Celles-ci pourront disposer d'assurances relatives à l'exploitation des lignes en contrepartie des efforts entrepris pour améliorer leur gestion et assurer leurs structures.

En ce qui concerne la construction aéronautique et, en premier lieu, le *Concorde*, la présente année aura vu notre ténacité enfin récompensée après le jugement favorable rendu par la cour suprême des Etats-Unis le 17 octobre dernier et l'ouverture, un mois plus tard, du service commercial régulier Paris—New York et Londres—New York.

A ce propos, monsieur Legrand, les incidents dont vous avez parlé peuvent arriver à tous les avions et n'ont rien de mystérieux. Tous les incidents, quels qu'ils soient — pannes de moteur ou incidents d'atterrissage — font l'objet d'une enquête. L'exploitation des résultats de cette enquête permet d'accroître la fiabilité de l'appareil et de mieux adapter les procédures.

Je rappelle à ce sujet ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire à cette tribune, à savoir que les maladies de jeunesse du *Concorde* sont moins nombreuses que celles qu'ont connues d'autres appareils, à commencer par le *Boeing 747*.

Le Gouvernement est fermement décidé — cette attitude est conforme au vœu de votre commission des finances — à maintenir l'avance technologique acquise avec *Concorde* afin d'être en mesure de préparer utilement l'avenir dans ce domaine.

Pour ce qui est d'aujourd'hui, le Gouvernement continuera de lutter contre toute politique discriminatoire vis-à-vis de nos avions. C'est dans le même esprit que des conversations sont actuellement poursuivies sur le plan diplomatique en vue d'obtenir l'atterrissage de l'Airbus à Moscou, cela en stricte conformité avec les accords en vigueur, cette précision pour répondre au souhait exprimé par M. Legrand.

Les perspectives commerciales du programme Airbus se sont cette année considérablement améliorées, avec soixante-seize commandes fermes et options. Les négociations très sérieuses qui sont bien engagées, en particulier avec Pakistan International Airlines, SAS et Iranair, pourraient permettre d'atteindre la centaine.

Pour améliorer encore ces perspectives, nous avons prévu en 1978 des crédits destinés à accroître l'éventail des possibilités de l'avion : augmentation du rayon d'action de la version B4, choix de moteurs et, enfin, étude des possibilités opérationnelles et économiques d'une version raccourcie de deux cents passagers, la version B10, que paraissent souhaiter certaines compagnies. Monsieur Fortier, ce sont les études de marché qui permettront de trancher sur la valeur respective de ces différents projets et donc de décider leur réalisation.

J'ajoute, pour répondre à votre commission des finances, que le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour permettre d'adapter la production aux perspectives commerciales.

Le développement du moteur CFM-56 qui répond aux besoins exprimés par les aviateurs européens et américains se poursuit normalement.

Le Gouvernement a pris, par ailleurs, en juin dernier, la décision d'étudier en coopération européenne un nouvel avion moyen courrier doté de ce moteur. Cette coopération a été proposée aux pays participant à l'Airbus dans le cadre du groupement Airbus Industrie, éventuellement élargi à d'autres partenaires. Les travaux préliminaires de définition de cet avion sont en cours, et nous en attendons les résultats incessamment.

En inscrivant au projet de budget un crédit de 75 millions de francs, destiné au financement des études et travaux nécessaires à la définition de ce programme, le Gouvernement a tenu à montrer sa ferme détermination d'aller de l'avant. Ce programme répond, en effet, à un besoin réel du marché international dans les années 1980, ainsi que du marché national dont nous avons voulu préserver les possibilités.

M. Fortier, rapporteur au nom de votre commission des finances, a évoqué le problème de l'intervention du Parlement dans l'élaboration des décisions qui engagent les finances de l'Etat pour plusieurs années : programmes nouveaux, conventions ou contrats d'entreprise.

Je suis très sensible à la préoccupation que vous traduisez ainsi ; je tiens donc tout particulièrement à permettre au Parlement d'exercer sa fonction et à lui fournir tous les éléments d'appréciation dont il peut avoir besoin ; je crois en avoir fait la démonstration au cours des trois dernières années.

Mais faut-il aller au-delà, comme le souhaite votre commission des finances et soumettre à l'approbation parlementaire un projet de loi de programme sur la construction aéronautique civile ? J'y ai beaucoup réfléchi car la formule est séduisante intellectuellement, mais elle me paraît, à la vérité, soulever de délicats problèmes techniques.

Le volume des crédits budgétaires en cause — le dixième des crédits inscrits dans les lois de programmes militaires — ainsi que le nombre limité de projets qu'il concerne rendraient difficiles les redéploiements auxquels peuvent nous contraindre la conjoncture et la réponse du marché civil.

Votre commission souhaite, par ailleurs, que les conventions ou les contrats d'entreprise conclus entre l'Etat et certains industriels soient soumis à la ratification du Parlement. S'agissant d'actes qui se traduisent, en définitive, par la passation de marchés dans la limite des crédits votés par le Parlement, la procédure actuellement suivie me paraît la plus régulière et la mieux adaptée aux aléas et aux contraintes d'ordre économique et industriel du secteur aéronautique civil.

Je répondrai aux vœux de votre commission des finances en vous assurant que j'informerai scrupuleusement les commissions des deux assemblées, des programmes de construction aéronautique et des conventions avec les industriels et les transporteurs, de leur évolution et de leur réalisation.

Il incombe aussi à mon département d'assurer la sécurité et la régularité du trafic aérien, ce qui me conduit à évoquer à présent la navigation aérienne et les aéroports.

Le niveau de sécurité du trafic aérien acquis doit être maintenu. C'est pourquoi cinquante emplois seront créés à la direction de la navigation aérienne.

★

Votre commission des finances souligne les efforts réalisés par le personnel ; je m'associe bien volontiers à cette remarque. Votre rapporteur, au nom de la commission des finances, a « regretté que des solutions d'apaisement ne soient pas venues apurer le contentieux né de la grève de 1973 des aiguilleurs du ciel ».

Je rappellerai à ce sujet que le Gouvernement a tiré toutes les conséquences des décisions de justice intervenues, ainsi que de la loi d'amnistie. Il est toutefois exact que celles-ci laissent subsister certains effets des sanctions sur la carrière des agents ; le Gouvernement étudie le moyen de ne pas pérenniser cette situation, mais il ne faut pas méconnaître les difficultés techniques et juridiques auxquelles se heurte cette entreprise. Cela ne me permet pas de préjuger le délai d'aboutissement de ces études.

J'ajouterai à l'intention de M. Legrand que le Gouvernement respectera les étapes de revalorisation des primes de la navigation aérienne.

En ce qui concerne les aéroports, votre commission des finances a exprimé le vœu de voir les collectivités publiques de la région d'Ile-de-France entrer au capital d'Aéroport de Paris. Ce vœu rejoint dans une certaine mesure les préoccupations du Gouvernement, mais il n'est pas nécessaire de changer le statut de l'établissement public, où quatre sièges d'administrateurs sont attribués à ces collectivités. Par contre, il serait souhaitable que celles-ci s'intéressent aux investissements comme cela se passe généralement en province, en participant aux réalisations d'intérêt régional et local.

Je voudrais également répondre à la question posée par M. Legrand sur la Corse. J'ai donné mon accord et j'ai décidé de subventionner l'allongement de la piste de Bastia afin qu'elle soit en mesure d'accueillir les avions moyen-courriers à pleine charge venant de l'Europe du Nord.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Merci pour les Corses.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** En ce qui concerne la prévention des actes de piraterie et le niveau de sûreté souhaitable, je puis vous dire qu'aucun effort ne sera ménagé par le Gouvernement dans ce domaine qui est délicat. Beaucoup a été fait depuis trois ans ; une priorité sera donnée dans le budget 1978 pour la poursuite des études et travaux entrepris dans cette optique.

J'en viens maintenant à la météorologie. L'opération la plus importante concerne le transfert des services centraux à Toulouse.

Les travaux ont débuté. Les autorisations de programme précédemment ouvertes couvrent actuellement la première phase de cette opération.

La deuxième phase fait l'objet d'une dotation d'autorisations de programme au titre du présent budget, ce qui marque la volonté du Gouvernement de poursuivre sans retard cette opération.

Parallèlement, nous poursuivons la mise au point des mesures sociales d'accompagnement dont a parlé M. Fortier, en ayant pour objectif de faciliter l'insertion des personnels et de leurs familles dans la région toulousaine.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes orientations retenues par le Gouvernement pour la préparation de ce projet de budget ; j'espère avoir répondu aux principales observations formulées par vos rapporteurs au nom de la commission des finances et de la commission des affaires économiques et du Plan.

Je vous demande donc de bien vouloir adopter ce projet de budget. (*Applaudissements à droite et sur les travées du RPR et de l'UCDP.*)

**M. le président.** J'indique au Sénat qu'en vertu des décisions prises par la conférence des présidents ce matin, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe socialiste : 27 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 26 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants : 23 minutes ;

Groupe communiste : 19 minutes.

La parole est à M. Méric.

**M. André Méric.** Monsieur le président, mes chers collègues, représentant au Sénat un département ou l'industrie aéronautique est l'un des éléments essentiels de notre économie régionale, j'entends protester contre le marathon inqualifiable auquel est soumise la Haute Assemblée pour le vote de la loi de finances.

La limitation du temps de parole ne permet pas d'aborder tous les problèmes de l'aviation civile, mais de résumer seulement quelques points particuliers. Cela devient intolérable et j'ai tenu à l'affirmer à cette tribune au début de mon propos.

Au cours de l'année 1977, monsieur le secrétaire d'Etat, j'avais attiré votre attention sur certaines revendications des contrôleurs du trafic aérien par questions écrites au *Journal officiel*.

Je vous avais fait observer, notamment, que les tentatives de dialogue avec les personnels, par le truchement du comité des relations professionnelles, avaient été un échec.

Votre réponse m'oblige à constater votre refus de mettre en place un processus de négociation ou de médiation pour éviter des conflits identiques à celui de 1973. Il apparaît au groupe socialiste du Sénat que de nouvelles mesures de concertation s'imposent et qu'on ne peut que condamner la politique qui a été menée jusqu'à ce jour.

Par ailleurs, j'avais attiré votre attention sur le fait que les primes techniques fonctionnelles dont bénéficient les officiers contrôleurs du trafic aérien ne sont ni indexées ni garanties par des accords salariaux et, de ce fait, ne sont pas comprises dans le calcul des pensions de retraite et, chose grave, peuvent faire l'objet de modulation par simple décision du chef de service au moment de la notation.

Je voudrais très simplement vous rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'entre 1970 et 1977, les salaires de la fonction publique — donc le traitement indiciaire des officiers contrôleurs du trafic aérien — ont augmenté de 69,71 p. 100. Durant la même période, le montant de leur prime a progressé de 38,67 p. 100.

Je pense qu'il est temps que ce problème fasse l'objet, en accord avec les personnels — y compris ceux de la fonction publique — d'une nouvelle réglementation moins archaïque et plus conforme aux réalités économiques et sociales d'aujourd'hui.

J'avais, enfin, attiré votre attention sur l'intérêt qu'il y avait à procéder à l'annulation de certaines sanctions infligées à la suite des grèves survenues en 1973.

Vous avez cru devoir me répondre qu'il ne vous était pas possible de donner suite à ma demande, car il s'agissait des contrôleurs du trafic aérien, c'est-à-dire de fonctionnaires à qui, en vertu de dispositions législatives, le recours à ce mode de revendication est interdit.

Il existe, en effet, dans la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne, un article 2 qui est inapplicable, puisque la deuxième phrase contredit la première. Soyez attentifs ! L'article 2 dispose que « les statuts spéciaux des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens de la sécurité aérienne ne pourront porter atteinte au libre exercice du droit syndical ». Voici maintenant la seconde phrase : « Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires ».

Il ressort de la lecture de cet article que « l'infraction » à la loi précitée n'est nullement établie. En effet, aucune sanction juridique n'a été entamée par le ministère public au moment de ces sanctions. Seules, des procédures administratives ont été ouvertes, qui ont fait l'objet d'une condamnation pour excès de pouvoir par le Conseil d'Etat.

Je voudrais rappeler à la Haute Assemblée que le libre exercice du droit syndical, c'est aussi le droit de grève et qu'il n'est pas possible, dans un même texte, de reconnaître ce droit et de le supprimer. Je pense qu'à la suite de la décision favorable du tribunal administratif de Marseille, nous pourrions également invoquer l'effet absolu de la chose jugée.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'Etat, il vous appartient, et l'article 18 de la loi d'amnistie n° 74-643 du 16 juillet 1974 vous le permet, d'accomplir le geste que je vous réclame depuis plusieurs années au nom du groupe socialiste.

Je voudrais examiner maintenant très rapidement, puisque nous n'avons pas de temps, la situation inquiétante des usines de la SNIAS à Toulouse et notamment de la division « avions ».

La politique de suppression d'emplois s'aggrave d'année en année et c'est ainsi que cette unité de production, mes chers collègues, qui disposait à Toulouse de 9 000 salariés, n'en comptera plus au début de 1978 que 6 790. Les jeunes gens rentrant du service national ne sont pas réembauchés, pas plus que ne sont embauchés ceux sortant de l'école d'apprentissage, encore moins ceux provenant des CET ou des IUT.

Sur le plan national, les 15 000 salariés de la division « avions » chôment vingt jours par an, décision pour le moins malencontreuse pour les intéressés qui subissent ainsi une perte de 8 à 10 p. 100 de leur salaire.

Depuis 1972, l'Aérospatiale a accumulé un déficit important, ce qui ne l'a pas empêché de passer à perte des marchés de sous-traitance avec la firme Marcel Dassault relatifs notam-

ment au Mirage F1, au Falcon 20 et tout cela malgré la fermeture des usines de Courbevoie, Clamart, Vélizy, Châteauroux. Aujourd'hui, c'est Suresnes où les 900 salariés sont menacés de licenciement et où le secteur d'études et de laboratoires est menacé de fermeture.

Ces difficultés, qu'on le veuille ou non, ont pour origine la politique gouvernementale. Chaque année, à cette tribune, j'ai mis en cause les orientations néfastes imposées à la SNIAS, orientations dues au refus du Gouvernement d'élaborer des programmes tenant compte des besoins des compagnies aériennes et des populations.

L'exemple le plus significatif reste celui des court et moyen courrier de cent-cinquante places. En 1973, c'était la liquidation du programme *Caravelle*, grave erreur qui a permis au constructeur américain Douglas de copier la *Caravelle B 12* et de placer plusieurs centaines d'appareils auprès des compagnies clientes de *Caravelle*.

A la même époque, Dassault recevait l'aide de l'Etat pour lancer le *Mercurie 100* ; en 1975, ce programme était arrêté après le dixième appareil. L'an passé, à cette époque, j'étais à cette même tribune pour dénoncer un accord éventuel entre le constructeur américain Douglas et la société Marcel Dassault-Bréguet pour la construction de l'ASMR, c'est-à-dire du *Mercurie 200*.

Au début de cette affaire, vous annonciez à Toulouse, monsieur le secrétaire d'Etat, la création de 4 000 emplois — il vous en souvient — alors que Douglas tentait de trouver des sources complémentaires de financement et de tenir en tutelle le bureau d'études de la SNIAS, qui reste toujours un concurrent potentiel.

Le fiasco de cette opération démontre, une fois de plus, combien il aurait été plus utile, pour éviter une nouvelle attente préjudiciable pour les travailleurs de l'Aérospatiale, de pousser énergiquement la réalisation européenne de l'AS 200.

Aujourd'hui, vous laissez croire, après la vente des cinq *Concorde*, actuellement sans acquéreurs, à une reprise éventuelle de la chaîne, alors que la chose est impossible, j'en ferai la démonstration dans un instant.

Alors que le président directeur général de l'Aérospatiale déclarait aux représentants syndicaux, lors du comité central d'entreprise, en septembre dernier : « Il serait malhonnête de ma part de ne pas vous informer que l'année 1978 et le premier trimestre 1979 seront très difficiles... » vous envisagez une éventuelle embauche dans les années à venir.

Il résulte de ces inconséquences, pour tous les travailleurs de la SNIAS, une situation précaire caractérisée par une pression sur les salaires, par le blocage des promotions, par la mutilation du pouvoir d'achat en raison, notamment, du chômage partiel imposé aux personnels de la division « avions ».

Après la réunion du comité central d'entreprise de l'Aérospatiale du 15 juin dernier, la direction générale a publié un communiqué où il était déclaré notamment : « Quelles que soient les incidences à espérer des orientations données par le Premier ministre lors du dernier salon de l'aéronautique, elles ne pourront avoir leur effet que fin 1978. Elles ne permettront pas de différer, ni de modifier les objectifs de déflation d'effectifs qui avaient été décidés au début de l'année.

« Ces objectifs se traduisaient concrètement, au cours de l'année 1977, par une réduction de 1 550 personnes, dont plus de 1 200 pour la seule division « avions ». Il a été rappelé que cette réduction a pour effet non seulement de diminuer la sous-activité, mais aussi de permettre un allègement de certaines structures. »

Au 31 mai dernier, près de 500 suppressions étaient réalisées. Pour atteindre l'objectif préconisé par la direction, il fallait donc supprimer encore 206 emplois à Toulouse, 90 à Nantes, 117 à Saint-Nazaire 36 à Méaulte, 14 à Châteauroux, 406 à Suresnes, 5 à la direction « avions » du siège.

Il avait été indiqué également qu'aucune mesure autoritaire n'interviendrait en matière d'emploi, vis-à-vis du personnel de Toulouse, d'ici à la fin de l'année 1977. Or, après la réunion du comité central d'entreprise de septembre dernier, les syndicats CGC et FO faisaient connaître, par la voie de la presse, que le président-directeur général de la SNIAS avait souligné que « ... si les mutations n'étaient pas plus suivies d'effet qu'elles ne le sont actuellement, il faudrait considérer que les personnes sollicitées se trouveraient en position de rupture avec la société... »

En somme, une procédure de licenciements collectifs n'était pas écartée.

Vous pourriez, mes chers collègues, vous étonner de telles réticences que, personnellement, je comprends fort bien. C'est le travail qui doit aller vers l'homme, et non l'homme vers le travail.

Il y a des considérations humaines qu'il est difficile de mépriser.

Mais je voudrais informer le Sénat sur la situation de ces travailleurs qui acceptent d'être mutés.

La direction des usines de Toulouse a publié une note de douze pages vantant les conditions financières des mutations.

Le chapitre « D » des pages 11 et 12 est édifiant, car si les avantages financiers sont à leur maximum à condition que le salarié s'engage à rester trois ans dans le nouvel établissement, en revanche l'emploi ne lui est pas assuré au-delà des trois ans.

Encore que, pendant ces trois ans, et au-delà, le « muté » devient par contrat un « proposé » à accepter toute mutation que sa nouvelle situation exigerait, sinon il serait licencié avec indemnités.

Dans le cas de baisse de charges et d'impossibilité de nouvelle affectation dans d'autres usines, c'est comme pour les autres, c'est le licenciement avec un remboursement égal à un déménagement retour au pays.

Donc, si le « muté » devient itinérant par contrat, il n'a aucune assurance d'emploi. Il ne s'agit, en fait, que d'un contrat de mobilité de main-d'œuvre, sans garantie pour le salarié.

Ainsi, la mutation est donc autoritaire et sans garantie. Et cela, mes chers collègues, coûte fort cher.

Il faut que vous sachiez qu'en 1976, les mesures de déflation d'effectifs, liées au sous-emploi et au transfert des travailleurs ou des charges, ont coûté 193 millions de francs.

Alors que les organisations syndicales affirment que la réduction compensée du temps de travail à quarante heures pour toutes les SNIAS aurait coûté 135 millions de francs et évité la suppression d'un millier d'emplois, comment ne pas prendre en considération une telle revendication, à laquelle nous souscrivons pleinement ?

Mais comme je connais votre opposition à cette mesure, permettez-moi de vous poser plusieurs questions, monsieur le secrétaire d'Etat. Le chômage partiel sera-t-il reconduit en 1978 ? En sera-t-il de même pour le principe de dégagement au volontariat à partir de cinquante-sept ans ? Des jeunes seront-ils embauchés ? Accepterez-vous la réduction compensée du temps de travail ?

La situation de l'Aérospatiale reste donc très critique actuellement. Le bureau d'études, c'est vrai, est surchargé de travail, mais, le plus souvent, sans programme officiel précis. En ce qui concerne le Transall, le top est donné pour la relance de l'avion de l'armée de l'air. Pour le Nord 262, les premières études en vue de l'amélioration de l'avion sont en cours, mais on attend toujours le top pour l'avion civil ou l'avion de la marine. Nous serions heureux de connaître quelles décisions ont été prises pour la relance de la fabrication de cet appareil, notamment pour répondre aux engagements de deux transporteurs américains susceptibles d'acquiescer plusieurs Nord 262, engagements qui viendraient, paraît-il, à expiration le 31 décembre prochain.

J'en viens à l'A 200. Un groupe d'étude européen — anglais, allemand, français — est constitué en Angleterre pour définir ce nouvel avion, mais les conclusions risquent de se faire attendre longtemps, car les vues ne sont pas toujours convergentes entre les partenaires, et les Anglais ne sont pas pressés d'entrer à Airbus industrie, ce que désirent les Allemands et les Français.

Par ailleurs, une équipe est constituée, au bureau d'études de Toulouse, pour faire le chiffrage complet de cet avion dans l'attente d'une décision gouvernementale et d'une répartition des charges de travail entre les divers coopérateurs qui restent encore à désigner.

Ce programme, qui avait très mal commencé avec les contacts Dassault-Douglas, risque d'être difficile à mettre au point entre les Anglais, les Allemands et les Français, c'est-à-dire l'Aérospatiale et Dassault, par manque de volonté politique.

Les études de marché prévoient un besoin de 1 200 avions : 30 p. 100 pour les U. S. A., 30 p. 100 pour l'Europe et 40 p. 100 pour le reste du monde.

En ce qui concerne le B 10 X, les études sont en cours et Airbus industrie va faire un effort important pour présenter aux compagnies cet appareil de la famille Airbus. Les Allemands sont très intéressés par cet avion et semblent pressés pour la réalisation de ce programme.

Les études de marché prévoient un besoin pour ce type d'avion de 200 à 300 appareils.

Pour le Concorde, deuxième génération, certains crédits sont débloqués par l'Etat sous forme de marchés et en autorisation de dépenses en spéculation pour commencer les études de cet appareil sur certains points bien précis. Pour ce futur appareil, monsieur le secrétaire d'Etat, des crédits importants devraient être débloqués pour l'étude du nouveau moteur répondant aux futures normes de bruit.

Pour le programme de recherche, des crédits sont débloqués sous forme de marchés et en autorisation de dépenses en spéculation pour réaliser un certain nombre de travaux de recherche dans plusieurs domaines clefs de l'aéronautique : les nouvelles structures, avec l'utilisation de matériaux composites, en collaboration avec Dassault, bien sûr ; l'aérodynamique moderne, toujours en collaboration avec Dassault ; les commandes de vol électriques mises au point, actuellement, sur Concorde.

Il ne devrait donc pas y avoir de problèmes à court terme pour le bureau d'études.

Quant à la fabrication, la situation à Toulouse est plus grave avec le lancement de la remotorisation de l'Airbus — moteur Pratt et Whitney — avec la remontée à la cadence « un » de l'Airbus, pas encore décidée par Airbus industrie, le lancement du Transall, l'achèvement des deux derniers Concorde, les travaux en coopération sur hélicoptère, les sous-traitances des Mirage F1 et des Falcon 50.

Il restera un découvert de 50 000 heures mensuelles environ, qui pourrait être réduit de 10 000 heures à la fin de 1978 avec le lancement du programme de modernisation du Nord 262.

Cette situation ira en s'aggravant en 1979 et 1980, si l'A 200 ou le B 10 X ne sont pas rapidement lancés, avec l'arrêt définitif de la chaîne Concorde, pour lequel les outillages sont déjà démontés et stockés dans certaines usines.

Telle est la situation de la SNIAS, et il était important de la traiter.

Je voudrais très rapidement dire quelques mots de Concorde.

Je ne veux pas rappeler les oppositions de l'autorité du port de New York, qualifiées par M. le juge Kaufman, président de la cour d'appel, de « toutes sortes de procédures dilatoires ».

Je veux, au contraire, au nom du groupe socialiste, rendre hommage à la justice américaine qui a mis fin à une bouffonnerie dont les conséquences peuvent être, pour la construction aéronautique européenne, et notamment française, catastrophiques.

L'atterrissage à New York est un élément indispensable pour l'équilibre budgétaire des compagnies aériennes de transports.

L'ouverture de New York peut laisser augurer la vente ou la location des appareils invendus.

Par ailleurs, une exploitation plus intense des supersoniques permettra de recueillir, sur les vols commerciaux, une multitude de renseignements utiles et précieux pour les bureaux d'études, dans la perspective de la construction du Super Concorde.

Après le succès de New York s'imposent, à notre avis, d'autres démarches pour obtenir l'autorisation de lignes nouvelles vers Tokyo, en obtenant de l'URSS, comme on le disait tout à l'heure, le survol de la Sibérie et du Japon pour l'atterrissage dans sa capitale, vers l'Australie en obtenant le survol de l'Inde.

Le meilleur avion du monde ne peut être rentable si ses concurrents l'empêchent de voler ou lui imposent des tarifs excessifs.

La régularité exemplaire de Concorde, son intégration surprenante d'aisance dans le trafic mondial des subsoniques, sont des éléments susceptibles de lever ces obstructions incompréhensibles.

Je voudrais définir maintenant les conséquences désastreuses de vingt-deux mois d'attente inutile.

L'incertitude de l'avenir du supersonique a entraîné l'abandon des options, et l'arrêt de la construction en série a été décidé après le seizième appareil. La fabrication devrait être terminée au début de 1978.

A la vérité, le programme a été quasiment abandonné. Depuis plusieurs mois, la décision avait été prise de mettre la chaîne en sommeil.

Nous pouvons dire aujourd'hui que, quels que soient le succès des qualités techniques de Concorde et l'intérêt des liaisons supersoniques, il n'y aura que les seize appareils actuellement construits ou en cours de construction qui pourront atterrir aux USA.

J'ai là, sous les yeux, le texte de la déclaration qu'a faite, le vendredi 23 septembre, M. Brock Adams, secrétaire d'Etat aux transports, au nom du gouvernement américain. Permettez-moi de donner lecture d'un passage, à mes yeux essentiel :

« Les seize Concorde achevés ou actuellement en construction seront autorisés à être exploités aux Etats-Unis, à la condition que leur niveau de bruit ne soit pas augmenté au-dessus de ce qu'il est actuellement et qu'ils ne volent pas au-dessus des Etats-Unis à des vitesses supersoniques. Tout Concorde supplémentaire serait invité à se conformer aux normes de bruit mises en vigueur en 1969 aux Etats-Unis pour les avions subsoniques. La tolérance accordée aux avions déjà construits ou en construction est conforme à la pratique normale qui consiste à exempter les avions existants des normes de bruit proposées pour l'avenir. »

C'est dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'atterrissage à New York n'apparaît plus comme la condition susceptible d'assurer la poursuite du programme au-delà du seizième appareil.

Il était inutile alors que M. de Guiringaud, ministre des affaires étrangères, ajoute une foucade à la bouffonnerie américaine. N'a-t-il pas estimé, devant la télévision américaine, que la décision concernant Concorde aurait des conséquences sur les législatives de mars prochain en France ?

M. le ministre des affaires étrangères connaît mal le comportement des travailleurs de l'Aérospatiale et de l'aéronautique en général.

Ces derniers n'ignorent rien des conséquences de la décision du Gouvernement américain et, à leurs yeux, l'ouverture de New York ne modifie leur situation que sur le plan psychologique.

Pour eux, Concorde aura été le symbole d'un boycottage organisé contre le progrès technique et le résultat d'une politique à courte vue.

Récemment, il a été invoqué, devant la Haute assemblée, le coût du programme Concorde. Des chiffres ont été avancés par M. le secrétaire d'Etat qui ont suscité une critique sévère de la part de notre excellent collègue, M. Bonnefous, président de la commission des finances. Je n'ai pas pu participer à ce débat, car j'étais occupé à la commission des affaires sociales où je présentais le budget du travail.

Je ne veux pas revenir sur les raisons qui ont provoqué le renchérissement du prix de vente de l'appareil.

Chacun sait, par ailleurs, les pressions faites par l'industrie aéronautique américaine auprès des compagnies étrangères pour l'abandon des options et provoquer l'incertitude sur l'avenir du supersonique.

Je veux simplement, mes chers collègues, observer que les 1 000 milliards d'anciens francs engagés sur quinze ans dans le programme Concorde ont coûté, par Français et par an, treize francs, et ont permis de créer 30 000 emplois sur le plan national, dont 10 000 pour la région Midi-Pyrénées.

En revanche, les 1 200 milliards attribués à la sidérurgie auront coûté, au cours des cinq dernières années, 48 francs par Français et entraîné la suppression de 25 000 emplois. C'est toute la différence.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.)** Monsieur Méric, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. André Méric.** Je vous en prie.

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

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission.** Je suis persuadé, mon cher président, collègue et ami, que si vous aviez été présent ce matin-là, je dis non pas que vous m'auriez approuvé, mais que vous n'auriez pas été en désaccord complet avec moi.

Je ne me suis pas du tout plaint à propos de la construction de Concorde, que nous ayons fait ces dépenses considérables uniquement pour maintenir le travail dans l'industrie aéronautique. Je me suis simplement posé la question de savoir, étant donné l'énormité de la dépense, si, en fabriquant de nouvelles générations de Caravelle, par exemple, ou d'autres avions plus faciles à vendre, nous n'aurions pas mieux servi l'industrie aéronautique plutôt qu'en fabriquant Concorde.

Je suis en accord avec la finalité de votre propos, mais je me suis simplement demandé et je continue à me demander si d'autres choix n'auraient pas été préférables pour les ouvriers de l'industrie aéronautique eux-mêmes.

**M. André Méric.** Je vous répondrai simplement que je n'ai aucune responsabilité...

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission.** Ce n'est pas à vous que j'en avais !

**M. André Méric.** ... ni mon parti non plus, dans la décision de construire Concorde — il s'agit de quelqu'un que vous connaissez bien (*Sourires.*), mais à partir du moment où l'on avait pris la décision, il fallait poursuivre la réalisation et la mener à bien.

C'est pourquoi nous considérons aujourd'hui qu'il est fondamental de poursuivre et de lancer les études des versions minorées et de la deuxième génération, en conservant notre avance technique et technologique car, demain, le transport supersonique sera une réalité dans laquelle il importe que notre pays reste présent.

Concorde aura été un formidable défi, qui a permis à l'aéronautique française et européenne de relever la tête, jeté à la face du monopole américain.

Nous sommes fiers, au groupe socialiste, d'avoir défendu le prototype de transport du siècle prochain et d'avoir appartenu à la cohorte des hommes de progrès qui voyaient, dans le supersonique, une nouvelle raison d'espérer en la technologie franco-britannique.

J'arrête là mon propos, car je n'ai pas le temps, compte tenu de l'heure, de développer nos propositions, monsieur le secrétaire d'Etat. Je les avais préparées, mais comme un de mes collègues doit intervenir après moi, je voudrais vous dire simplement que les critiques que nous avons faites sont le reflet de la situation actuelle en ce qui concerne la SNIAS, à Toulouse, et nous vous demandons de prendre en considération les réserves que nous avons émises.

Telles sont les observations que j'avais été chargé de faire à cette tribune. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur certaines travées au centre.*)

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

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission.** Je veux poser deux brèves questions à M. le secrétaire d'Etat.

Premièrement, je voudrais lui faire remarquer que les inconvénients d'une intensification des mouvements d'avions dans les régions déjà fortement urbanisées ont été signalés depuis longtemps. Dans quelques instants M. Jean Colin va certainement intervenir dans le même sens que moi.

Les doléances de la population des Yvelines me paraissent d'autant plus légitimes que nous avons le plus grand mal à empêcher des projets qui, non seulement préoccupent les habitants de notre région, mais encore ne semblent pas s'imposer en ce qui concerne le développement aérien.

A M. Auriol, député, et à M. Brame, conseiller général, vous avez donné vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, des apaisements. Malheureusement, nous nous apercevons que ces derniers ne sont pas suivis d'effet et nous constatons, notamment en ce qui concerne l'aérodrome de Chavenay, que les nuisances vont croissant. Elles sont dues à une fréquence accrue des passages qui engendrent, vous le pensez bien, une pollution sonore de moins en moins discutable.

Or, nous avons appris tout récemment qu'en dépit de ces apaisements un nouveau plan de base vient d'être proposé par l'Aéroport de Paris, qui fait passer de cinq à dix hectares la zone des installations et qui prévoit dès maintenant la construction d'une file de hangars.

La mise à l'étude de la réduction des mouvements n'est pas compatible avec l'accroissement des capacités d'accueil de l'aérodrome. N'oublions pas non plus que cet aérodrome est situé dans une zone naturelle d'équilibre.

Je voudrais également, et c'est ma deuxième question, que vous confirmiez publiquement les apaisements que nous espérons tous en ce qui concerne l'abandon définitif du projet d'installation d'un aérodrome à Sonchamp. Pourquoi, en effet, déplacerait-on un aérodrome déjà installé dans une zone, dont le départ n'est pas demandé, mais qui est prévu uniquement pour faciliter une opération de construction immobilière parfaitement discutable.

N'oublions pas que la protection de la forêt de Rambouillet est indispensable, non seulement pour les habitants des Yvelines, mais aussi pour de nombreux habitants de la région parisienne.

Je trouverais, pour ma part, indéfendable, au moment où l'agence des espaces verts, que je préside, ne cesse de lutter pour l'amélioration de notre qualité de la vie et la défense de notre patrimoine naturel, que nous laissions porter, par l'installation d'un aérodrome à Sonchamp, un coup aussi grave à un ensemble boisé absolument exceptionnel, essentiel à la protection de la vie de la population de Paris et de sa zone. (*Très bien !*)

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

**M. Serge Boucheny.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la discussion du budget de l'aéronautique civile prend, cette année, une grande importance. Nous voyons de grands projets : Concorde, Airbus, A 200, prendre forme et s'imposer. Aux yeux d'observateurs superficiels, tout pourrait aller pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Pourtant il n'en est rien. De lourdes menaces pèsent sur l'emploi de milliers d'ouvriers et de techniciens parmi les meilleurs de notre pays.

Les appareils prestigieux comme Concorde ou Airbus sont les premiers dans le monde à utiliser une technique d'avant-garde, enviée par les Américains eux-mêmes. Ce sont les travailleurs, les techniciens, le peuple français qui ont pu imposer la présence des ailes françaises sur tous les continents.

Depuis les trois années de pouvoir giscardien, et l'infléchissement atlantique qui lui a succédé, la situation de l'industrie aérospatiale française s'est aggravée. Elle est devenue fragile devant les coups que sont décidés à lui porter les gouvernants et les sociétés multinationales américaines.

L'aboutissement d'études engagées depuis des années ne peut masquer la politique d'abandon menée à l'encontre d'une

branche vitale pour notre développement économique et l'indépendance nationale. La liquidation de l'industrie aérospatiale nationale peut conduire à l'anéantissement d'une technique de pointe, dans laquelle notre pays a prouvé qu'il avait d'innombrables ressources.

Bloquant les crédits pour la construction de Concorde au-delà du seizième appareil, se refusant à envisager l'ouverture de crédits pour un Super-Concorde, le Gouvernement, cette année, limite à 75 millions de francs les crédits d'études pour les versions nouvelles d'Airbus et de A200 qui correspondent aux besoins exprimés par Air France pour le remplacement de ses Caravelle.

La politique française dans le domaine de la construction aéronautique et du transport aérien est marquée par trois grandes caractéristiques : le manque de volonté dans le domaine civil, commandé par les orientations uniquement militaires de cette industrie ; une politique d'abandon national ; enfin, le refus de démocratiser réellement le transport aérien, refus qui illustre dans ce domaine la politique d'austérité dirigée contre la grande masse du peuple français.

Nous ne cessons de le dire : l'orientation militaire donnée à notre industrie place celle-ci au bord de la catastrophe.

Il est faux, comme le prétendait encore récemment le ministre des affaires étrangères, de dire que ce genre de fabrication est bénéfique aux travailleurs. De telles affirmations parfaitement tendancieuses ne prennent pas en compte le développement considérable qu'apporterait la construction de nombreux appareils civils. C'est une autre orientation qui est nécessaire. Il s'agit essentiellement de choix politiques : satisfaction d'un besoin d'extension du transport aérien dans tous les domaines ; présence dans l'industrie de pointe de bénéfices scandaleux résultant des livraisons d'armes de destruction aux régimes alliés du pouvoir tels que l'Afrique du Sud, le Brésil, l'Argentine, le Maroc et autres fleurons du monde libre.

D'ailleurs, ce ne sont pas les avions, contrairement à ce que l'on prétend couramment, qui constituent la part la plus importante des exportations ; ce sont les missiles, armes de mort par excellence.

Ce budget sans grandeur, mettant en cause l'autonomie technologique de notre pays, compromet gravement l'avenir des grands programmes dont je parlais au début de cette intervention, tels Concorde, l'A 200, l'Airbus. Il vient ainsi confirmer la décision prise lors de l'élaboration du VII<sup>e</sup> Plan de supprimer 12 500 emplois dans cette industrie. Mais pour nous, il n'y a pas de fatalité en la matière.

La victoire des travailleurs sur les grandes sociétés américaines et leurs complices dans la majorité, imposant Concorde, montre qu'il est possible « d'inverser la vapeur ».

Nous soutenons — et nous aimerions, monsieur le secrétaire d'Etat, avoir votre avis à leur sujet — les propositions de la fédération CGT des métaux, qui demande, dans l'immédiat, la fabrication de six nouveaux Concorde et la construction de la version améliorée, dite version B, cela avec pour objectif de parvenir à fabriquer cinquante appareils.

Nous soutenons — et nous aimerions, monsieur le secrétaire d'Etat, avoir votre avis à leur sujet — les propositions concernant le développement de la recherche et les autres programmes intéressant le Transall, le Nord 262, le moteur CFM 56 qui équiperait le moyen-courrier A 200. Tout cela aboutirait à la création d'un total de 6 000 emplois.

Or, nous apprenons, par exemple, que les Britanniques, peu enthousiastes pour le A 200, considèrent qu'ils disposent d'un moteur Rolls Royce qui conviendrait très bien à un éventuel Airbus européen.

Au total, il s'agit donc d'un programme cohérent qui se situe aux antipodes des dispositions prises par le Gouvernement. Il suppose, certes, que de nouveaux crédits soient attribués à l'industrie aéronautique. Nous sommes d'autant plus fondés à les réclamer que les quatorze grands trusts qui régissent cette industrie viennent de réaliser 19 milliards de francs de profits, alors que — reprenant les chiffres de mon ami M. Méric — les mutations, les déplacements, les licenciements à la SNIAS, coûteront 193 milliards de francs.

L'expérience de ces dernières années a démontré la maturité et le sens développé de l'intérêt national des travailleurs de l'aéronautique.

Vous devez, monsieur le ministre, ouvrir des discussions publiques sur les propositions constructives que font la CGT et les comités d'entreprise.

Nous contestons le droit au CNPF — conseil national du patronat français — et aux dirigeants politiques de la droite à s'accaparer le succès que constitue l'atterrissage de Concorde à New York car, en réalité, ils ont tout fait pour abdiquer devant les exigences des Américains.

Dans une récente déclaration qu'a citée également mon ami M. Méric, le Gouvernement américain tente d'imposer la limitation du programme Concorde à seize appareils.

Devant l'inactivité, pendant plus d'une année, du Gouvernement réfugié dans le maquis de la procédure et se contentant d'une indignation verbale, qu'allez-vous faire de concret — je dis bien « de concret » — pour imposer aux compagnies américaines les avions français ?

Peut-être allez-vous mener campagne contre le protectionnisme américain, qui impose la fameuse taxe de 5 p. 100 à l'entrée des matériels étrangers aux Etats-Unis. Allez-vous, monsieur le ministre, frapper d'une taxe identique les Boeing importés en France ?

Les Etats-Unis sont les champions du protectionnisme. Ils ont des droits de douane parmi les plus élevés dans le monde et des barrières non tarifaires multiformes.

Autre arme très efficace : le buy american act, qui impose au gouvernement et aux organismes fédéraux d'acheter américain.

Avec l'approfondissement de la crise, le congrès américain renforce la législation protectionniste en adoptant, en 1974, le Trade Act.

A l'inverse, les Etats-Unis utilisent tous les moyens pour faciliter leurs exportations. Je ne prends pour exemple que les difficultés persistantes pour Concorde, la renonciation de la Western Airlines à l'achat de 50 Airbus.

Le système DISC — Domestic International Sales Corporation — instauré en 1972 par l'administration Nixon, permet à toute société américaine réalisant 95 p. 100 de son chiffre d'affaires à l'exportation d'être totalement exonérée d'impôts sur les bénéfices.

Telle est la réalité, celle qui fait courber l'échine devant les volontés de l'impérialisme, le plus puissant protecteur des privilèges.

D'autres problèmes concernent le transport aérien.

Il s'agit, en premier lieu, de la navigation aérienne, intimement liée aux transports aériens proprement dits.

On parle beaucoup de démocratisation du transport aérien, de l'utilisation par les travailleurs de ce merveilleux instrument qu'ils ont contribué à faire naître et à développer : l'avion.

Plus spécifiquement, démocratiser le transport aérien, cela signifie aussi augmenter les capacités et les fréquences offertes, ainsi que les moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Or, si l'on en croit un récent numéro de *France-Transports*, revue gouvernementale éditée par votre secrétariat d'Etat : « le système qui permet à tous de voler en sécurité touche rapidement à son seuil de saturation ».

Le budget qui nous est soumis, loin de tenir compte de ce signal d'alarme tiré par vos propres services, se caractérise, au contraire, dans ce domaine par une baisse de 26 p. 100 des autorisations de programme, baisse qui affecte à la fois les crédits d'étude et les crédits d'équipement.

Quant aux crédits de fonctionnement, ils sont simplement reconduits.

Il y a tout lieu de croire, dans ces conditions, que la situation, dans la navigation aérienne, va continuer de se dégrader, ce qui signifie concrètement l'augmentation des risques de collision en périodes de pointe ou, pour y faire face, le ralentissement de l'écoulement du trafic.

Mais la tendance sera toujours plus marquée à l'augmentation de la productivité humaine qui est déjà fort élevée puisque, en dix ans, de 1965 à 1975, le total des postes budgétaires des différents corps a été multiplié par 1,48, alors que le trafic traité pendant cette même période a été multiplié par 2,2, alors aussi que, exprimé en unités de service, l'espace aérien français connaît un nombre d'unités égal au total cumulé de celui qui est constaté dans les espaces aériens de la Grande-Bretagne et de la République fédérale d'Allemagne pour des effectifs d'importance comparable par pays.

Et cependant, c'est contre les personnels que le Gouvernement s'est acharné en faisant voter par sa majorité la loi de 1964 et ultérieurement celle de 1971 qui ont privé purement et simplement, par voie d'autorité et non à la suite d'une quelconque négociation ou d'un quelconque accord, ces techniciens hautement qualifiés de leur droit de grève.

La plupart des orateurs de la majorité — nous les avons entendus et nous les entendons encore — ne manquent jamais de verser un pleur sur les sanctions de 1973, tout en apportant leur soutien au Gouvernement.

Ont-ils oublié que c'est la majorité à laquelle ils appartiennent qui a placé ces personnels dans la situation où ils se trouvent ?

Ou bien veulent-ils affirmer, paraphasant ainsi Disraeli, que la connaissance d'une atteinte aux libertés, aussi grande soit-elle, peut changer l'opinion des hommes politiques, mais en aucun cas leur vote ?

Vous avez fait, monsieur le ministre, des promesses aux contrôleurs aériens. Quand allez-vous les tenir? Pouvez-vous nous donner un calendrier précis pour l'application de vos promesses?

Quand allez-vous ouvrir les véritables négociations que vous réclame, avec la CGT, l'ensemble des syndicats représentant toutes les catégories de personnel technique et administratif?

Je dispose de trop peu de temps pour traiter en détail les problèmes de la coopération aéronautique. Je dirai simplement que nous sommes résolument favorables à cette coopération, comme, d'ailleurs, dans tous les domaines de la vie économique.

La coopération, pour être fructueuse et favorable au développement de notre pays, repose sur une industrie nationale, puissante, capable de traiter d'égale à égale avec ses partenaires. Or, pour être un bon partenaire, il faut avoir quelque chose à apporter, ne pas être des assistés techniques ou demeurer réduits au rôle de sous-traitants.

Dans l'excellent rapport de notre collègue, M. Fortier — dont nous ne partageons pas forcément toutes les appréciations et conclusions — rapport qui donne une vision générale de la situation de la branche aéronautique, que lisons-nous en particulier? Que la France est en train de perdre du terrain quant au nombre des ingénieurs qui seront nécessaires à l'avenir. Si, en outre, nous tenons compte de la portion congrue accordée par votre budget aux études et à la recherche, nous pouvons affirmer que l'aéronautique française est en danger dans sa force vive et dans sa capacité de recherche, situation dans laquelle le pouvoir porte une lourde responsabilité.

La coopération avec nos partenaires européens ou avec les Etats-Unis, telle qu'elle est menée par le Gouvernement, ne correspond pas aux intérêts de la France.

Les grands monopoles américains mènent la lutte pour obtenir le monopole intégral, y compris par un sabotage évident. A cet égard, je rappellerai les échecs répétés du satellite de télécommunications qui risquent de réduire à néant la tentative européenne de pénétration sur le marché des télécommunications.

De son côté, la République fédérale d'Allemagne joue le jeu de l'intégration pour accéder aux hautes techniques à usage militaire afin de renforcer ses moyens en vue de réaliser ses objectifs militaires.

Je voudrais encore, monsieur le secrétaire d'Etat, attirer votre attention et essayer d'obtenir une réponse claire du Gouvernement au sujet de la guerre des tarifs déclenchée par le gouvernement américain.

Une fois n'est pas coutume, je serai d'accord avec vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour reconnaître que cette question du transport aérien est effectivement vitale pour l'ensemble de l'industrie.

Il ne se passe pratiquement pas de jour sans que la presse ne se fasse l'écho d'initiatives prises unilatéralement par les autorités de Washington, dans ce domaine : baisse spectaculaire des tarifs des vols non réguliers américains, dits vols « charters », refus des tarifs très avantageux proposés par Air France, pressions exercées pour faire accepter la règle dite du pays d'origine en matière de politique tarifaire.

A cette offensive, se relie l'autorisation accordée à Freddie Laker de mettre en service son *Skytrain* entre Londres et New York, au sujet duquel la presse a mené grand tapage, et qui consiste à transporter des passagers à des tarifs extrêmement bas et sans aucune prestation, comme du bétail, si je puis dire.

Cette offensive tous azimuts est menée par le président Carter en personne, sous couleur de défense des intérêts des consommateurs, du « consumérisme » comme l'on dit en usant de ce barbarisme venu d'outre-Atlantique.

S'il s'agissait des intérêts réels des travailleurs, les communistes seraient les premiers à applaudir à de telles initiatives, tant est grand le besoin social de transport aérien dans notre pays. En effet, près de 95 p. 100 de notre population ne peuvent bénéficier des très grands avantages de ce mode de locomotion, en raison de la politique d'austérité qui frappe les travailleurs et de la politique tarifaire pratiquée notamment par Air France.

Mais c'est de tout autre chose qu'il s'agit. Il s'agit, en fait, de rien moins que d'assurer la part du lion au pavillon américain dans le transport aérien des passagers et du fret. Il s'agit de favoriser les intérêts de quelques puissants groupes américains. Il s'agit, pour l'impérialisme américain, de mettre en ligne, de la façon la plus rentable possible, une flotte importante de gros porteurs, véritable réserve stratégique inutilisée depuis la fin de la guerre du Viet-Nam.

Ainsi, après s'être assurés une position dominante — près de 94 p. 100 — dans la production aéronautique, les Américains développent un autre volet de leur offensive, qui consiste à tenter d'acquérir une position de monopole dans le transport aérien mondial.

Quand la concurrence gêne les champions du libre-échange, ils l'éliminent.

Après avoir tenté de fermer ses frontières à Concorde ou à d'autres produits comme l'acier, le Président Carter voudrait forcer les frontières des pays capitalistes les plus faibles, et nous craignons qu'un jour la France ne fasse partie de ces pays les plus faibles. Allez-vous laisser faire, monsieur le secrétaire d'Etat?

Il ne saurait être question ici de défendre la politique tarifaire pratiquée par les transporteurs français, y compris Air France.

Pourtant, nous ne devons pas oublier que l'endettement en dollars de la compagnie et les ventes réalisées dans les monnaies faibles provoquent pour elle une perte de change de 147 millions de francs. Je referme cette parenthèse.

Cette politique est à l'image de la politique générale du Gouvernement en matière de satisfaction des besoins sociaux : celle d'une coupable insuffisance.

Mais le risque est grand, sous prétexte de compétitivité, ou de « vérité tarifaire », de voir le Gouvernement s'engager dans une politique de remise en cause des avantages acquis par les personnels d'Air France, dans une politique qui consisterait à « casser » la compagnie nationale, à priver la France d'un outil indispensable au développement de son économie, au maintien de son indépendance.

Aussi ma question est-elle nette, monsieur le secrétaire d'Etat : quelles mesures le Gouvernement va-t-il prendre pour s'opposer aux nouvelles prétentions américaines?

Mais je doute, en considérant la tiédeur avec laquelle vous avez défendu le droit pour Concorde de se poser à New York, que vous ayez la volonté politique de vous y opposer, à moins que vous ne naviguiez sur les marais de la justice américaine.

En conclusion, les heurts et malheurs de l'industrie aéronautique, la part prise par la classe ouvrière pour défendre l'intérêt national, confirment la justesse des choix et des luttes des communistes.

Nous avons demandé, à plusieurs reprises, que s'ouvre un grand débat sur ces questions. Nous espérons que vous allez aujourd'hui répondre positivement à notre demande. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**M. Paul Guillard.** En accord avec mes collègues, MM. Morice et Chauty, qui représentent, comme moi-même, avec M. le rapporteur Legrand, un département où l'industrie aéronautique est essentielle à l'activité économique, je veux très brièvement, monsieur le secrétaire d'Etat, présenter quelques observations sur votre budget et vous demander des explications sur une question précise.

Je constate, après avoir entendu votre exposé, monsieur le secrétaire d'Etat, que le programme Airbus représente aujourd'hui le principal atout de l'industrie aéronautique européenne pour reconquérir une position convenable dans le marché international des avions civils.

Depuis l'origine, le Gouvernement s'est attaché à donner à notre industrie la place qui lui revient dans ce programme : d'abord à l'Aérospatiale à qui a été confiée la maîtrise d'œuvre initiale du projet, et qui est maintenant un pilier majeur du groupement Airbus-Industrie ; ensuite aux fabricants d'équipements aéronautiques, qui ont pu fournir plus de la moitié des équipements de l'avion ; enfin à la SNECMA qui réalise, en coopération avec le motoriste américain General Electric, plus du quart de la fabrication et du montage des moteurs.

Dès le lancement de la série, le Gouvernement a apporté son aide financière à la fabrication des appareils et a permis un enchaînement sans heurts de la production de série.

Il a apporté, en coopération avec son partenaire allemand, un appui permanent à l'action menée par l'industrie pour développer, dans tous les pays du monde, le succès commercial de l'Airbus.

Je suis sûr que votre action continuera de porter ses fruits et que les intentions récentes, exprimées par plusieurs grandes compagnies aériennes se concrétiseront rapidement, confirmant les espoirs qui se sont récemment fait jour.

Les efforts déjà accomplis doivent être poursuivis pour assurer la réussite du programme qui concourt, pour une large part, au plan de charge de nos usines aéronautiques, en particulier aux établissements de l'Aérospatiale de Nantes et de Saint-Nazaire.

Ces usines ont dû prendre des mesures douloureuses de réduction d'horaires, de mises en préretraite, de suppression d'emplois. L'inquiétude y a été très grande en raison notamment des difficultés rencontrées par Concorde à la suite de l'interdiction, désormais levée mais non sans réserve pour l'avenir, de son atterrissage à New York et malheureusement toujours maintenue en URSS. En effet, nous avons appris, au cours de l'été, comme le rappelait notre rapporteur M. Legrand, une nouvelle qui jusque-là n'était connue que de quelques initiés : Airbus est interdit à Moscou. Je suis persuadé que le Sénat, toutes ten-

dances réunies, souhaitera entendre de vous, à ce sujet, des explications encore plus précises que celles que vous avez données dans votre exposé.

Nos rapports aériens avec l'Union soviétique sont réglés par un accord, conclu en 1958 et complété en 1969, qui prévoit un équilibre des capacités et des trafics. Malgré cela, l'Aéroflot a toujours fait plus de trafic qu'Air France, même si la situation d'Air France s'est récemment améliorée. Nous nous souvenons que les avions à réaction de l'Aéroflot ont été les premiers avions à réaction en service commercial sur les aéroports français, dès 1958, alors qu'Air France a continué d'exploiter pendant plusieurs années sur la ligne Paris-Moscou des avions à hélice.

Les difficultés faites aujourd'hui à l'Airbus contrastent avec la manière dont les Français ont toujours traité les Soviétiques. Nous ne voulons pas prendre un avantage sur les droits que l'Union soviétique tient des accords existants. Nous voulons simplement, dans la limite de nos droits, remplacer un avion étranger, que nous avons acheté avec des devises par un avion que nous fabriquons nous-mêmes et qui donne du travail à nos ouvriers à nous. C'est le bon sens. C'est la justice.

Vous avez dit que vous étiez prêt à garantir rigoureusement à la partie soviétique tous les droits qu'elle tient de l'accord de 1958 en ce qui concerne l'équilibre des capacités et des trafics. Si nous comprenons bien, monsieur le secrétaire d'Etat, nous n'avons reçu de l'Union soviétique, depuis deux ans, qu'un refus constant ou des propositions de marchandage qui portent sur des questions sans aucune relation avec le problème posé et qui supposeraient que nous consentions des abandons sur nos intérêts légitimes, sur les droits que nous tenons des accords internationaux.

Il n'est pas convenable que la France soit exposée à des marchandages lorsqu'il s'agit purement et simplement de l'exercice de ses droits.

Airbus est un avion réussi ; il est désormais, à juste raison, le grand espoir des ouvriers de l'aéronautique. Mais c'est un avion dont les caractéristiques commerciales — vitesse, densité des sièges — sont tout à fait comparables aux autres avions à réaction utilisés. Ce n'est pas un avion nouveau qui poserait des problèmes radicalement nouveaux.

J'ai également été surpris de lire une question écrite du doyen de l'Assemblée nationale parlant d'un démenti soviétique cinglant qui aurait été opposé à l'information, qualifiée de mensongère, du Gouvernement français, selon laquelle l'aéroport de Moscou aurait interdit l'atterrissage de l'Airbus. Le doyen de l'Assemblée nationale se plaignait de la mortification ainsi infligée à notre pays. Monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en est-il ?

Cette question posée, qui demande réponse, je suis sûr que la confiance dans l'avenir de l'industrie aéronautique française doit être raffermie et entière avec le succès et les promesses de l'Airbus à la construction duquel plus de mille personnes sont employées dans les usines de Nantes et de Saint-Nazaire.

De même l'excellente publicité mondiale obtenue par Transall lors du pont aérien Maroc-Zaïre devrait relancer cet excellent appareil.

En conclusion, je vous apporte, monsieur le secrétaire d'Etat, le soutien du groupe de l'union des républicains et des indépendants à votre budget, car il confirme la poursuite de la politique engagée et est le garant du maintien d'une activité importante pour notre pays. *(Applaudissements à droite, sur les trèves du RPR et de l'UCDP.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean Colin.

**M. Jean Colin.** A l'occasion de l'étude du budget de l'aviation civile, je voudrais vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, de m'apporter quelques informations complémentaires dans un domaine qui me paraît encore entaché d'incertitudes, celui de la politique menée en matière de transports aériens.

Le premier point que j'évoquerai a déjà été traité assez largement, tant par vous-même que par les orateurs qui m'ont précédé ; j'avoue toutefois que je n'y vois pas encore très clair. Il s'agit du remplacement des Caravelles d'Air France.

MM. les rapporteurs de la commission des affaires économiques et de la commission des finances ont montré que le maintien en service de ces appareils au-delà de la période actuelle entraînerait une dépense supplémentaire importante due à la consommation excessive de carburant et à des frais d'entretien qui deviennent très élevés.

Le problème est posé depuis plusieurs années, et nous n'avons pas manqué de l'évoquer longuement l'an dernier. Il se trouve cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, que la solution qui apparaissait vraisemblable et même acquise, l'an dernier à pareille époque, par l'accord de la firme Douglas Mac Donnell, n'existe plus. Elle a accompli une sorte de course météorique et,

après avoir été prônée comme une solution évidente, comme la meilleure solution, elle a montré sa fragilité et a avorté avec une consternante précipitation.

Où en est la formule de remplacement ? Est-ce une solution française ou, au moins, une solution européenne qui va prévaloir ?

Depuis le salon du Bourget et les déclarations de M. le Premier ministre, de nouvelles perspectives sont avancées. Souhaitons qu'elles se concrétisent rapidement pour assurer la défense des intérêts fondamentaux de notre pays.

Reste le problème de la transition, qui demeure entier à mon sens.

Il serait attristant qu'au moment où notre production aéronautique est lourdement touchée la formule soit recherchée dans l'utilisation, même provisoire, d'appareils américains. Tout d'abord, ce ne serait pas logique. Ce serait même regrettable, à un moment où les initiatives américaines — vous l'avez indiqué fort justement tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat — sont la preuve d'une certaine agressivité.

D'une part, à la suite de l'accord dit « Bermudes II », les Américains créent des liens privilégiés avec la Grande-Bretagne, et cela aux dépens de l'Europe continentale et, partant, de notre propre pays.

D'autre part, on voit proliférer les vols non réguliers, et cette idée va si loin qu'on parle même, dans les milieux américains, d'une « dérégulation » complète des vols.

Enfin, la politique tarifaire est orientée systématiquement vers la baisse, les réductions tarifaires atteignant parfois plus de 60 p. 100 sans aucune justification économique évidente. Il s'agit, sous une nouvelle forme, sous une forme agressive, d'une véritable politique de dumping.

C'est pourquoi je ne suis pas d'accord avec M. le rapporteur spécial de la commission des finances lorsqu'il envisage la formule de la location d'avions Boeing pour la période transitoire, jusqu'au moment où apparaîtra sur le marché l'avion qui remplacera la Caravelle.

Cette solution est, paraît-il, inéluctable. Mais je pense aussi qu'elle n'est pas possible.

En revanche, je partage pleinement l'opinion de notre collègue M. Fortier lorsqu'à la page 83 de son rapport il reconnaît que l'adoption d'avions Airbus entraînerait des inconvénients, notamment financiers. Mais ces inconvénients seraient, à son avis — et je crois qu'il a tout à fait raison — compensés à terme. En effet, la surcapacité évidente qui serait créée au départ se résorberait progressivement, au fur et à mesure du développement du trafic, et cette hypothèse du développement du trafic apparaît comme une évidence au moment où nous parlons.

Il faut, comme je le demandais déjà l'an dernier, faire fonds davantage sur Airbus, et je crois que cette opinion est partagée par tous les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune. Cette solution offrirait un double avantage : elle permettrait d'employer davantage notre industrie aéronautique et les travailleurs français et accroîtrait notre efficacité commerciale. Si nous remplaçons, même provisoirement, la Caravelle par des appareils américains, si notre flotte nationale est équipée, à 80 p. 100, d'appareils américains, quelle crédibilité pourrions-nous ensuite avoir pour vendre à l'étranger des appareils français ? Comment convaincrions-nous nos clients que nos avions sont les meilleurs ?

Nous ne pouvons absolument pas adopter cette solution. Ce serait tuer, avant terme, le futur appareil moyen courrier dont nous envisageons la construction ; ce serait, à mon sens, un véritable suicide commercial ! La solution, c'est donc, sans conteste, qu'on le veuille ou non, l'Airbus.

L'an dernier, dans votre réponse à ce même acte de foi, vous m'aviez indiqué que le recours à Airbus était une solution difficile. Je note avec satisfaction que, depuis, des progrès ont été réalisés, que les choses ont évolué et que l'Airbus est jugé capable de répondre à une partie de nos besoins.

Un certain nombre d'appareils ont été acquis par la société nationale.

Je suis certain qu'avec le concours de la technique française et européenne, avec de nouvelles recherches, de nouvelles mises au point, on peut faire un nouveau pas en avant et adapter l'Airbus en fonction des problèmes posés. Nous aurions ainsi la possibilité de miser davantage sur un potentiel économique qui, pour une très large part, nous est propre. C'est, me semble-t-il, une question d'importance, une question fondamentale.

Actuellement, Air France possède dix appareils, sur une flotte totale de 108 avions, soit à peine 10 p. 100. Boeing équipe actuellement Air France à concurrence de 66 appareils, soit plus de 60 p. 100 de la flotte. Ces chiffres sont tout à fait anormaux et inquiétants. Il n'est pas possible d'admettre une telle situation. A plus forte raison, il n'est pas concevable que l'on puisse la renforcer.

Je voudrais évoquer une autre source de préoccupations — dans ce domaine non plus aucune solution n'a encore été avancée — c'est la coordination du rail et du transport aérien à l'intérieur du territoire.

Nous sommes à une époque où les économies d'énergie s'imposent. Elles sont vitales pour notre pays.

Sur les courtes distances, d'un côté nous exploitons des liaisons ferroviaires anciennes et, en général, déficitaires, mais qui ont l'avantage d'entraîner une consommation d'énergie modeste et, d'un autre côté, nous disposons de liaisons aériennes très commodes, très utilisées, mais qui sont tout de même déficitaires cette année et qui ont le grave inconvénient de nécessiter d'importantes quantités d'énergie.

Une saine politique des transports ne doit donc pas se limiter à la seule coordination du rail et de la route, elle doit prévoir aussi la coordination du rail et de l'avion qui se concurrencent parfois avec acharnement. Or, il n'est pas du tout certain que cette concurrence soit profitable à notre économie, et la construction du TGV entre Paris et Lyon qui, maintenant, devient du domaine du possible va rendre cette concurrence plus redoutable encore et accentuer les inconvénients que je signalais.

Quelle est la politique du Gouvernement en la matière ? Compte-t-il s'attaquer à la solution de ce problème ou va-t-on laisser faire, alors que l'on s'achemine nécessairement vers des difficultés accrues dans ce domaine de la concurrence entre le rail et le transport aérien ? Monsieur le secrétaire d'Etat, il me serait agréable d'être fixé sur ce point.

Il existe un autre domaine qui me paraît comporter également des zones d'ombre, c'est celui de l'utilisation des plates-formes aériennes de la région parisienne et de la répartition du trafic entre Roissy et Orly.

Certes, Roissy est une très remarquable réalisation à laquelle des sommes importantes ont été consacrées. Il n'en reste pas moins que, pour le moment, la situation est encore incertaine.

L'extension de Roissy est-elle pour demain ? Est-elle même programmée ? Son financement est-il prévu ? A quelle date peut-on l'envisager ? Est-il souhaitable, à la limite, qu'il s'agisse de Roissy ou d'une autre aéroport, de prévoir une extension ? Faut-il envisager une autre localisation ? Autant de questions auxquelles il me paraît souhaitable d'obtenir des réponses.

A supposer même qu'un premier « module » de l'extension de Roissy — car c'est ainsi, je crois, que cela s'appelle en langage technique — soit prévu pour 1981, c'est-à-dire dans trois ans, quels en seront les effets quant à la répartition du trafic entre Orly et Roissy ?

C'est là, à mes yeux, une question fondamentale. Vous le concevez bien. Pour le moment, c'est l'aéroport d'Orly qui, bien que situé au cœur d'une agglomération très dense, continue paradoxalement à supporter l'essentiel du trafic aérien pour la région parisienne. L'an dernier, il a enregistré encore 54 p. 100 du trafic « passagers » et 45 p. 100 des mouvements d'avions.

Ce chiffre ne peut, cette année, qu'accuser une hausse considérable, puisque, contre toute attente, depuis le mois d'avril 1977 le trafic du Bourget a été replié sur Orly. Or, ce trafic a été évalué à 8 p. 100 du trafic passagers, ce qui est relativement faible, mais à 26 p. 100 des mouvements d'avions, ce qui signifie que maintenant, en dépit de toute logique, l'aéroport d'Orly, où, hélas, de nouveaux aménagements sont réalisés, enregistre plus de 70 p. 100 du trafic aérien.

C'est, à mon sens, absolument anormal et on peut se demander à quoi a servi Roissy, si Orly n'a même pas été dégagé, contrairement à ce qu'on pouvait espérer.

Par conséquent, monsieur le secrétaire d'Etat, en ce domaine, votre politique semble s'installer dans des situations anormales et hybrides. Elle n'est pas le résultat de décisions cohérentes et méthodiquement appliquées.

Il nous avait bien été dit lors de la mise en service de Roissy que pourrait être réalisée une répartition équitable du trafic entre les deux plates-formes aériennes de la région parisienne. Il n'en est rien. Orly supporte très largement, malgré tous les inconvénients qui en découlent, l'essentiel du trafic, tout au moins en ce qui concerne les mouvements d'appareils. A ce point de mon exposé, j'aborde logiquement le problème des nuisances dues au voisinage des aéroports. Je remercie M. le président Bonnefous d'avoir bien voulu tout à l'heure apporter une sorte d'introduction à mes propos.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelles mesures ont été prises, pour régler ce problème qui se pose depuis des années de manière très irritante ? C'est un fait : le problème reste entier. Je souhaite qu'un jour ou l'autre on l'attaque tout de même au fond. Certes, de bonnes intentions sont périodiquement manifestées par les responsables et par vous-même, mais il n'en demeure pas moins que les améliorations pratiques sont nulles. Bien au contraire,

les nuisances sont toujours considérables. A mon sens, aucun progrès n'a été enregistré, aucune disposition constructive n'a encore été prise. Les riverains dont je suis n'ont même pas obtenu que soient tenues les promesses que vous avez faites voilà maintenant plus de deux ans et qui devaient amener à revoir, au moins, les axes de décollage en fonction de mesures de bruit. M. le préfet de l'Essonne m'a indiqué tout dernièrement que ces mesures de bruit avaient été faites, mais elles semblent devoir rester définitivement secrètes, car aucune communication n'en a été faite aux élus responsables jusqu'à ce jour.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous m'avez fait des promesses que vous m'avez confirmées par écrit. Votre attitude était peut-être imprudente, mais je l'ai beaucoup appréciée. Mais pourquoi faire des promesses pour nous retrouver aujourd'hui dans la même situation ? Dans ces conditions, il n'aurait pas fallu promettre.

Dès lors, deuxième hypothèse qui est plus vraisemblable, c'est votre autorité qui est en cause. Le fait que ces engagements n'ont pas été tenus prouverait, ce qui serait à mon sens tout aussi grave, que les services placés sous votre autorité ne vous marquent pas une extrême docilité.

Il me reste à évoquer maintenant un problème que nous revoyons avec constance chaque année, celui des contrôleurs de la navigation aérienne.

D'année en année, il nous est indiqué que le dossier des sanctions consécutives à un mouvement qui a eu à l'époque un large retentissement serait rouvert et que les sanctions seraient rapportées. Or, tout à l'heure, dans votre intervention vous avez indiqué — peut-être vous ai-je mal compris — que vous vous en teniez pour le moment aux dispositions de la loi d'amnistie. Ce n'est pas faire un pas en avant, car la loi d'amnistie s'impose à tous et, dans ces conditions, il ne semble pas qu'on ait vu avec le maximum de bienveillance le cas des contrôleurs de la navigation aérienne. On leur a simplement donné ce qui leur était dû. Or, pour régler ce contentieux ancien et irritant, il conviendrait de passer, et rapidement, le coup d'éponge qui effacera toutes les traces de cet affrontement. Je suis certain, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous aurez à cœur de me donner une réponse précise. Ne serait-il pas souhaitable, puisque cette question revient inlassablement dans nos débats, d'en finir une fois pour toutes ? Ce serait, me semble-t-il, la meilleure façon de clore ce dossier et d'effacer toutes les meurtrissures.

D'autres problèmes, qui concernent cette catégorie professionnelle, ne sont pas réglés. Vous avez indiqué tout à l'heure que le projet de budget pour 1978 prévoyait un certain nombre de créations d'emploi. J'avais des renseignements différents. Mais peut-être est-ce moi qui suis dans l'erreur. Je suis donc très heureux d'apprendre que cinquante emplois budgétaires sont prévus pour 1978.

D'autres problèmes ont trait au renouvellement, à la modernisation et à l'augmentation des matériels. D'autres encore concernent le statut des personnels. Il faut étudier les possibilités d'avancement pour certaines catégories. Pour l'instant, si j'ai bien compris, certains sont bloqués dans une situation qu'ils acquièrent relativement jeunes certes, mais qui ne leur permet pas de progresser, car le statut est figé. Il serait donc souhaitable de prévoir des aménagements car ce n'est qu'au prix des efforts, que vous avez vous-même soulignés tout à l'heure, d'un personnel dont la conscience professionnelle est digne d'éloge, qu'il est possible de faire face à l'accroissement des tâches qui résultent de l'augmentation du trafic.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que j'ai tenu à présenter, en mon nom personnel et au nom de mes collègues du groupe de l'UCDP, sur ce budget de l'aviation civile. Elles traduisent, bien entendu, un accord d'ensemble sur la politique qui est la vôtre, mais il reste quelques points qui nous causent de l'inquiétude. J'espère que votre réponse la dissipera. (Applaudissements.)

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

**M. Bernard Parmantier.** Le temps de parole qui m'est imparti est vraiment court et je suis désolé de devoir réduire brutalement mon intervention à deux questions.

Tout d'abord, pour compléter l'intéressant rapport de notre collègue M. Legrand qui, sur certains points, ne semble pas être allé jusqu'au bout de sa démonstration, je présenterai une appréciation globale sur la politique du Gouvernement en matière d'aviation civile.

C'est une politique qui a affecté à notre compagnie nationale les lignes à forte concurrence, qui lui inflige les contraintes que les précédents orateurs viennent d'énumérer et les conséquences coûteuses de la partition entre Orly et Roissy.

Après tout ce qui a été dit, j'ajoute, par exemple, qu'un transfert d'avion entre Orly et Roissy dans la journée nécessite non seulement la mobilisation d'un équipage, mais une heure de vol, car il faut, bien sûr, respecter les procédures. De plus, quelquefois, l'équipage n'a pas d'autre utilisation que celle-là.

La compagnie privée UTA, quant à elle, qui ignore *Concorde*, dessert des lignes qui, du point de vue du trafic voyageurs et surtout du fret, sont particulièrement rentables du fait d'une faible concurrence.

Comme M. Legrand je me réjouis de constater que notre compagnie nationale équilibre son bilan malgré tous ses handicaps. En revanche, je ne partagerai pas son émerveillement sur les profits, car il est évident qu'il s'agit d'une politique au service des intérêts capitalistes, que l'on retrouve dans tous les domaines de notre économie. Au secteur public, les charges et les contraintes ; au secteur privé, les profits. Cette évidence est trop souvent passée sous silence et je tenais à la rappeler brièvement.

Je parlerai ensuite des méfaits d'une méthode de prise de décision qui, trop souvent, méconnaît les avis et les intérêts des personnels et des usagers directement concernés, et entraîne des conséquences fâcheuses, de l'imprévoyance et des gaspillages. Je vais être obligé de me limiter à quelques exemples concrets.

Je suis partisan du développement des transports en commun et, comme tel, je les utilise. J'ai une attitude cohérente : ces transports ne sont pas faits seulement pour les autres, ils sont également faits pour moi. Quand j'arrive à Roissy avec mes bagages, j'utilise ensuite le train. A cette occasion, j'ai pu constater qu'il serait intéressant que beaucoup de ceux qui ne l'ont pas encore fait se livrent à cette expérience. Ils verront qu'il y a un problème.

Bien sûr, on dira que l'aéroport n'est pas encore achevé, mais, de toute façon, on ne voit pas très bien ce qui est prévu et ce qui permettra plus tard aux voyageurs de prendre le train de Roissy dans de bonnes conditions. Certes, on aurait pu imaginer que cette gare soit souterraine, qu'elle soit située sous l'aréogare.

Malheureusement, monsieur le secrétaire d'Etat — et j'attire tout spécialement votre attention sur ce point — à Roissy, ce sont les voitures qui sont à la lumière et à l'air, et ce sont les services et les personnels qui sont en sous-sol. Je sais que vous me répliquerez que c'est un moyen d'éviter le bruit et la pollution, parce que l'air de Roissy n'est pas pur. Mais je vous objecterai que, si c'est le moyen de résoudre ce type de problème écologique, alors, évidemment, nous allons à l'enterrement des hommes et je ne sais pas ce que Mme Veil et les spécialistes qui l'entourent pourraient penser de cette vie de cloportes au teint d'endives. (*Rires.*)

Aussi, je vous demande comment, dans le développement futur de Roissy, sera résolu ce problème, si l'on veut que le rail, qui est un moyen de transport idéal à la fois pour rallier Paris et, dans un futur relativement proche, pour traverser la capitale, puisse jouer pleinement son rôle.

Un autre point, auquel je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de prêter la plus grande attention, concerne la composition des équipages. Je sais que le débat est engagé à propos de l'équipage de deux ou trois personnes. A ce sujet, je voudrais vous demander de bien regarder ce qui se passe, à l'heure actuelle, dans le monde. Après une période dite d'essai et pour des raisons conjoncturelles, les pilotes américains avaient accepté l'équipage de deux sur les DC9. Mais ces appareils ayant battu le record des collisions aériennes, ils sont très rapidement revenus à l'équipage de trois.

Je vous ai demandé de prêter grande attention à ce problème car, qu'il s'agisse — et je regrette de ne pas pouvoir vous donner plus de détails — de la location de Boeing 737 et 727 ou de la construction de A 200, la concertation est, à mon avis, nécessaire et indispensable avec les personnels techniques.

Je le répète, c'est un problème que j'ai étudié. Je ne suis pas le porte-parole d'intérêts corporatistes.

En ce qui concerne la sécurité, il est très important que les équipages soient constitués de trois hommes. Je ne ferai pas de parallèle avec la SNCF, mais il se présente une certaine similitude des problèmes.

Je voudrais aborder deux sujets qui me tiennent à cœur, la formation des mécaniciens navigants et les difficultés qu'éprouvent les jeunes qui ont une vocation pour l'aéronautique à trouver les moyens de formation adéquats.

En ce domaine, un rapprochement avec le ministère de l'éducation s'impose. Je ne dispose pas, aujourd'hui, du temps nécessaire pour développer en détail ce sujet, et je me propose d'y revenir par la voie des questions orales ou écrites. Au besoin, je vous contacterai directement.

Ma conclusion sera très simple. A tous les niveaux, et dans tous les domaines de l'aviation, monsieur le secrétaire d'Etat, la France dispose d'un personnel compétent très qualifié, très attaché à la défense et au rayonnement de notre aviation. Utilisez ses compétences et consultez tous ceux qui sont concernés : cela éviterait des déboires, des gaspillages, des erreurs et serait parfaitement conforme à la défense de l'intérêt général. Cela relève de votre responsabilité et je vous demande de faire des efforts réels pour l'assumer. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

**M. Guy Petit.** Permettez-moi d'abord, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous adresser mes vives félicitations, ce que l'on a quelque peu omis de faire au cours de ce débat. En effet, vous avez votre part dans la victoire remportée contre un certain arbitraire américain.

**M. Paul Guillard.** Très bien !

**M. Guy Petit.** Tout à l'heure, l'un des orateurs a déclaré que vous aviez été le « tiède » défenseur de *Concorde*. Or, tout le monde est témoin, en France, que vous en avez été l'un des défenseurs les plus ardents.

Je vous adresse ces éloges avec d'autant plus de plaisir qu'aucun de nous n'oublie que vous apparteniez à notre groupe avant que le Gouvernement ait l'excellente idée de vous choisir comme secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire...

**M. le président.** Excusez-moi, monsieur Guy Petit, mais ce n'est pas le Gouvernement qui choisit. La Constitution stipule que cette tâche incombe au Président de la République, sur proposition du Premier ministre.

**M. Guy Petit.** Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir apporté cette rectification.

Que ce serait-il passé, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous n'aviez pas obtenu ce résultat ? Il est clair que le vaincu, c'eût été vous ! On vous aurait découpé en petits morceaux et on vous aurait fait cuire — symboliquement s'entend — à la manière d'un cassoulet toulousain ! (*Sourires.*)

Je suis heureux d'avoir dit à notre secrétaire d'Etat et ami ce que nous pensions de lui et la joie qu'il nous a donnée en gagnant une partie qui était terriblement difficile. Cette victoire est celle de tous les Français, de tous les ouvriers de l'aéronautique et de tous les techniciens. Bravo et merci ! (*Applaudissements à droite.*)

Il y a quelque temps, je vous ai posé une question écrite. Vous n'avez pas accédé à mes désirs, mais vous avez laissé entrouverte « une petite porte » par laquelle, je crois, le dialogue peut encore passer.

Je suis actuellement responsable de la gestion d'un aéroport — je ne m'y attendais nullement, même si je suis à l'origine de sa création — qu'exploitait précédemment la chambre de commerce.

Celle-ci a estimé que le déficit s'accroissait. Alors que le nombre de voyageurs augmentait, elle a résilié — c'est un paradoxe — sa concession avec l'Etat. Il a bien fallu, car cela aurait été un désastre pour notre région si cet aéroport avait été fermé, trouver un gestionnaire. Ce sont toujours les mêmes que l'on trouve lorsqu'il y a des difficultés, et l'on a donc choisi le président du syndicat intercommunal qui avait déjà apporté d'importants fonds pour la construction.

Cependant, grâce au fonds de concours, dont nos contribuables supportent encore les annuités en payant les impôts correspondants, le déficit, estimé à 850 000 francs, a pu fort heureusement être réduit de moitié environ, ce qui n'est déjà pas si mal.

Mais qui doit payer le déficit résiduel ? La piste et les parkings ne sont plus neufs ; dès lors, les dépenses d'entretien et la charge des gestionnaires sont de plus en plus élevées et cette année, nous avons dû dépenser 15 millions d'anciens francs qui sont compris dans le déficit que je vous indiquais à l'instant.

Les contribuables locaux doivent-ils en supporter la charge — ils ont déjà consenti un effort énorme pour la construction de l'aéroport — ou doit-on faire payer les usagers ?

Qui sont ces derniers ? Ils appartiennent généralement à une classe fortunée ; ce sont des touristes ou des hommes d'affaires. Il suffirait qu'une redevance de quatre francs par passager soit instituée pour que le déficit fût comblé. Le prix du voyage aller ou retour sur Paris étant de 450 francs, tout le monde paierait très facilement cette somme.

Mais il existe, paraît-il, des règles sacro-saintes qui ne peuvent être transgressées. Si l'on veut rester fidèle à la vérité des prix, c'est notre thèse qui doit être retenue. Effectivement,

il est beaucoup plus normal de faire payer ce modique supplément par les usagers plutôt que par la masse des contribuables, laquelle compte beaucoup de braves gens qui parviennent déjà difficilement à acquitter leur taxe d'habitation. Dans la situation actuelle, ce sont toujours les contribuables locaux qui paient.

J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que grâce à votre réponse, une solution raisonnable pourra être trouvée.

En tout cas, je vous remercie de l'attention que vous m'avez portée et je souhaite que vous continuiez à appliquer l'excellente politique que, dans l'ensemble, vous avez menée jusqu'à présent. (Applaudissements à droite et sur les travées du RPR.)

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

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je vais essayer de répondre aussi brièvement et aussi complètement que possible aux divers intervenants.

M. Méric, comme MM. Boucheny et Colin, a parlé des officiers contrôleurs de la circulation aérienne.

La situation particulière des intéressés a justifié la mise en œuvre de certaines procédures originales de concertation qui se sont concrétisées par la création du comité des relations professionnelles que j'ai présidé personnellement, mais qui n'a pas eu, essentiellement par suite de la réticence de certaines organisations syndicales, les résultats que l'on pouvait en attendre. Je reste, pour ma part, disposé à étudier toute autre formule qui permette de réaliser la concertation nécessaire; encore faut-il que les organisations syndicales se mettent au préalable d'accord.

Les fonctionnaires sanctionnés ont tous bénéficié de la loi d'amnistie du 16 juillet 1974. Je dois préciser que l'article 12 de cette loi stipule que sont amnistiés les faits ayant motivé les sanctions prises à l'encontre des fonctionnaires. L'amnistie impose donc que disparaissent du dossier administratif de l'intéressé toute mention ou rappel des sanctions concernées. Toutefois, seules les mentions relatives aux sanctions doivent être effacées, alors que les effets qu'elles ont entraînés subsistent intégralement. Le redressement des situations administratives des intéressés ne peut donc être réalisé du seul fait de l'amnistie qui, dans son principe même, n'autorise pas la reconstitution de carrière.

Toutefois, dans un esprit d'apaisement, le moyen d'atténuer, autant que faire se peut, l'effet des sanctions infligées en 1973, est actuellement recherché. Les difficultés d'une telle démarche sont inévitables et je ne peux donc aujourd'hui vous dire quand elle aboutira.

Quoi qu'il en soit, sur ce sujet délicat, chacun doit être conscient des disciplines qu'impose le service public dans le cadre défini par la loi.

Monsieur Méric, vous avez longuement décrit la situation difficile de la « division avions » de la SNIAS, situation que je connais bien. Il n'y a, selon moi, que deux façons d'améliorer le plan de charges de la « division avions » de la SNIAS car, en fin de compte, c'est bien de cela qu'il s'agit.

A court terme, nous lancerons, ou nous relancerons, des avions dès lors qu'il existera pour eux un marché certain. C'est de cette façon qu'a été lancé, voilà deux ans, le *Mystère 50* qui, bien qu'étant un avion Dassault, est réalisé à moitié par la SNIAS — mesure imposée par le Gouvernement — et qu'a été également lancé récemment le *Transall*.

Mais ce moyen n'est pas suffisant. Nous avons provoqué, à l'intérieur même de la SNIAS, des transferts en provenance d'autres divisions, en particulier de la division « hélicoptères », en faisant en sorte, dans toute la mesure du possible, comme le demandait d'ailleurs M. Méric, et comme je m'y suis employé il y a deux ans, que ce soit le travail qui aille à l'homme et non le contraire.

Nous avons également provoqué le transfert de certains travaux de Dassault, dont le plan de charges est meilleur, vers la SNIAS, étant bien entendu que ces transferts doivent s'effectuer dans des conditions telles qu'aucune des deux parties ne puisse se plaindre du marché. C'est ainsi que, pour lancer les *Mystère 50*, nous avons posé la condition que les deux constructeurs soient bien d'accord sur les contrats de coopération.

A long terme, mis à part l'*Airbus* qui est la pièce maîtresse de notre construction aéronautique, les problèmes de la SNIAS ne pourront être réglés que le jour où une entreprise de cette dimension pourra construire, comme elle en a la capacité et la vocation, un avion à plusieurs centaines d'exemplaires. Cela ne sera possible que grâce à l'avion nouveau que nous essayons de concevoir.

Je ne veux pas rappeler tout le processus qui nous conduit à la définition de cet avion, mais j'ai indiqué tout à l'heure que nous attendions, dans les jours qui viennent, le rapport

que les constructeurs européens — allemands, britanniques et français — doivent nous remettre après trois mois d'étude commune destiné à définir quel avion il convient de fabriquer, à quelle compagnie on pourra le vendre, comment la coopération pourrait être envisagée. Le travail industriel s'achève et le relais sera pris sur le plan politique. Le jour venu, le Gouvernement prendra ses décisions.

M. Méric a rendu hommage à la justice américaine pour ce qui concerne le *Concorde*. J'ai fait de même. C'est essentiellement parce que nous avons su faire preuve, en toutes circonstances, à la fois de sérénité et d'opiniâtreté que nous avons pu obtenir ce résultat. Je n'en dirai pas davantage.

Je suis d'accord avec M. Méric quand il parle de la décision fédérale qui a été prise de limiter à seize le nombre de *Concorde* que nous fabriquerons. Elle n'est pas admissible — je l'ai déjà indiqué — et nous nous concertons avec notre partenaire britannique sur la meilleure façon de réagir.

Pour ce qui est du Nord 262, nous prendrons la décision dès que nous disposerons de tous les éléments d'appréciation car pour cet avion comme pour les autres, la décision de lancement ne sera prise que lorsque nous connaîtrons le créneau commercial et que nous saurons si son prix est compétitif. C'est un problème de base pour notre construction aéronautique.

Comme il paraît y avoir, dans les propos qui ont été tenus, un certain doute sur la volonté du Gouvernement de soutenir et de développer la construction aéronautique, je tiens à dire à tous ceux qui ont exprimé ce doute qu'il suffit de lire les chiffres du budget qui vous est soumis pour mesurer l'ampleur de notre effort.

En effet, si, dans le budget de la construction aéronautique, on enlève les dépenses afférentes au supersonique, qui diminuent largement, on s'aperçoit que l'augmentation du budget total de 1978 par rapport à 1977 est de 66 p. 100; si l'on fait le calcul de ce qui est prévu pour les avions subsoniques et les moteurs, on passe de 449 millions de francs en 1977 à 804 millions en 1978. L'augmentation est de 79 p. 100. Ce chiffre se suffit à lui-même pour démontrer notre volonté de soutenir et de développer notre construction aéronautique.

M. Bonnefous a parlé de l'aéroport de Chavenay et du projet d'aéroport de Sonchamp. Pour ce qui concerne le premier, je peux dire aujourd'hui qu'à l'issue de bon nombre d'études, de concertations et de décisions prises pour limiter les nuisances que peuvent entraîner les activités de cet aéroport, nous avons mis en place une structure de concertation et qu'un nouveau plan de masse a déjà été proposé pour améliorer l'environnement.

Quant à l'aéroport de Sonchamp, le problème est plus difficile dans la mesure où il est lié à l'activité de l'aérodrome de Guyancourt. Il faut un aéroport dans cette région, mais celui de Guyancourt peut poser des problèmes. Nous avons essayé d'implanter de nouveaux aéroports, mais nous nous heurtons aussi à des protestations. Dans l'immédiat, nous avons seulement réservé les espaces boisés, ce qui équivaut à réserver les espaces verts, mais aucune décision ne sera prise sans une large concertation.

Monsieur Boucheny, je pourrais vous faire, au départ, la même remarque qu'à M. Chatelain. Je suis frappé par le fait que vous n'avez pas fait de remarques fondamentales sur ce budget, que vous n'avez même pas cité les programmes majeurs qui le concernent. Vous n'avez parlé ni de l'*Airbus* et de ses problèmes, ni du moteur CFM 56, ni des problèmes concernant l'avion nouveau.

Vous avez d'ailleurs commis une erreur dans les chiffres. Vous avez parlé d'une somme de 75 millions de francs pour l'*Airbus* et l'avion nouveau. Il s'agit bien de 75 millions de francs, mais cette somme recouvre les études préliminaires de l'avion nouveau dont je viens de parler. Quant à l'*Airbus*, il s'agit de 227 millions de francs, somme nécessaire pour étudier à la fois une version plus lourde que la version B4, une motorisation avec des moteurs Pratt et Whitney et l'étude de la version B10.

Vous nous avez accusés de vouloir abandonner le *Concorde*, ce qui m'amène à poser une question très claire: qui a abandonné le *Concorde*? Sont-ce ceux qui, depuis quinze ans, votent chaque année les crédits pour le faire, qui le votent encore cette année et le feront jusqu'au bout contre vents et marées? Ou bien ceux qui ne l'ont jamais soutenu par leur vote, mais qui, maintenant, essaient de le récupérer dès lors qu'il s'est affirmé comme étant un succès? (Applaudissements à droite.)

**M. Fernand Chatelain.** Nous l'avons récupéré avant vous!

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Vous n'avez pas de chance. Quand il fallait faire le *Concorde*, vous ne le vouliez pas...

**M. Fernand Chatelain.** Mais si !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** ... et maintenant qu'il faut attendre, vous prétendez qu'il faut le faire !

En fait, ce qui a été décidé le 2 novembre 1976 avec nos partenaires britanniques — car ce genre de décision doit se prendre à deux — c'est de maintenir l'outil de production jusqu'au jour où nous y verrons plus clair pour l'avenir.

Le *Concorde* a fait la preuve qu'il était un succès technique. Il a maintenant les moyens de faire la preuve qu'il est un succès commercial, malgré la mollesse que vous me reprochez. S'il fait cette preuve, nous aurons les moyens d'en vendre d'autres et donc d'en fabriquer d'autres. Jusque-là nous attendons et nous en avons cinq à vendre.

Je note avec intérêt que vous nous apportez un appui dans cette guerre des tarifs qui nous oppose aux Etats-Unis et quelques autres. Je vous indiquais dans mon propos introductif que nous entendions définir une politique européenne pour nous défendre dans cette guerre car, si nous n'envisagions qu'une défense purement nationale, cette attitude détournerait la clientèle qui vient à nous au profit de nos voisins et les vols charters iraient également chez nos voisins, ce qui n'est pas le but que nous poursuivons. Il faut donc que nous définissions une attitude européenne face à cette guerre des tarifs. J'espère que votre appui nous sera acquis jusqu'au bout.

Monsieur Guillard, je vous remercie du soutien que vous m'avez apporté. Je voudrais vous répondre brièvement, ainsi, d'ailleurs, qu'à M. Legrand, qui avait abordé le même problème, à propos de l'atterrissage de l'*Airbus* à Moscou. La difficulté du problème — je l'ai dit bien souvent — c'est que, en fait, il n'y a pas de problème !

Pour nous, *Airbus* tient des accords existants le droit d'atterrir à Moscou. Oui, il est exact — je puis le démontrer à tout instant — que le gouvernement soviétique a refusé à plusieurs reprises à Air France, encore tout récemment, le droit d'exploiter *Airbus* sur la ligne Paris-Moscou. Oui, nous demeurons prêts à discuter de toutes les garanties qui devraient entourer la mise en exploitation d'*Airbus* à Moscou dans le cadre des accords existants et nous n'avons aucune raison d'être mortifiés par les positions que nous avons prises pour défendre nos droits et ceux de nos travailleurs.

Dans cette affaire comme dans toutes les autres, la position de la France est et sera inspirée par les principes de justice et par la profonde fidélité à l'amitié franco-soviétique. C'est pourquoi, eu égard aux usages diplomatiques et soucieux avant tout de préserver toutes les chances de régler ce problème selon les voies de justice que le pays tout entier attend, je continuerai, pour ma part, à refuser de m'engager dans toute polémique sur ce sujet.

Je veux simplement dire aujourd'hui mon espoir que, grâce à cette attitude, les difficultés que nous rencontrons et qui portent également atteinte à l'amitié franco-soviétique seront rapidement surmontées.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Pas de polémique, mais de la fermeté, monsieur le secrétaire d'Etat !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur Colin, vous avez abordé le problème des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, les OCCA. Je vous ai répondu.

J'ajoute, sur un point particulier que vous avez évoqué, celui de l'avancement, que le statut particulier des OCCA, parmi les avantages qu'il comporte, se traduit par l'intervention d'une promotion dès que les conditions requises sont réunies. Ces conditions d'avancement ont été appliquées dans le passé et l'intention du Gouvernement est de faire tout ce qui est nécessaire pour que ce statut fonctionne normalement et que les avancements puissent être réalisés.

Pour ce qui est du problème du remplacement des *Caravelle* d'Air France, j'ai indiqué dans mon premier propos que la décision serait prise dans le courant de ce mois. J'attire simplement votre attention sur le fait qu'il est nécessaire de sauvegarder la clientèle moyen-courrier d'Air France et qu'on ne peut pas systématiquement remplacer des avions de cent places par des avions de deux cent soixante-dix places. Il faut envisager d'autres solutions provisoires, puisque nous voulons qu'à l'avenir les transporteurs français utilisent des avions français. Des solutions doivent être trouvées en attendant la sortie du nouveau moyen-courrier que nous voulons fabriquer.

En ce qui concerne la coordination rail-transport aériens, j'ai indiqué aussi — à l'occasion du budget précédent, il est vrai — que nous nous étions fixé comme philosophie l'économie de marché, qui est fondée sur le libre choix de l'usager.

Aucune mesure dirigiste ne vise et ne visera donc à orienter l'usager sur tel ou tel mode de transport.

Vous proposez de raisonner en termes d'économie d'énergie. C'est ce que nous faisons, puisque nous cherchons à favoriser les transports en commun. Le Président de la République l'a rappelé hier encore lors de l'inauguration de nouveaux tronçons du RER.

En ce qui concerne la répartition du trafic entre les aéroports d'Orly et de Roissy, je vous répondrai que la réalisation du quart de la deuxième aérogare sera bien effectuée en 1981 et qu'en conséquence il ne se produira pas de transfert massif nouveau, mais un développement progressif plus rapide de l'aéroport de Roissy, car il faut économiser au maximum ses investissements.

Quant aux nuisances, les modifications de trajectoire destinées à améliorer la situation des populations riveraines font l'objet d'une large concertation, qui est d'ailleurs devenue systématique, entre les élus du département et le préfet. Cette procédure a été employée, en particulier dans l'Essonne, pour les trajectoires des avions au départ d'Orly. La concertation se poursuit. Des mesures de bruit ont été réalisées et elles seront présentées prochainement aux élus. Au cas où cette concertation aboutirait à une demande de modification des trajectoires actuelles, cette dernière serait étudiée avec toute l'attention voulue par les services compétents.

Monsieur Parmantier, je ne veux pas polémiquer avec vous sur la répartition du trafic entre les compagnies aériennes. C'est, à mon avis, une querelle stérile qui nous a beaucoup coûté dans le passé. Nous avons d'autres problèmes à régler.

En ce qui concerne Air France, la politique que nous poursuivons a été définie très clairement, l'an dernier, ici même ou à l'Assemblée nationale. Il faut que l'Etat définisse les contraintes de service public qu'il impose à la compagnie, dont la répartition entre Orly et Roissy, que vous avez évoquée, fait partie. Ces contraintes étant définies, il faut les chiffrer et l'Etat doit normalement en verser la contrepartie financière à la compagnie. A partir de là, il faut que la compagnie se comporte comme une entreprise commerciale normale, qu'elle soit concurrentielle ; d'où, en particulier, le plan de redressement que nous avons demandé à l'entreprise, sur lequel d'ailleurs nous sommes pratiquement d'accord. Cela conduira très prochainement à la signature d'un contrat.

J'ai noté les observations à propos de Roissy. Je puis simplement vous indiquer que, lorsque nous ferons Roissy II, dont je viens de parler, nous tiendrons compte des enseignements que nous apporte l'exploitation de l'aérogare actuelle.

M. Guy Petit a parlé de l'aéroport de Biarritz, sujet que je connais bien, puisqu'il m'en a entretenu à plusieurs reprises. Cet aéroport enregistre effectivement un déficit. Je reconnais qu'il a été notablement allégé, en particulier grâce à vos efforts, monsieur Guy Petit, mais un déficit résiduel existe et il faut bien que quelqu'un le supporte. Une solution simple consisterait effectivement à relever les redevances, mais ce relèvement — vous le disiez vous-même — serait extrêmement brutal.

C'est la raison pour laquelle il faut chercher la solution de ce problème dans le cadre d'une très large concertation que je m'emploie à provoquer, qui concernerait les responsables de la gestion et des compagnies aériennes intéressées et qui, bien entendu, porterait, non sur le seul problème des redevances, mais sur la définition d'une politique cohérente et globale, laquelle s'appliquerait à la fois aux investissements, aux tarifs et aux redevances, car chacun de ces trois éléments dépend des autres. Cette concertation est en voie d'être mise en place. J'attends beaucoup d'elle pour résoudre votre problème. (Applaudissements des travées de l'UCDP à la droite.)

**M. Guy Petit.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire : IV. — Transports, aviation civile et météorologie, et figurant aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 54 264 550 francs. »

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 402 960 000 francs. » — (Adopté.)

## ETAT C

**M. le président.** « Titre V. — Autorisations de programme, 1 401 455 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 886 891 000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 15 625 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 7 600 000 francs. » — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des crédits concernant l'aviation civile et la météorologie.

— 5 —

CANDIDATURES A UN ORGANISME  
EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** Je rappelle que M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement a demandé au Sénat de procéder à la désignation de deux de ses membres pour le représenter au sein de la commission supérieure chargée d'étudier la codification et la simplification des textes législatifs et réglementaires.

La commission des lois a fait connaître à la présidence qu'elle propose la candidature de MM. Larché et Rudloff.

Ces candidatures ont été affichées.

Elles seront ratifiées, s'il n'y a pas d'opposition, à l'expiration d'un délai d'une heure, conformément à l'article 9 du règlement.

Le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux jusqu'à vingt-deux heures quinze. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures quinze minutes, est reprise à vingt-deux heures vingt minutes.)

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

— 6 —

## LOI DE FINANCES POUR 1978

## Suite de la discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1978, adopté par l'Assemblée nationale [n° 87 et 88 (1977-1978).]

## Equipement et aménagement du territoire (suite).

## V. — MARINE MARCHANDE

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions de projet de loi concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, V. — Transports, marine marchande.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire, et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je considère que les conditions de travail et de préparation de ce rapport ont été peu satisfaisantes.

Ainsi, j'ai eu l'occasion, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous rencontrer quelques jours avant la discussion, en commission des finances, du budget de la marine marchande et, malgré cela, c'est par la presse que j'ai appris la vente du paquebot *France* trois jours plus tard, la veille de la présentation de mon rapport devant la commission.

Je comprends, certes, qu'une certaine discrétion soit nécessaire en la matière, mais cela ne devrait pas, semble-t-il, aller jusqu'à la mise à l'écart d'un parlementaire ayant particulièrement qualité pour être informé sur le budget.

Je citerai un autre exemple : lors de votre audition par la commission des finances, monsieur le secrétaire d'Etat, je n'ai pas obtenu de réponses aux questions que je vous avais fait tenir, sinon par un papier qui m'a été adressé après coup.

Enfin, j'ai bien reçu quelques éléments d'information en réponse au questionnaire écrit que je vous ai adressé pour préparer ce rapport, mais ces réponses sont bien souvent partielles et vagues.

Une telle pratique m'apparaît préjudiciable à une discussion démocratique sérieuse. Je déplore, monsieur le secrétaire d'Etat,

d'avoir à évoquer ces problèmes en séance publique, mais c'est vous qui m'y contraignez et j'espère qu'en tout état de cause, les choses se passeront mieux en 1978.

J'aborderai maintenant le rapport proprement dit.

Globalement, les dépenses prévues s'élèvent à 2 823 millions de francs, en progression de 10,7 p. 100 par rapport à 1977. Cette croissance est donc inférieure à celle du budget général. D'ailleurs, les autorisations de programme sont en régression de 1,2 p. 100.

Là présentation fonctionnelle du budget m'apparaît être une heureuse innovation. On trouvera dans le rapport écrit une description précise de l'effort qui est envisagé pour chacune des fonctions retenues, ce qui me dispensera de les traiter toutes dans le détail.

Je noterai simplement que la croissance des dépenses d'administration générale est surtout le fait de mesures acquises.

Concernant les polices maritimes, s'il convient de traiter, dans cette catégorie, la société nationale de sauvetage en mer, c'est pour constater la situation critique de cette société dont les investissements tendent à diminuer en volume, ce qui est bien regrettable pour une activité à caractère de service public évident, assurée par un personnel bénévole qui devrait mériter, à mon avis, une autre attention.

Je remarque aussi la faiblesse de la progression de la subvention publique versée à l'association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime. Cela traduit mal la priorité accordée à la formation et à l'emploi dans le plan de développement de la flotte de commerce. Ces emplois semblent, d'ailleurs, effectivement en baisse. Peut-être pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, m'en préciser l'ampleur ?

En matière de pêches maritimes et de cultures marines, il y a crise, au moins depuis 1975, aussi bien pour la pêche artisanale que pour la pêche industrielle, malgré une certaine reprise en 1977 et en dépit des aides publiques qui ont été accordées. La tentative en cours d'élaboration d'un schéma directeur de la conchyliculture et de l'aquaculture devrait maintenant rapidement aboutir. Je note également l'intérêt des recherches entreprises par l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Enfin, je relève que la fonction « protection de l'environnement marin » ne reçoit qu'une très faible somme en 1978.

D'autres intervenants ne manqueront pas de développer ces différents points, ce qui me permettra de limiter l'essentiel de mon rapport à l'examen de quatre questions.

La première question concerne la retraite des marins. Une subvention de 1 179 millions de francs est accordée à l'établissement national des invalides de la marine — l'ENIM. La subvention de l'Etat régresse en valeur relative de 53,6 p. 100 des recettes totales en 1975 à 50 p. 100 en 1977.

Le premier problème qui se pose à ce sujet, c'est l'écart qui semble exister à nouveau entre les salaires réels et les salaires forfaitaires qui sont pris en compte pour le calcul des pensions. Certes, les bases de calcul de ces pensions ont fait l'objet de majorations depuis une quinzaine d'années, soit au titre de l'article L. 42 du code des pensions de retraite des marins, soit au titre du rattrapage dit « Forner », soit encore du fait de majorations au titre du plan quinquennal du 15 mai 1973 ou encore de mesures catégorielles.

Or, malgré cela, un écart se serait creusé au cours des dernières années entre les salaires réels et les salaires forfaitaires.

Le second problème, c'est l'opposition des pouvoirs publics à la prise en compte des années supplémentaires d'activité effectuées par les marins ayant pris leur retraite à cinquante ans avec une pension plafonnée à vingt-cinq annuités.

Enfin, le troisième problème est relatif à la demande de prise en compte de surclassement catégoriel présentée par les pensionnés et appuyée par le médiateur pour les retraites liquidées avant la mise en œuvre du décret du 7 octobre 1968.

Je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous demander de préciser vos intentions sur ces différents problèmes. Vous vous êtes, notamment, déclaré favorable à la nomination d'une personnalité chargée d'étudier l'écart entre les salaires forfaitaires et les salaires réels. Quelle est cette personnalité et, dans le cas où elle n'aurait pas encore été nommée, quand sera-t-elle désignée et quels délais lui fixerez-vous pour remettre ses conclusions ?

Par ailleurs, vous continuez, semble-t-il, d'étudier les problèmes des pensionnés dont les retraites ont été liquidées avant la mise en œuvre du décret du 7 octobre 1968. Pouvez-vous me donner vos conclusions à ce sujet et sinon quand connaîtra-t-on les conclusions de ces études ? Il faut savoir terminer une étude.

Le deuxième problème est celui de la crise de la construction navale. Ce secteur connaît une crise extrêmement grave. Les carnets de commandes mondiales se sont effondrés. Alors que l'on enregistrait un volume de commandes de 32 millions de tonneaux de jauge brute pour les années 1973, 1974 et 1975, en 1976, seulement 12,9 millions de tonneaux de jauge brute auront été commandés !

Dans cet ensemble, les pétroliers ne représentent plus que 4 p. 100 des commandes contre 60 p. 100 avant l'aggravation de la crise.

En France, le secteur de la construction navale subit durement cette situation. Le carnet de commandes des grands chantiers est passé de 6,2 millions de tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> janvier 1975 à 2,6 millions au 1<sup>er</sup> juillet 1977, ce qui vous conduit, monsieur le secrétaire d'Etat, à envisager une réduction de 20 p. 100 des heures productives par rapport au niveau de 1975. Cette baisse affecte en premier lieu les sous-traitants. Déjà, on enregistrait une diminution des effectifs inscrits de 840 personnes entre le quatrième trimestre 1975 et le premier trimestre 1977. Depuis, le mouvement s'est poursuivi.

Devant cette crise, le Gouvernement a rétabli l'aide de base le 27 juillet 1977 et, pour 1978, l'enveloppe financière arrêtée s'élève finalement à 990 millions de francs.

Je voudrais rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'intervention publique dans la construction navale est sans doute l'une des plus anciennes aides à l'industrie. Depuis 1951, cette aide a été utilisée tantôt pour développer le secteur, tantôt pour le faire régresser, et lorsqu'en 1968 le contrat professionnel de la construction navale s'est donné comme objectif de réduire cette aide publique, on a vu celle-ci — si on y ajoute la révision de prix — croître de façon accélérée.

Fin 1975, l'aide de base a été effectivement supprimée, mais elle est rétablie à des taux élevés depuis le mois de juillet.

On peut tout justifier dans une situation de crise, mais j'aimerais savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que vous pensez de cette étatisation renforcée de ce secteur et j'aimerais connaître les principales caractéristiques de votre politique industrielle à moyen terme dans la construction navale, notamment en ce qui concerne l'emploi, ainsi que l'évolution du financement public que vous envisagez.

La troisième question est relative à l'exécution du plan de l'armement naval. Je rappelle que ce plan, lancé en 1976, se donnait comme but de résoudre l'anomalie que constitue pour notre pays le fait d'avoir la dixième flotte du monde alors que, pour son commerce maritime, il se situe au quatrième rang. Cinq objectifs quantifiés étaient proposés : l'augmentation du taux de couverture nominale en volume de nos échanges par le pavillon français ; l'augmentation de la part de la dépense nationale de transports maritimes couverte par le pavillon français ; la réduction du déficit de la ligne « frets et passages » de la balance des paiements ; la réalisation de gains ou d'économies en devises ; le renforcement du pavillon français face à ses concurrents.

Dans ces perspectives, une aide publique de 3,8 milliards de francs était allouée, se décomposant en 1,2 milliard de francs de prime et 2,6 milliards de francs de bonification d'intérêts.

Au plan simplement méthodologique, je ne comprends pas que la discussion budgétaire ne se fasse pas systématiquement sous la forme d'un examen annuel du degré d'exécution de ce plan. Certes, des données existent concernant certains des objectifs et moyens retenus, mais elles sont rarement complètes et il est souvent difficile de les rapprocher des données de départ.

On peut faire cependant, sur la base des informations existantes, quelques remarques essentielles. Au 31 décembre 1976, soit au bout d'un an de mise en œuvre du plan, on constate que certains objectifs sont déjà très largement dépassés : ainsi, 64 porte-conteneurs et rouliers ont été construits, contre 38 prévus.

En revanche, on n'a réalisé que le millième du tonnage prévu pour les cargos à plusieurs ponts : 23 p. 100 des transporteurs de vrac et 19 p. 100 des transporteurs de gaz. Globalement, selon vos informations, le plan serait réalisé à 42 p. 100 des prévisions en volume.

Par ailleurs, on constate que les crédits publics avancés au titre du plan s'élèvent à 1 170 millions de francs, soit 97,5 p. 100 de la prime totale prévue, tandis que 77 p. 100 de l'enveloppe auraient été consommés.

Bien des explications peuvent être évoquées devant ces résultats qui semblent n'avoir que peu de rapports avec les paramètres caractéristiques du plan de développement. Cela explique peut-être, monsieur le secrétaire d'Etat, votre réserve à publier un véritable bilan du plan de développement, même un an seulement après sa définition.

Ne pensez-vous pas, dans ces conditions, qu'il serait préférable de refaire complètement ce plan de développement plutôt que d'entretenir la fiction d'une programmation qui n'est en fait que la gestion de l'imprévisible ?

J'en arrive au dernier point : la vente du paquebot *France*.

En tenant compte de l'aide à la construction navale dont a bénéficié sa construction, le prix de revient du *France* s'est élevé à 459 millions de francs aux prix des années 1960-1962, soit, en actualisant, l'équivalent d'environ 1 150 millions de francs 1977.

Son déficit cumulé a représenté 516 millions de francs courants entre 1962 et 1974. Si l'on ajoute à cela les charges supportées depuis le désarmement, en 1974, et les charges diverses, on aboutit à un déficit total de 670 millions de francs courants, soit environ 1 090 millions de francs en actualisant en francs 1977.

J'ai indiqué au début de mon intervention que j'avais appris par la presse la vente du *France* à la société suisse TAG Finances SA Genève, relevant d'un holding luxembourgeois. Ma question est simple, monsieur le secrétaire d'Etat, et j'attends de vous une réponse précise : à quel prix et à quelles conditions économiques et politiques a été vendu le *France* ?

C'était ma dernière question. Pour les raisons que j'ai rappelées au début de mon intervention, je n'ai pas eu l'occasion, comme j'en avais l'intention lors de votre passage à la commission des finances, de proposer à celle-ci de se prononcer contre votre budget. C'est pourtant ce que je pense, pour ma part, être la position juste.

C'est pourquoi, m'exprimant au nom de cette commission des finances, je me bornerai ce soir à soumettre le budget de la marine marchande à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. Fernand Chatelain.** Très bien !

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai l'honneur, à la suite du rapport de la commission des finances, de vous présenter les observations que votre commission des affaires économiques et du Plan m'a prié de soumettre à votre approbation.

Pour elle, la caractéristique du budget pour 1978 apparaît comme un délicat dosage entre des mesures d'incitation, proposées pour permettre aux activités économiques de poursuivre leur développement, et la prolongation de la cure de rigueur et de discipline administrée aux Français depuis un an. Elle admet que la lutte contre l'inflation, la poursuite de l'assainissement financier, sont des objectifs prioritaires qu'elle ne saurait ne pas approuver. Mais elle considère que la situation économique internationale, marquée à la fois par l'augmentation du prix du pétrole et des matières premières et par la concurrence grandissante des pays en voie de développement, exige la mise en œuvre de mesures d'adaptation des capacités de production et de coordination des aides nationales. Le redressement économique est à ce prix. Or le rôle de la marine marchande, dont les activités s'exercent dans un contexte international, est de nature à favoriser ce redressement. A la fois industrie lourde, industrie de service, elle peut être considérée comme une industrie exportatrice à 100 p. 100.

Aussi, il serait vain d'affirmer la vocation maritime de la France, de reconnaître que la mer est un atout majeur pour l'économie nationale, si, d'une part, les dispositifs mis en place en ce qui concerne le plan de croissance de la flotte de commerce devaient être remis en cause, si, d'autre part, des mesures d'aide particulière en faveur de la construction navale ne devaient permettre le maintien d'une industrie nationale, actuellement durement frappée par la crise, si, enfin, les décisions attendues pour la survie de nos pêches maritimes n'étaient pas prises à bref délai, tant à l'échelon national que sur le plan communautaire.

En ce qui concerne la flotte de commerce, bien des remarques sont à faire ! Mais dans le court laps de temps qui m'est octroyé, il ne saurait être question de vous exposer les conditions dans lesquelles s'exécute le plan de croissance. Je vous dirai seulement qu'au 1<sup>er</sup> octobre dernier la flotte comprenait 503 navires pour 11 388 281 tonneaux de jauge brute. S'accroissant en tonnage, elle diminue en nombre de navires. Mais son rajeunissement est spectaculaire, puisque l'âge moyen passe de neuf à six ans. Constatation excellente, certes, qui ne doit pas toutefois nous dissimuler les difficultés de l'entreprise dues à la conjoncture économique maritime. Les traits caractéristiques du commerce maritime mondial sont, en effet, les suivants : déséquilibre entre l'offre et la demande de transport, chute des frets, notamment dans le vrac et le pétrole. Ce sont là des facteurs qui entraînent un ralentissement du chiffre d'affaires, alors que les charges d'exploitation ne cessent d'augmenter.

Si le pavillon français connaît toutes ces difficultés, inhérentes à tous les pays, il se trouve particulièrement pénalisé par un surcoût social qui lui est spécifique. Dans le rapport écrit, auquel je me permets de vous renvoyer, je précise les causes de ce surcoût, lequel ne tient nullement aux salaires des équipages, qui sont inférieurs même à la plupart des pavillons européens, sauf le pavillon britannique. Ce sont essentiellement les charges sociales qui, pour les deux tiers environ, entraînent le surcoût du pavillon français.

La situation des car-ferries affectés aux relations Trans-Manche en est un exemple frappant. Il est établi qu'entre un transbordeur français et un transbordeur anglais, il existe une disparité annuelle de 4 millions de francs au détriment de l'armement français, dont 1 800 000 francs de charges sociales, ce qui, pour les trois navires de la BAI, qui assure cette liaison, représente 12 millions de francs de charges supplémentaires. A l'appui de ce que j'avance, il eût été facile de trouver d'autres exemples.

Les conséquences de ce surcoût de notre pavillon sont les suivantes : désarmement des navires, vente d'un grand nombre de bateaux, exploitation sous d'autres pavillons pour permettre la survie de l'entreprise. L'affaire du *Léopard*, dont le transfert sous pavillon britannique est prévu à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain, a suffisamment défrayé la chronique pour que je me dispense d'en dire davantage.

Dans un contexte de conjoncture aussi déprimée et de handicap aussi préoccupant, quelles mesures entendez-vous prendre pour permettre le maintien de notre pavillon national ?

Vous vous refusez à rétablir les allocations compensatrices qui avaient été créées pour compenser partiellement les charges exorbitantes imposées à l'armement français par les articles 79 et suivants du code du travail maritime. Pourquoi ne pas les reprendre ?

Il ne saurait davantage être question de remettre en cause les mécanismes qui ont permis de parvenir à des résultats tangibles dans l'exécution des plans de relance et de croissance ; la prime d'équipement qui devrait servir à compenser le surcoût spécifique du pavillon français par rapport à la concurrence internationale ; les bonifications d'intérêt, dont le taux devrait rester dans les limites facilitant les problèmes de financement.

Sans une aide suffisante de l'Etat, l'armement français pourra difficilement soutenir la concurrence étrangère, qui se fait de plus en plus âpre et qui se manifeste entre autres par un dumping soviétique particulièrement dur sur des lignes où nous sommes implantés depuis longtemps. Et pourtant, 50 navires pour 1 335 908 tonnes de jauge brute sont actuellement en commande : 30 dans les chantiers français, 20 à l'étranger, qui viendront demain apporter leur contribution à l'équilibre de notre économie. C'est pourquoi l'Etat ne saurait réduire son effort sans compromettre l'avenir.

Il est des caps qui sont difficiles à franchir dans la tempête. L'essentiel, comme disent les marins, est de tenir le coup, en attendant l'éclaircie. Que le Gouvernement, qui navigue aujourd'hui dans des eaux bien agitées, comprenne qu'il ne doit rien négliger pour être prêt le jour où viendra l'éclaircie !

La construction navale est sans doute plus préoccupante encore. Il est notoire qu'elle est désormais entrée dans une phase de dépression sans précédent, dont l'ampleur est considérable et la durée difficile à prévoir. Si, en 1975, les livraisons par les grands chantiers avaient dépassé 1 200 000 tonnes de jauge brute, le volume des commandes nouvelles n'atteignait alors que 180 000 tonnes, pour descendre, en 1976, à moins de 20 000 tonnes.

Pour les petits chantiers, la situation est identique. Orientée pour plus de 50 p. 100 vers la construction de navires de pêche, la crise qui frappe l'industrie des pêches maritimes a eu un effet néfaste sur leurs activités : 40 000 tonnes de jauge brute en 1974, 32 000 en 1975, 21 000 en 1976. La baisse s'est encore accentuée au premier trimestre de 1977, avec la livraison de sept navires représentant 5 000 tonnes, les carnets de commandes ne représentant guère plus de 6 000 tonnes. En dehors de la construction de thoniers, dont les activités sont assurées aujourd'hui d'une rentabilité certaine, la demande de bateaux de pêche n'ira pas en se développant.

Or, il n'est pas inutile de rappeler que les chantiers français — grands et petits — représentent un énorme intérêt pour l'économie nationale et pour les régions où ils sont implantés ; qu'ils assurent 30 000 emplois directs, derrière lesquels on compte 60 000 emplois de sous-traitants. Ce sont 90 000 personnes dont l'existence est liée au maintien de cette industrie.

Nous savons qu'un plan de sauvetage a été défini lors du conseil des ministres du 27 juillet 1977. Il comprend, pour les grands chantiers, une aide spécifique de 900 millions de francs et prévoit un programme d'urgence qui se traduira par la création d'un contingent exceptionnel d'aide de 420 000 tonnes de jauge brute, destiné à assurer les activités des chantiers jusqu'au 31 décembre 1980. Ce contingent sera, en outre, couvert par la garantie de prix.

Le plan de sauvetage concerne également les petits chantiers, qui bénéficieront d'un contingent de 25 000 tonnes, couvert également par la garantie de prix, une aide de base de 15 p. 100 s'y ajoutant.

Il me serait agréable, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous entendre confirmer ces mesures sans lesquelles grands et petits chantiers sont appelés à disparaître. Il semble que, déjà, elles sont insuffisantes, aucun chantier n'ayant réussi, depuis trois ans, à enregistrer de nouvelles commandes.

Je souhaiterais également connaître quelles conclusions le Gouvernement français entend tirer du programme d'action communautaire pour la construction navale adopté par la commission des communautés européennes, le 23 novembre, sur la proposition de M. Davignon. Quelle sera sa position sur l'éventualité d'une réduction des capacités au niveau de la Communauté, mais aussi au niveau de chaque pays, réduction qui serait assortie d'une amélioration de la productivité et de la reconversion des postes de travail excédentaires ? La réponse, à ces questions revêt, vous le ressentirez bien, une certaine importance.

Mais en attendant les décisions de la politique commune, il est une mesure qui ne devrait souffrir aucun retard : ce sont les paiements dus aux chantiers, qui n'interviennent souvent que deux ans après la livraison du navire. A la fin de 1977, le retard dans ces règlements serait de l'ordre de 1 milliard.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir hâter la procédure du règlement car les chantiers en ont le plus grand besoin.

J'en arrive au dernier volet de ce budget de la marine marchande, qui est constitué par les pêches maritimes.

Ce ne sont pas des propos optimistes que votre rapporteur peut tenir en ce qui les concerne. Nous allons à la catastrophe si le Gouvernement persiste dans son attitude négative et refuse d'apporter à l'armement l'aide qu'il attend pour réduire ses coûts d'exploitation. C'est là, dans la réduction des coûts d'exploitation — j'y insiste — que se trouve la solution des difficultés de nos pêches maritimes et la clé de leur rentabilité.

Vous ne pouvez pas ne pas en avoir conscience, monsieur le secrétaire d'Etat. Notre flotte de pêche s'amenuise tous les jours dans des conditions inquiétantes. Il n'est pas de semaine où la presse ne nous apprenne la vente de chalutiers.

Deux cette semaine à Boulogne, vendus à l'Argentine ; ce ne sont ni les premiers ni les derniers. Ils vont rejoindre ceux qui sont déjà partis pour l'Afrique ou l'Amérique du Sud.

En dix ans, la flotte de pinasses du port de Lorient est passée de 110 navires à 54 unités, et celles-ci ont plus de quinze ans d'âge.

Même situation en ce qui concerne la pêche artisanale, dont la flotte est très âgée ; son taux de renouvellement n'a pas atteint 4 p. 100. Depuis deux ans, aucune commande de navire n'a été passée dans aucun des trois secteurs de la pêche industrielle. Personne ne peut le contester ; il suffit d'ailleurs, pour s'en convaincre, de considérer votre budget. L'article 64-40, qui fixe le montant des subventions d'équipement destinées à la modernisation de la flotte, comporte cette année des crédits de 9 300 000 francs, alors qu'ils étaient de 33 millions de francs l'an dernier. Cette énorme réduction s'explique par le fait que l'on ne construit plus. Et pourquoi ne construit-on plus ? Parce que les frais d'exploitation sont tels qu'il est impossible aux armateurs d'assurer la rentabilité de leurs navires.

Vous savez combien les comptes d'exploitation ont été profondément perturbés par les augmentations successives. Le matériel de pêche, qu'il faut renouveler souvent, atteint aujourd'hui des coûts énormes. Mais c'est surtout la part de plus en plus grande du coût du carburant qui pèse sur les charges de l'entreprise. Avant la crise pétrolière, le pourcentage moyen du coût du carburant dans le chiffre d'affaires des pêches maritimes était de 7,26 p. 100. Il atteint désormais 16,47 p. 100 et dans un port comme Lorient, 21 p. 100.

Quelles sont vos intentions à cet égard ? Elles s'expriment dans les dispositions de l'article 44-40 du budget, lequel fixe l'aide au carburant à 50 millions. Si vous entendez vous maintenir à ce chiffre, la situation ira en s'aggravant très rapidement. La commission nationale de la flotte a tiré récemment

la sonnette d'alarme. L'union des armateurs à la pêche a lancé un SOS demandant que l'aide soit doublée, à moins que le Gouvernement ne veuille bien accepter de prendre en considération une formule qui tend à faire supporter par l'ensemble des produits pétroliers une très légère augmentation permettant de livrer à la pêche le gazole à 0,30 franc le litre.

Quelle que soit la formule, vous devez apporter à la pêche l'aide qui est vitale pour elle ! Sinon à quoi servirait de vous battre à Bruxelles pour assurer à nos marins l'accès aux eaux communautaires si nous n'avons plus de bateaux ?

Je n'envisage pas pareille éventualité, qui aurait pour corollaire la disparition de nos activités de pêche maritime. Mais nous devons être conscients de leur dégradation : les ventes de navires, le vieillissement d'une grande partie de la flotte hauturière, le manque de commandes sont autant de facteurs qui nous inquiètent et nous font voir l'avenir très sombre.

Monsieur le secrétaire d'Etat, attachez votre nom au sauvetage de nos pêches par des mesures énergiques comme celles qui sont prises pour la construction navale. Vous vous battez à Bruxelles pour l'accès aux eaux communautaires. Les 24 et 25 octobre, à Luxembourg, vous avez plaidé ce dossier avec foi et vigueur. Après quoi, devant le conseil des ministres des communautés européennes, la commission a considéré que la solution ne pouvait résider que dans une répartition équitable des quotas, malgré l'opposition des Britanniques, auxquels nous venons de faire un cadeau de 90 millions de dollars, pour assurer leur part contributive au budget de la CEE.

Poursuivez votre effort, car il n'est pas possible que soit remis en cause le principe de « communautarisation » des eaux du Traité de Rome.

Nous ne pouvons accepter la thèse britannique et irlandaise sans compromettre l'avenir de nos pêches. Comment admettre, d'ailleurs, que des pêcheurs bretons qui exercent leur activité dans les eaux communautaires, dans le respect de nos règlements nationaux puissent être poursuivis et condamnés sans qu'aucune interdiction de pêcher dans la zone concernée ne soit intervenue.

C'est non pas tellement à Bruxelles qu'il faut plaider le dossier des pêches maritimes — certes, vous le faites, je l'indiquais tout à l'heure, avec foi et vigueur — c'est devant le conseil des ministres français qu'il faut manifester la même vigueur et la même foi, en rappelant au Président de la République les engagements qu'il a pris en Bretagne au début de la présente année. Les marins, dont on ne contestera pas le droit ici de les représenter, attendent du Gouvernement la solution à leurs problèmes, dont le premier est sans doute la réduction des frais d'exploitation et, le second, l'amélioration des conditions de commercialisation.

A ce propos, dans mon rapport écrit, j'ai rappelé les objectifs initiaux du FIOM : agir sur le marché, orienter la production, favoriser les divers circuits de distribution, encourager la consommation des produits. Ces objectifs sont-ils atteints ? Son action a-t-elle été aussi étendue ?

Nous savons qu'il existe chez les professionnels un malaise à l'égard de cet organisme. Il lui est reproché notamment de n'avoir pas utilisé, au cours de sa première année de fonctionnement — 1976 — les moyens mis à sa disposition : 32 millions sont restés disponibles et ont été reportés sur les ressources de 1977, qui ont atteint un montant de 66 millions de francs, dont 9 millions de taxes parafiscales.

Me permettez-vous de vous faire remarquer que l'intervention du FIOM aurait pu se manifester à l'endroit de SOPROMER — Société de transformation des produits de la pêche — dont la mise en liquidation a eu des conséquences graves pour les ports de Lorient et de Concarneau.

Dans ce domaine des pêches, comme dans les précédents — flotte de commerce et construction navale — l'effort de l'Etat ne peut se relâcher. Des mesures exceptionnelles s'imposent, en raison d'une situation critique exceptionnelle. Il vous appartient, monsieur le secrétaire d'Etat, de les obtenir du Gouvernement.

Si la France veut développer son riche potentiel maritime, il lui faut une véritable politique de la mer qui agisse dans toutes les directions et qui participe au développement de tous les secteurs maritimes

Sous le bénéfice de ces observations, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vous fais part de l'avis de la commission des affaires économiques et du Plan qui accepte ce budget. (Applaudissements sur les travées de l'UCDP, du RPR 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 et de l'aménagement du territoire (Transports).** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je veux tout d'abord remercier vos rapporteurs, M. Le Pors, rapporteur spécial de la commission des finances — qui n'a pas réussi, de son propre aveu, à arracher un avis négatif de sa commission, malgré ses efforts, ce qui suffirait d'ailleurs en soi à prouver la solidité de ce projet de budget — ainsi que M. Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Ils nous ont présenté une analyse très fouillée du projet de budget de la marine marchande.

**M. Geoffroy de Montalembert, vice-président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

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

**M. le président.** La parole est à M. le vice-président de la commission des finances, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**M. Geoffroy de Montalembert, vice-président de la commission des finances.** Je voudrais simplement dire quelques mots, afin que le Sénat soit bien informé. Monsieur le secrétaire d'Etat, à propos du rapport qui a été lu au nom de la commission saisie au fond, vous avez dit que le rapporteur spécial n'avait pas pu « arracher », tel a été votre terme, l'avis négatif de la commission.

Pour qu'il n'y ait aucun malentendu, je crois devoir apporter une précision.

M. le rapporteur spécial a établi un rapport très objectif, comme l'a été son propos à la tribune, même si, personnellement, il était d'avis d'émettre un vote négatif.

J'ai été moi-même dans l'opposition pendant bon nombre d'années, hélas ! (Sourires.) Je fais là allusion au temps qui passe et non à ma présence dans l'opposition, car il est toujours très agréable d'y être. (Rires.) Mon maître, M. Pernot, m'avait appris que, lorsqu'un rapporteur n'emportait pas l'adhésion de sa commission à sa thèse, il donnait sa démission, et, en séance publique, il expliquait pourquoi il avait démissionné ; ou bien le rapporteur, bien que ne partageant pas l'avis de sa commission, rapportait néanmoins celui-ci et déclarait, avant de regagner son fauteuil — cela m'est arrivé — qu'il n'était pas personnellement d'accord avec les conclusions de la commission.

Mon sympathique collègue, M. Le Pors, me permettra, compte tenu de mon âge, de lui dire, sans aucune acrimonie, que tout cela découle de la courtoisie de la commission des finances, qu'il compte tenu de la situation, préférée retenir, pour la conclusion du rapport, la formule : « la commission, dans sa majorité, soumet à la sagesse du Sénat... ».

Je n'ai pas voulu créer un incident, mais, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous aviez soulevé la question, j'ai estimé, au nom de M. le président de la commission des finances, qu'il appartenait à un de ses vice-présidents d'apporter cette précision au Sénat. (Applaudissements sur les travées du RPR, de l'UCDP et à droite.)

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** 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. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Je voudrais seulement indiquer que dans le bulletin des commissions figure la phrase suivante : « Au terme de cette discussion, la commission a adopté le rapport de M. Le Pors », ce qui me permettrait de me prévaloir de mon avis négatif pour l'étendre à l'ensemble de la commission. Mais je ne le ferai pas par courtoisie et parce que cela ne correspondrait pas à la réalité.

**M. le président.** Pour clore définitivement l'incident, je rappelle que, dans le rapport, il était écrit : « Votre commission des finances, dans sa majorité, soumet le projet de budget de la marine marchande à l'appréciation du Sénat. » C'est l'expression qui a été employée ce soir, mais il s'agit du rapport de M. Le Pors. Or, comme celui-ci a déclaré que la commission avait adopté son rapport, il s'agit donc bien de soumettre ce projet de budget à l'appréciation du Sénat.

Veillez poursuivre votre exposé, monsieur le secrétaire d'Etat !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je reprends mon propos en notant que mes paroles antérieures n'ont pas été infirmées.

Je me limiterai à dégager les grandes orientations de ce projet de budget, en répondant dans le même temps aux observations principales des rapporteurs.

Ce projet de budget répond à trois objectifs : soutenir les activités maritimes qui sont confrontées à une très vive concurrence internationale ; développer notre vocation maritime ; contribuer à la défense de notre patrimoine naturel.

Le Gouvernement poursuit l'effort de promotion et de défense du pavillon national soumis aux conséquences des difficultés du transport maritime et de la baisse des taux de fret.

Vos rapporteurs ont indiqué les conditions de l'exécution du plan de croissance. Ce plan permet à la flotte française de maintenir sa croissance alors que se réduisent les flottes de certains grands pays maritimes, où les conditions d'exploitation sont pourtant considérées comme plus favorables.

Le Gouvernement vient de décider, pour encourager les commandes des transporteurs de vrac et réduire les distorsions entre les différents taux de réalisation du plan par catégorie de navires, d'aménager le régime des primes d'équipements. Ces primes pourront être majorées dans la limite du taux de 15 p. 100, cas par cas, en fonction de l'intérêt économique de la commande.

La défense des intérêts du pavillon français passe par une lutte persévérante contre toutes les concurrences déloyales. A cet égard, je considère que les propositions françaises de lutte contre les navires sous norme sont en bonne voie au sein de la Communauté économique européenne.

Elle passe également par des accords maritimes bilatéraux conclus dans le respect de nos engagements internationaux, qui assurent un développement équilibré de notre flotte et de celles de nos partenaires qui sont pour la plupart, de jeunes nations maritimes.

Le cas du trafic transmanche, que vous avez cité, M. Yvon, me préoccupe effectivement. Le pavillon français, dont la part, il faut le reconnaître, est de l'ordre de grandeur de la part de trafic d'origine française, connaît des difficultés, face à une concurrence sévère. Je suis décidé à user de tous les moyens dont je dispose pour qu'une solution satisfaisante soit trouvée. En particulier, toutes les discriminations dont sont victimes les navires français doivent cesser. Mais l'effort de tous, et notamment des armateurs et des marins, est nécessaire pour que se restaure la position du pavillon français sur la Manche.

Je ne puis croire, cependant, que l'avenir de notre flotte de commerce se trouve dans le rétablissement d'aides à l'exploitation. Ai-je besoin de rappeler que la subvention de l'Etat à l'ENIM, en augmentation de 11,4 p. 100, s'élève à 50 p. 100 du budget de l'établissement et que l'allocation compensatrice, supprimée cette année, ne représenterait plus que 0,4 p. 100 des dépenses moyennes d'exploitation ? Je crois davantage dans la recherche de modalités particulières pour renforcer, par exemple, la solidarité entre chargeurs et armateurs français, de façon que chacun y trouve son avantage.

Vos rapporteurs ont également analysé la crise qui menace la construction navale. Pendant que certains pays multipliaient les moyens de production et provoquaient l'effondrement des prix, nous avons fait preuve de sagesse.

Pour assurer l'avenir de la construction navale, le Gouvernement a arrêté, en juillet dernier, un important plan de soutien dont M. Le Pors a souligné l'ampleur. Il a rétabli l'aide de base pour un contingent de commandes de 445 000 tonneaux de jauge brute compensée, dont 25 000 sont réservés aux petits chantiers, commandes qui doivent être prises d'ici à juillet 1978 ; et il a maintenu le régime de garantie des prix.

Le taux de l'aide de base varie entre 15 et 25 p. 100 selon les catégories de navires. Un financement particulier pour les acheteurs étrangers sera recherché par le moyen d'une inscription prioritaire dans le cadre des protocoles gouvernementaux définissant les conditions d'octroi de prêts du trésor.

L'effet de ces mesures exceptionnelles ne pourra être pleinement atteint qu'avec un effort des chantiers eux-mêmes, qui doivent renforcer leurs structures et contrôler l'évolution de leurs coûts pour maintenir leur compétitivité.

Je puis assurer M. Yvon que les petits chantiers, qui font la preuve de leur compétitivité dans leur domaine, utilisent les moyens mis à leur disposition par les mesures d'aides décidées par le Gouvernement pour prendre effectivement des commandes.

Enfin, nous soutenons fermement les actions menées au niveau international, et notamment au niveau européen, pour aboutir à des solutions équitables, permettant d'obtenir un comportement plus raisonnable du Japon.

Pour terminer sur ces sujets, je voudrais parler du *France*, puisque M. Le Pors a abordé ce problème. En ce qui concerne le *France*, de même que je me suis refusé pendant trois ans à fournir des détails sur les négociations en vue de sa vente, condition indispensable pour qu'elles puissent aboutir, je ne suis pas en mesure aujourd'hui, pour des motifs de discrétion aisément compréhensibles, de donner le prix exact de ce qui a été une transaction purement commerciale.

**MM. Gérard Ehlers et Fernand Chatelain.** Ah ! Ah !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Les contractants, pour leur part, ne l'ont pas fait et je respecte leurs raisons.

**M. Gérard Ehlers.** On les comprend !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Une entreprise nationale — car c'est elle qui a vendu le navire et non le Gouvernement — doit pouvoir se comporter comme toute autre entreprise, sans qu'aussitôt elle soit accablée de n'importe quel soupçon.

Cela dit, je ne trahirai aucun secret en vous déclarant que les fourchettes de prix qui ont été indiquées ne sont pas inexactes et que la Compagnie générale maritime a réalisé, dans la vente du navire, une plus-value par rapport à sa valeur comptable.

Mais je répète aujourd'hui ce que j'ai toujours affirmé : le prix n'est qu'un élément d'un contrat global dans lequel interviennent bien d'autres paramètres.

Le *France* a été vendu, par son propriétaire, c'est-à-dire la Compagnie générale maritime, entreprise nationale, tout simplement parce que le contrat de vente qui lui a été proposé lui a paru intéressant.

**M. Fernand Chatelain.** Vous ne le connaissez pas !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** J'ai répondu à cette question. J'ajouterais, et ceci est important, que le prix de la vente est aujourd'hui entièrement réglé.

La mer est, avec la pêche et l'aquaculture, un instrument de notre autonomie alimentaire.

Le redressement des cours, amorcé en 1976 et confirmé en 1977, permet aux entreprises de se rétablir progressivement.

Les crédits d'aide à l'exploitation, reconduits en 1978 au niveau de 1977, permettront de consolider la situation de nos armements.

Mais le problème essentiel devient celui de la ressource et des conditions d'exploitation. C'est pourquoi le fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la mer et de la conchyliculture, que le Gouvernement a créé en 1975 pour faire face à la crise, a accepté d'accorder sa garantie partielle à des actions de prospection des zones nouvelles de pêche.

Je dois faire remarquer que ce FIOM, créé par mes soins il y a deux ans, n'est pas placé sous l'autorité du Gouvernement ; il est l'outil remis à la profession pour défendre ses intérêts, et sa gestion relève uniquement d'elle.

Les décisions essentielles sont toutefois celles qui se débattent actuellement dans les négociations communautaires sur le régime interne de la pêche, comme vous l'avez indiqué, monsieur Yvon. La France défend avec fermeté les principes de maintien de la règle d'égalité d'accès des pêcheurs des Etats membres aux eaux communautaires, d'adoption de mesures de limitations exclusivement fondées sur des considérations biologiques et la nécessité de mesures particulières qui permettront au secteur de la pêche maritime de supporter les indispensables mesures de restriction des captures.

J'aurais aimé pouvoir, aujourd'hui, confirmer officiellement que l'accord définitif s'était réalisé les 5, 6 et 7 décembre à Bruxelles, lors du dernier conseil des ministres des pêches, car je connais l'impatience des pêcheurs de voir enfin mis sur pied un accord global, clair et cohérent.

Mais cet accord n'a pu encore être réalisé — et ce n'est pas la faute de la France. Mais je crois pouvoir dire toutefois que nous approchons du terme, sauf crise grave au sein de l'Europe des neuf. Le conseil des ministres des pêches, qui reprendra ses travaux le 16 janvier prochain, devrait, après les accords partiels réalisés ces jours derniers, se prononcer positivement sur le régime définitif des pêches qui sera équitable et préservera l'essentiel des intérêts de la pêche française. C'est l'objectif que nous nous étions fixé, c'est celui vers lequel nous tendons, en sachant que l'avenir des pêches françaises en dépend. Cette situation d'attente dans laquelle nous nous trouvons explique en grande partie, monsieur Yvon, la faiblesse actuelle des investissements et la lenteur du renouvellement de la flotte de pêche.

La protection des biens et des personnes dans l'espace maritime est une nécessité.

Fin 1978, la partie du programme d'action prioritaire n° 24 qui lui est consacrée sera réalisée à 56 p. 100 en moyenne et en totalité pour les moyens nautiques de surveillance. Cela nous permettra de renforcer l'action des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage ainsi que des centres de surveillance et des centres de sécurité dont l'efficacité est démontrée à chaque instant. M. Yvon s'était ému de la situation de la société nationale de sauvetage en mer. Elle voit sa subvention destinée à l'investissement majorée dans le projet de budget qui vous est soumis de 1,3 million de francs, grâce à un amendement déposé par le Gouvernement et adopté par l'Assemblée nationale.

En ce qui concerne la lutte contre la pollution, une nouvelle organisation du plan Polmar sera mise en place en 1978 confiant aux préfets maritimes les responsabilités opérationnelles.

Dans ce cadre, un fonds d'intervention contre les pollutions vient d'être constitué pour financer des actions d'urgence. L'augmentation notable, en 1978, des crédits propres de mon département est destinée à l'achat de matériel et à la constitution de stocks de produits.

Le budget de la marine marchande sera toujours, en 1978, l'instrument de la promotion des hommes qui vivent du métier de la mer.

Depuis novembre 1976, des caisses de chômage dû aux intempéries ont été créées grâce à l'intervention du FIOM. Plusieurs mesures, destinées plus particulièrement aux pêcheurs, ont été prises, telles la mise en place d'un système d'allocations compensatrices temporaires ou l'extension en leur faveur des aides publiques.

Pour mieux faire face aux aléas de l'emploi, un mécanisme de préretraite a été établi, grâce à un accord conclu au sein de la flotte de commerce qui a été agréé en novembre.

Les pensions servies par l'ENIM ont été majorées, entre les 1<sup>er</sup> janvier 1976 et le 30 juin 1977, de 22,15 p. 100 en moyenne, avec des hausses plus fortes pour les pensions des catégories les plus basses.

M. Icart et moi-même nous avons décidé de faire procéder à une étude concernant la comparaison des niveaux respectifs et de l'évolution des salaires forfaitaires et des salaires réels des marins. La personnalité chargée de diriger cette étude sera très prochainement désignée, et je répons là à la question de M. Le Pors. Enfin, nous faisons procéder à l'examen des problèmes pratiques posés par la non-rétroactivité des dispositions relatives au surclassement catégoriel et par les propositions du médiateur.

Je dis à M. Le Pors que de telles études demandent nécessairement plusieurs mois, mais que des rapports seront établis, en tant que de besoin, au fur et à mesure de leur déroulement.

Enfin, vos rapporteurs ont évoqué la question de la subvention de l'association de gérance des écoles d'apprentissage maritime. Je leur répondrai que, dans le cadre de ce projet de budget pour 1978, j'ai obtenu une progression de la subvention de l'Etat, alors que de nombreux crédits de fonctionnement étaient stabilisés. Au collectif de cette fin d'année figure également — je l'indique à M. Le Pors — un crédit supplémentaire de un million de francs qui permettra d'aborder l'année 1978 avec une situation assainie. Les mesures de redressement engagées par le conseil d'administration de l'organisme pourront ainsi jouer pleinement.

Le budget qui vous est ainsi présenté permettra à la France, dans une conjoncture internationale incertaine et, en toute hypothèse, très difficile, de consolider sa vocation maritime.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous demande de bien vouloir l'adopter. (*Applaudissements sur les travées du RPR, à droite et sur les travées de l'UCDP.*)

**M. le président.** J'indique au Sénat qu'en vertu des décisions prises ce matin par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- Groupe socialiste : 16 minutes ;
- Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 16 minutes ;
- Groupe de l'union des républicains et des indépendants : 14 minutes ;
- Groupe de la gauche démocratique : 11 minutes ;
- Groupe du rassemblement pour la République : 8 minutes ;
- Groupe communiste : 11 minutes.

Dans les circonstances où nous nous trouvons et pour les raisons que je vous exposerai tout à l'heure, vous comprendrez que je sois obligé de faire respecter scrupuleusement ces temps de parole.

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

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

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, après votre intervention, présenter quelques remarques.

Je relève tout d'abord que je n'ai pas obtenu de précisions concernant l'évolution de l'emploi dans l'armement naval. Le plan prévoit 1 500 à 2 000 créations d'emploi. Or, autant qu'on puisse le savoir, ce n'est pas une augmentation que l'on observe, mais une diminution. Vous n'êtes pas revenu sur ce sujet, qui me semble pourtant extrêmement important. En outre, vous n'avez pas apporté d'éléments nouveaux concernant la personnalité chargée de diriger l'étude. Vous avez répété ce que vous aviez dit à l'Assemblée nationale ; nous ne sommes donc pas plus avancés.

Il en est de même en ce qui concerne les études sur le surclassement catégoriel.

Par ailleurs, et c'est plus grave à mon avis — vous êtes passé très rapidement sur les problèmes de la construction navale. Voilà une branche où la situation est pourtant dramatique.

Je vous ai demandé quelle était votre politique industrielle et comment vous voyiez, à moyen terme, l'évolution de l'emploi et des fonds publics. Vous ne m'avez pas répondu.

Ces silences ont quelque chose de très inquiétant, notamment pour ceux qui subissent les effets de cette évolution.

Un plan de l'armement naval a été défini voilà dix-huit mois. Or, l'évolution de la situation n'a aucun rapport avec ce plan auquel on continue néanmoins à faire référence.

Ce n'est pas une position partisane que j'exprime, c'est simplement un scrupule intellectuel.

Enfin, pour terminer, je regrette beaucoup que vous ne m'ayez pas fourni d'autres informations sur France. Je constate que nous connaissons très bien la somme d'argent public qui été investie dans cette opération et je m'étonne que, dans un sens, l'information soit publique et qu'elle soit secrète dans l'autre.

Ce ne sont pas des questions personnelles que je vous ai posées, car j'en ai fait état devant la commission des finances, et c'était en son nom que je les présentais. Je crois qu'elle n'a pas lieu d'être satisfaite.

**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.** Chaque commission peut poser toute question, écrite ou orale ; j'ai répondu à toutes les questions et, pour ce faire, mes services ont accompli un important travail, eu égard au nombre de questions qui ont été posées. Je me suis rendu à l'invitation de vos commissions lorsqu'elles me l'ont demandé. Je voudrais que l'on m'indique les questions auxquelles je n'ai pas donné suite.

S'agissant de celles que vient de m'adresser M. Le Pors, je peux répondre sur l'emploi. Bien que j'en aie déjà parlé... (*Protestations sur les travées de l'UCDP et sur certaines travées socialistes.*) ... Il semble que mon intervention pose des problèmes à certains intervenants qui veulent aussi aborder le sujet.

S'il est vrai que l'exécution actuelle du plan de croissance de notre flotte de commerce...

**M. Antoine Andrieux.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

**M. le président.** Monsieur Andrieux, laissez poursuivre M. le secrétaire d'Etat, vous demanderez la parole tout à l'heure.

**M. Antoine Andrieux.** Je m'étonne qu'un homme de votre qualité, monsieur le président, qui se montre si pointilleux à la présidence, laisse engager ce débat, alors que les orateurs inscrits ne se sont pas encore exprimés.

**M. le président.** Je ne fais qu'appliquer le règlement et même la Constitution.

**M. Antoine Andrieux.** Vous les appliquez toujours comme vous l'entendez !

**M. le président.** Monsieur Andrieux, je vous dirai que, premièrement, le rapporteur a la parole quand il la demande — c'est le règlement. Voilà pourquoi j'ai dû la donner à M. Le Pors.

Deuxièmement, l'article 31 de la Constitution et l'article 37 de notre règlement m'obligent à donner la parole au Gouvernement quand il la demande.

Je n'ai pas donné la parole à M. Le Pors pour répondre au Gouvernement, je la lui ai donnée en tant que rapporteur.

**M. Antoine Andrieux.** Il en fait ce qu'il veut !

**M. le président.** Je ne pouvais pas la lui donner pour répondre au Gouvernement, car il y a des orateurs inscrits. Il s'agit ici de l'article 37, alinéa...

**M. Antoine Andrieux.** Quarante-trois ! (Rires.)

**M. le président.** Il s'agit de l'article 37, alinéa 3. J'ai le règlement sous les yeux ; je le connais d'ailleurs à peu près par cœur...

**M. Antoine Andrieux.** C'est la meilleure façon de se tromper !

**M. le président.** Laissez-moi donc appliquer ce règlement et soyez sans inquiétude.

Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Je souhaite conserver une certaine clarté dans le débat. J'ai noté les trois questions que m'a posées M. Le Pors, qui portent sur l'emploi, la construction navale et sur le plan de développement de la flotte de commerce. J'y reviendrai lorsque l'ensemble des orateurs se seront exprimés. (Applaudissements sur les travées du RPR, de l'UCDP et à droite.)

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

**M. André Morice.** Avant que M. le secrétaire d'Etat donne sa réponse définitive, je veux moi-même aborder le problème de la situation de la construction navale.

Ce n'est certes pas la première fois que nous traitons dans cette assemblée, ou ailleurs, de ce problème. Mais si nous répétons nos questions, c'est sans doute que les actes et les réalisations ne répondent pas à nos attentes et qu'il reste des demandes à formuler.

En toile de fond des interventions de cet après-midi, notamment de celles des représentants de mon département, MM. Guillard, Chauty et Legrand, nous trouvons comme préoccupation essentielle, à côté de la nécessaire recherche d'une bonne évolution pour tous nos moyens de transport, l'emploi. M. Méric, dans son exposé sur l'aviation civile, a exprimé la même préoccupation. Les uns et les autres nous représentons des départements de l'Ouest assez défavorisés, et ce que nous avons dit de la liaison Paris—Lyon en deux heures et Paris—Marseille en quatre heures, ce n'est pas par jalousie. C'est parce que nous constatons que dans la gestion d'une nation, il ne faut pas agir uniquement en fonction de la rentabilité, mais en essayant de donner à chacun sa chance. Nous estimons que dans l'Ouest la situation est mauvaise et que cette crise de la construction navale dont je vais parler ajoute encore à notre désarroi et à nos difficultés. Il y a déjà eu une loi d'aide en 1951.

**M. Antoine Andrieux.** La loi Defferre.

**M. André Morice.** J'étais alors ministre de la marine marchande et j'avais collaboré avec M. Defferre pour l'élaborer. J'avoue qu'on rencontre toujours des difficultés pour appliquer une loi de ce genre. Mais la première réponse d'un haut fonctionnaire du ministère des finances auquel j'en parlais fut stupéfiante : « Nous allons maintenant passer à la mise en application de cette loi électorale ». Cela montrait que des difficultés allaient surgir encore. Selon moi, à l'époque, elles étaient réelles. Mais nous sommes arrivés à des résultats concrets et si je rappelle cette loi qui appartient au passé, c'est parce que je pense qu'il faut avoir la volonté d'aboutir pour réussir.

**M. Maurice Schumann.** Il faut surtout appliquer la loi.

**M. André Morice.** Nous avons d'ailleurs trouvé un climat social redevenu parfaitement normal. Les relations avec les chantiers et les comités d'entreprise sont si bonnes que nous avons pu envoyer dans les chantiers nordiques une délégation dont M. Blanchot, un de mes amis, maire de Saint-Nazaire, a pris la tête, pour aller voir sur place comment ces pays ont obtenu des conditions de prix meilleures. Sur le plan social, cela a été très bénéfique.

Vous avez donc la possibilité, monsieur le secrétaire d'Etat, de refaire une loi d'aide. Appelez-la différemment, si cela vous gêne. Mais surtout donnez-lui les moyens d'action nécessaires.

Vous me direz, et j'approuve d'avance, que la situation est plus difficile parce que nous nous trouvons en face d'une concurrence forcenée. Quand un pays comme le Japon fait 50 p. 100

de la construction navale mondiale et quand un pays comme la Corée du Sud a un volume de construction navale supérieur à celui de la France, on comprend parfaitement que la difficulté est grande.

Dans une période où les commandes ne sont pas abondantes, les pays soutiennent leur construction navale avec des moyens très différents, ce qui prouve que chacun peut avoir sa méthode.

Certains réservent la totalité de la clientèle nationale aux chantiers. D'autres, comme l'Allemagne, procèdent à une aide directe. D'autres, enfin, consentent aux pays en voie de développement des conditions particulières : c'est le cas de la Norvège et de la Hollande. D'autres enfin, comme la Suède — cette méthode est un peu plus osée et plus difficilement applicable chez nous — font des stocks de navires. Ces derniers sont faits en chaîne ; ils ont la même longueur, la même largeur, de façon à simplifier les choses.

Il y a là un certain nombre d'incitations qui montrent que la France ne se verra rien rapprocher si elle appuie sa construction navale à une période où celle-ci en a véritablement le plus besoin.

Vous avez évoqué, monsieur le secrétaire d'Etat, les déclarations qui ont été faites en juillet sur certains programmes de sauvegarde et c'est là où portera essentiellement mon intervention parce que, lorsque l'on parle d'un programme d'aide, il faut d'abord regarder ce qu'on veut y mettre.

Vous avez parlé de restructuration. C'est un mot qui est parfois craint de ceux qui l'entendent, parce qu'ils redoutent une chute assez sensible de l'emploi. Bien sûr, je comprends très bien qu'il y a des conditions financières à remplir pour que l'aide de l'Etat puisse s'appliquer dans un domaine où ce n'est pas facile. Mais il me paraît indispensable de rassurer ceux qui sont inquiets et qui se demandent ce qu'il y aurait exactement derrière ce mot et vers quoi on veut aller.

J'ai ici une lettre qui m'a été envoyée le 1<sup>er</sup> juillet 1977 par M. Jean-Pierre Fourcade et qui se termine par l'alinéa suivant :

« Je pense que cette commande nouvelle et celles que, je l'espère, Dubigeon-Normandie pourra obtenir dans le cadre du programme de sauvegarde de la construction navale dont j'ai exposé les principales mesures en réponse à votre question au Sénat, permettront de maintenir la capacité de production et les emplois à un niveau convenable dans ce chantier. »

A la même époque, vous m'avez vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, envoyé une lettre dans laquelle vous évoquez ce programme de sauvegarde. Je vous demande donc de me donner une réponse qui nous permettra de quitter cet hémicycle avec la quasi-certitude que les mesures que vous allez proposer seront applicables et donneront pleine satisfaction.

Depuis le moment où ont été écrites ces lettres, nous avons reçu le renfort de M. Jean-Pierre Fourcade. Mais je pense que nous n'aurons pas besoin, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire appel à un renfort quelconque et que vous voudrez bien nous donner tous les apaisements nécessaires et rassurer tous ceux — et ils sont nombreux — qui vivent de la construction navale. (Applaudissements à droite et au centre.)

**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 secrétaire d'Etat, vous n'avez pas répondu à ma question sur l'insuffisance des crédits d'aide aux carburants. Est-ce une fin de non-recevoir ?

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

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, sauf à utiliser un temps de parole égal à la somme de ceux qui ont été employés par les rapporteurs et par les orateurs, ce qui nous ferait aller très loin, je ne puis répondre à toutes les questions. Je répète donc à M. Yvon ce que j'ai dit tout à l'heure à M. le Pors. Je note sa question et, pour la clarté des débats, je ferai une réponse d'ensemble à la fin de la discussion.

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

**M. Gérard Ehlers.** Vous comprendrez certainement que je sois personnellement très étonné du fait que, la vente du France ayant été l'occasion d'un bénéfice important, M. le secrétaire d'Etat n'ait pas jugé utile de nous donner à ce sujet des chiffres. Personnellement, je crains que cette modestie et cette discrétion ne cachent une mauvaise surprise.

Quoi qu'il en soit, les discours et les déclarations ne peuvent cacher la réalité. Quelle est-elle en ce qui concerne la marine marchande, la construction et la réparation navales ?

Il me semble qu'il est bon de s'en tenir aux faits. Qu'il s'agisse de la marine marchande, de la construction navale, de la réparation ou de la pêche, nous assistons à une aggravation de la crise et de l'austérité. Quels que soient les chiffres que l'on puisse nous fournir, la grave menace qui pèse sur l'emploi et sur notre indépendance nationale persiste.

Je ne citerai que quelques exemples, étant donné le peu de temps qui m'est imparti. J'insisterai d'abord sur le fait que le plan de développement qui devrait créer 1 000 emplois, s'est soldé, à ce jour, par 1 500 suppressions d'emploi. Personne ne peut contester la réalité.

Nous n'assurons toujours sous pavillon français qu'un taux de couverture de 24 p. 100 à l'exportation et de 34 p. 100 à l'importation. Même dans le secteur pétrolier, notre participation n'est que de 40 p. 100. C'est là liquidation de nos navires trans-Manche et de nos car-ferries. Ce sont là encore, de nombreux licenciements.

La construction et la réparation navales sont frappées de plein fouet. Des fermetures et des licenciements sont annoncés dans toute la France qu'il s'agisse de Flandres-Industries, de LRM, de Ziegler à Dunkerque ou de la SPAT mécanique-étang, de TRANECA et TTE, du groupe Terrin, notamment de la JAM dans les Bouches-du-Rhône, qu'il s'agisse des chantiers navals de La Ciotat ou de La Seyne-sur-Mer, de Dubigeon-Normandie à Nantes.

Les travailleurs subissent durement cette politique, alors que plus de 40 p. 100 de notre tonnage sont construits à l'étranger, et c'est ce qui nous préoccupe, nous, communistes.

En ce qui concerne nos petits chantiers — vous me permettez de les évoquer, car au cours du débat sur le budget de l'industrie on nous a annoncé une nouvelle panacée en ce qui concerne les petites et moyennes industries — la réalité est là encore : ils sont en danger de mort. Les commandes atteignent six mille tonnes de jauge brute pour une capacité de 40 000 tonnes.

En ce qui concerne la pêche, la crise est totale. La flotte s'amenuise dangereusement et, quels que soient les discours et les chiffres, aucune commande n'a été passée en trois ans, alors que nous assistons à une diminution sensible des crédits de modernisation.

Il importe donc, je le crois sincèrement, dans l'intérêt des travailleurs et de la nation, de mettre en œuvre un véritable programme de développement de notre marine marchande — non pas sur le papier, mais sur le chantier — et de sortir les constructions et réparations navales de la crise. Notre flotte de commerce est insuffisante. La France effectue 6 p. 100 des échanges maritimes mondiaux, mais sa flotte ne représente que 3 p. 100 de la flotte mondiale.

A cause de son insuffisance, le pavillon est pratiquement absent de certains trafics. Je ne vous apprend rien, mais il est bon de le dire. Des secteurs géographiques entiers sont ignorés par le pavillon français. Que cela vous plaise ou non, cette situation nécessite une nouvelle politique maritime. C'est pourquoi nous avons élaboré un programme dont je voudrais résumer ici les principales dispositions.

Il s'agit, en premier lieu, d'affirmer la vocation maritime de notre pays. Dans le cadre des changements profonds de politique que nous souhaitons — et nous ne sommes pas les seuls — la mise en œuvre du programme commun par le développement de l'économie nationale, du transport de passagers et de la coopération internationale nous permet d'envisager une progression annuelle de nos échanges maritimes de 9 p. 100 pour les marchandises sèches et de 3 p. 100 pour les hydrocarbures.

La capacité de transport maritime devra assurer 80 p. 100, selon nous, de nos importations de pétrole et de gaz, 50 p. 100 de nos échanges de marchandises sèches.

Au terme de la réalisation de ce programme de six ans, la balance des transports deviendra excédentaire.

Le commerce extérieur correspondra à 135 millions de tonnes de produits pétroliers et à 150 millions de tonnes de marchandises sèches.

Il s'agit, en second lieu, de constituer une flotte conforme aux besoins de la France.

Les atouts actuels de la flotte et des chantiers navals doivent être défendus dans tous les domaines, ainsi que la flotte de pêche et l'aquaculture, sans négliger l'expansion des infrastructures portuaires et la modernisation du matériel de dragage.

Il faut faire passer la flotte de 12 millions de tonnes de jauge brute à 18 millions en 1983, et prévoir un renouvellement de la flotte existante de 2,4 millions de tonnes de jauge brute sur cette période. La capacité des chantiers sera portée de

1,5 à 1,8 million de tonnes de jauge brute. Tout cela nécessite une augmentation globale de l'emploi et évitera les licenciements.

Le développement des échanges prévus aboutit à la création de 6 000 emplois, dont 5 000 dans le transport.

Les mesures sociales mises en œuvre et, en particulier, les réductions de l'horaire hebdomadaire de travail, l'avancement de l'âge de la retraite, les différents avantages consentis, se traduisent par un recrutement de 5 000 travailleurs : 1 000 dans le transport, 3 000 dans la construction et 1 000 dans la réparation navale, soit, au total, 11 000 créations d'emplois.

Le développement de la coopération internationale impose, monsieur le secrétaire d'Etat, de limiter l'emprise des conférences internationales d'armateurs, qui décident de tout pour le partage des frets, et de promouvoir les accords d'Etat à l'Etat, l'aide aux pays en voie de développement et la lutte contre les pavillons de complaisance.

D'autre part, il convient d'assainir la situation par l'établissement des tableaux financiers correspondants. Nos principaux objectifs visent à la réduction de l'aide publique et à la concentration sur l'armement naval. Ils concernent également l'investissement qui est nécessaire, d'ici à 1983, pour porter la flotte à 18 millions de tonnes de jauge brute et que nous avons chiffré à près de 21 milliards de francs. Enfin, la construction navale devra investir 700 millions de francs pendant la même période et supporter un montant égal de variation des stocks. Notre but est l'autofinancement intégral.

Ce programme de développement sera mis en œuvre par l'ensemble des entreprises du secteur intéressé, dans le cadre d'un contrat dont l'exécution conforme — j'insiste sur ce terme — sera la condition de l'octroi de l'aide publique. Jamais une telle disposition n'a été mise en vigueur dans notre pays.

Les entreprises publiques existantes, ou celles qui le deviendront par application du seuil minimum de nationalisation, seront un rouage essentiel pour la réalisation du programme de développement.

J'aurais encore beaucoup à dire sur ce sujet si mon temps de parole n'était limité. Cependant, je me félicite des nombreuses et importantes questions de fond posées par M. le rapporteur de la commission des finances.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je connais à l'avance vos réponses, mais j'ai une proposition très concrète à vous faire : acceptez-vous l'idée d'un grand débat, devant le Sénat, sur l'avenir de la marine marchande, des pêches maritimes, de la construction et de la réparation navales ? C'est avec beaucoup d'intérêt que j'attends votre réponse. (*Applaudissements sur les travérisées communistes et socialistes.*)

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

**M. Maurice Schumann.** La situation de la construction navale, l'évolution de l'emploi, tels sont les deux thèmes qui ont inspiré les excellents rapports que nous avons entendus tout à l'heure, en particulier celui de M. Joseph Yvon que je nomme, car il s'est exprimé au nom d'une commission à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir.

La question que j'ai à vous poser, monsieur le secrétaire d'Etat, est extrêmement précise et se rattache à ces deux idées directrices, en particulier à la plus angoissante des deux, celle qui concerne l'emploi.

Le 9 novembre dernier, avec M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, et avec M. Boulin, ministre délégué à l'économie et aux finances, vous avez adressé une lettre au président de la chambre syndicale des constructeurs de navires pour lui faire part des modalités d'attribution de l'aide exceptionnelle à la construction navale dont vous nous avez parlé tout à l'heure.

Cette aide exceptionnelle — les rapporteurs l'ont souligné — s'applique à une production limitée de 335 000 tonneaux de jauge brute compensée pour les cinq grands chantiers.

Or avec quelle surprise la population du Nord, celle de Dunkerque en particulier, n'a-t-elle pas appris que la part de cette ville était de 20 000 tonneaux de jauge brute compensée, c'est-à-dire 6 p. 100 du total, alors que, depuis des années, le quota retenu par l'administration était de 17,5 p. 100. Dès lors, on aurait dû retenir le chiffre de 60 000 tonnes de jauge brute compensée.

Je vous pose donc la question suivante : pour quelle raison le quota de Dunkerque est-il réduit au tiers de ce qu'il est normalement, ce qui, soit dit entre parenthèses, crée une distorsion absolument contraire à la fameuse loi d'aide à la marine marchande que l'on invoque sans cesse et que l'on n'applique pas toujours avec la rigueur souhaitable ?

Je suis d'autant plus stupéfié par cette réduction que le chantier de cette cité est celui qui, proportionnellement à sa taille, coûte et de loin, le moins cher au budget de la construction navale. Ce n'est pas moi qui le dit, mais le secrétaire général à la marine marchande, M. Jean Chapon. Je l'ai entendu moi-même le rappeler, le 29 octobre dernier, à l'occasion du lancement du navire « *Ville de Dunkerque* ».

Il convient de signaler à cet égard que les deux navires « *Ville de Dunkerque* » et « *Ville du Havre* » auront été, depuis 1951, les deux seuls construits en France sans aucune subvention.

Je vous le dis très franchement, monsieur le secrétaire d'Etat, les termes de cette lettre du 9 novembre nous ont rappelé de mauvais souvenirs que nous aurions voulu effacer à tout jamais de notre mémoire.

Le 26 mai dernier, on avait prêté à un membre du Gouvernement, en visite à Dunkerque, des déclarations selon lesquelles le nombre des chantiers ayant été réduit de 14 à 6, il en restait encore trop et qu'il fallait en supprimer un. On pensait, en particulier, à celui de Dunkerque parce que, aurait dit le porteparole du Gouvernement, « la solution du problème de l'emploi serait plus facile à trouver dans une région qui bénéficie d'une expansion industrielle ».

Je suis navré de vous le dire, mais cette expansion industrielle, non seulement nous ne la constatons pas, mais encore nous souffrons d'une récession que j'ai été amené à décrire — je n'ai pas été le seul — à l'occasion de la discussion du budget de l'industrie, puis de celui du ministère du travail. Je donnerai un exemple : 40 p. 100 des effectifs de Flandres-Industries sont touchés par des mesures de licenciement.

Ma question sera donc précise : pourquoi ce traitement discriminatoire qui n'est pas acceptable ? Je suis obligé de vous avouer, monsieur le secrétaire d'Etat, bien que j'ai à l'égard du Gouvernement et de votre personne un préjugé favorable, que de votre réponse dépendra mon vote.

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

**M. Paul Guillard.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je reconnais volontiers les points positifs du budget de la marine marchande que vous venez de présenter, et je suis certain que tous ceux qui vivent de la mer, ou par la mer, sauront apprécier l'effort que le Gouvernement accomplit.

Le département que je représente dans cette assemblée, avec mes collègues MM. Morice, Chauty et Legrand, est largement ouvert sur la mer. Il possède un grand port autonome, d'importants chantiers navals et de nombreux pêcheurs y vivent. Notre commerce est un commerce maritime.

C'est dire toute l'attention que nous portons aux problèmes maritimes et les préoccupations que font naître chez nous les difficultés des transports maritimes, la crise des chantiers navals et les incertitudes de la politique communautaire de la pêche.

Vous nous avez apporté, au cours de votre intervention, des apaisements et je vous en remercie.

Je voudrais cependant insister sur la gravité de la crise que connaissent les chantiers navals, et qui est douloureusement ressentie dans des villes comme Nantes et Saint-Nazaire. Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat — et vous venez de le confirmer — qu'elle constitue l'une de vos plus grandes préoccupations.

Vous comprendrez néanmoins nos inquiétudes. Nous sommes les témoins directs des angoisses des ouvriers des chantiers de l'Atlantique, et principalement de ceux qui travaillent chez Dubigeon. Ils sont fiers de leurs réalisations, de leur réputation mondiale qui est des plus justifiées. Or ils craignent la disparition de leurs chantiers.

Aussi aimerais-je avoir des précisions complémentaires. Comment envisagez-vous de mettre fin à cette crise ? Quels moyens préconisez-vous ? Quelle aide apporterez-vous pour assurer la pérennité de nos chantiers navals ? Cette aide, dans l'immédiat, ne devrait-elle pas consister en une commande des navires nécessaires à la surveillance et à la protection des nouvelles zones maritimes territoriales françaises ?

Certes, le Gouvernement a mis en œuvre un plan de sauvegarde comportant, notamment, le rétablissement d'une aide de base importante. Ce programme a été décidé au mois de juillet dernier et les premiers crédits sont inscrits dans la dernière loi de finances rectificative de fin d'année.

Il semble pourtant que les chantiers navals n'aient pas encore reçu de commandes importantes. C'est le cas, notamment du chantier Dubigeon-Normandie qui se trouve à Nantes. Je suis persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'une politique dynamique de crédits à l'exportation permettrait aux chantiers français d'obtenir des commandes de certains pays en voie de développement pour lesquels les conditions de crédit sont, en effet, essentielles.

S'agissant du transport maritime, notre armement entre dans une conjoncture difficile. De même, nos ports connaissent une situation moins favorable.

La politique de modernisation de la flotte doit être accompagnée d'une politique de défense de notre pavillon, de même que les efforts de modernisation de nos ports doivent être accompagnés d'un effort de promotion pour y attirer du trafic.

Je souhaiterais avoir, enfin, de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, confirmation de la volonté du Gouvernement d'agir pour défendre le pavillon français contre les pratiques des pavillons de complaisance et contre l'expansionnisme des pavillons des pays de l'Est.

C'est donc avec beaucoup d'attention, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'enregistrerai vos réponses. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. de Tinguy.

**M. Lionel de Tinguy.** Monsieur le président, mon intervention pourra être brève — je réponds ainsi à vos désirs — car elle a un objet extrêmement limité. Je désire simplement attirer l'attention du secrétaire d'Etat et de ses services sur deux questions, l'une et l'autre intéressant la pêche sur le littoral atlantique. La première est d'ordre économique, la seconde d'ordre social.

Je vous parlerai donc, d'abord, des guidages radio-électriques qui permettent aux navires de pêche de déterminer leur position en mer. Cela est extrêmement important pour eux, car connaître exactement sa position conditionne non seulement la sécurité, mais surtout le résultat des pêches, le poisson s'assemblant sur des lieux bien délimités, là où se trouvent des rochers, des épaves ou des accidents du sol que les marins appellent « croches ». Une erreur, même faible, peut compromettre la pêche.

Or, dans ce domaine où la coopération internationale devrait s'organiser, l'on constate, au contraire, une très vive concurrence. Dès lors, les pêcheurs de la côte atlantique voient leurs frais d'exploitation augmenter dans des conditions appréciables.

Les côtes de Grande-Bretagne et d'Irlande sont couvertes par un système britannique, *Decca*, qui, théoriquement, doit également fonctionner sur la côte atlantique. Mais il y fonctionne mal.

Les marins, dans leur majorité, auraient souhaité la généralisation du système *Decca*. Je sais que vous-même et votre administration avez choisi non pas une autre voie — cela aurait été logique — mais trois autres voies. Vous n'avez pas retenu le système américain, dit *Loran*, qui couvre pourtant le Nord de l'Europe, mais des systèmes plus proprement nationaux.

D'abord, le système *Toran*, utilisé par la marine nationale, mais qui n'est ni satisfaisant ni continu.

Ensuite, un système dont le nom est également surprenant, dit *Oméga différentiel*. Le brevet est américain, mais il est exploité à Nantes. Ce système devrait, un jour, couvrir le monde entier mais, à l'heure actuelle, ses résultats sont beaucoup plus limités.

Enfin, apparaît un nouveau système, dont le nom est également étrange, le RANAP 17. J'ignore ce que peuvent signifier ces initiales mystérieuses, et surtout le numéro 17, mais puisque telle est l'appellation officielle, je l'emploie.

Je comprends l'intérêt qu'il peut y avoir, pour la France, à disposer de différents systèmes, mais quel avantage en retirent les pêcheurs ? Pourquoi leur faire supporter le lourd poids de la défense de l'industrie radio-électrique française ?

Sur les côtes britanniques, existe un système *Decca* qui coûte 35 000 francs environ. Si les pêcheurs doivent les posséder tous, la dépense qu'il devront engager sera de plus de 150 000 francs. C'est avec des exemples de cette nature qu'on aboutit à cette situation déplorable que M. Yvon soulignait justement tout à l'heure en parlant des difficultés de notre pêche.

Voilà la question économique importante pour la pêche, pour la radio-électricité et pour le budget. N'y aurait-il pas moyen d'avoir une politique plus simple, de s'en tenir à un système, au maximum à deux ? Ensuite, si l'on doit faire porter à la pêche la charge de l'expérimentation, ne pourrait-on pas en compensation ramener le prix de cet ensemble de quatre ou cinq systèmes radio-électriques qui encombre les bateaux de pêche à celui de l'équipement des bateaux britanniques ou d'autres nationalités qui n'ont qu'un système ?

Ma deuxième question est d'intérêt plus social. Il s'agit des difficultés que rencontrent les pêcheurs des petites anguilles dites civelles ou pibales qui affluent en saison sur les côtes de l'Atlantique, de la Bretagne du Sud et de la Vendée notamment.

Il se trouve que, par des mesures de rétorsion, l'Espagne a fermé les débouchés traditionnels et que, dans ces conditions, nombre de pêcheurs éprouvent actuellement d'énormes difficultés. M. Chauty soutiendra tout à l'heure un amendement dont je suis cosignataire et qui tend à demander l'intervention du fonds d'aide à la pêche pour essayer de sortir de ces difficultés au moins provisoires.

Priver les pêcheurs de leurs ressources d'hiver, c'est introduire, indirectement, le chômage. Peut-être d'autres mesures pourraient-elles être envisagées, telle l'interdiction de commercialiser la pêche des non-professionnels. Monsieur le secrétaire d'Etat, cette suggestion à elle seule aurait permis de mettre fin aux difficultés présentes. Il est peut-être trop tard pour cet hiver. Toutefois, dans l'immédiat, un secours est nécessaire. Je suis persuadé que vous l'accorderez et je vous en remercie. (Applaudissements sur les travées de l'UCDP et à droite.)

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

**M. Antoine Andrieux.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la marine marchande est — tout le monde le reconnaît volontiers — un élément essentiel de notre économie. Ses activités assurent l'équilibre de plusieurs de nos régions et la condition matérielle de milliers de nos concitoyens.

Lors du débat sur les problèmes de la mer qui a eu lieu à l'Assemblée nationale, le Premier ministre avait fixé trois lignes d'action gouvernementale : soutenir les activités maritimes, développer notre vocation maritime et défendre notre patrimoine naturel. A défaut d'un débat au Sénat sur ces problèmes, vous comprendrez que je profite de la discussion du budget de la marine marchande pour faire le point sur ces questions.

En premier lieu, soutenir les activités maritimes. Etant donné la situation critique, je veux à mon tour mettre l'accent sur l'un des secteurs les plus marquants de nos activités maritimes : la réparation et la construction navales. Elles sont en crise très grave et la situation des carnets de commandes de nos chantiers est inquiétante. Si l'année 1976 a établi un record dans la livraison, en grande partie grâce à la construction de deux pétroliers géants, il n'en sera pas de même pour l'avenir. La situation s'est encore aggravée. En un an, la baisse a été de 38 p. 100. Dans le premier semestre de 1977, aucune commande nouvelle de grands navires n'a été enregistrée.

Notre région Provence-Alpes-Côte d'Azur compte trois départements à façades maritimes. Vous comprendrez que j'évoque en priorité leur situation.

Plus de 400 entreprises travaillent pour ce secteur, employant quelque 20 000 personnes, dont 10 000 dans le seul secteur de Marseille, premier chantier de France pour la réparation navale. La situation de la SPAT, la société provençale des ateliers Terrin, et de ses 246 entreprises sous-traitantes est alarmante : elle est au bord du gouffre. L'avenir est plus sombre encore si l'on songe que les conclusions du programme communautaire de la CEE pour les chantiers navals européens prévoient, pour faire face à la baisse continue des carnets de commandes, une réduction de 50 p. 100 des effectifs à partir de 1980.

Malgré les sacrifices consentis sur le plan local pour sauver la SPAT — les entreprises sous-traitantes ont abandonné 50 p. 100 de leur créance ; des facilités de paiement ont été consenties par le port autonome ; la solidarité a été marquée par toutes les collectivités locales, aussi bien par la municipalité, le conseil régional, le conseil général que par les chambres de commerce et d'industrie — la solution de ce problème n'est plus d'ordre local ; elle est d'ordre gouvernemental.

Vous en avez été saisi, monsieur le secrétaire d'Etat, et vous connaissez tous les aspects de cette situation. Vous nous avez indiqué cet après-midi que ce problème n'avait pas échappé au Gouvernement puisque, lors du conseil des ministres du 27 juillet 1977, un plan de sauvegarde a été envisagé en vue d'apporter à ce secteur une aide spécifique exceptionnelle de 900 millions de francs.

Cette aide devrait permettre, disiez-vous, la mise en place d'un programme d'urgence qui se traduirait par la création d'un contingent exceptionnel d'aide aux chantiers navals de 420 000 tonneaux de jauge brute. Dans vos prévisions, cela permettrait de faire tourner nos chantiers à 80 p. 100 de leur capacité actuelle. Elle devrait corriger également les écarts entre les prix pratiqués par les chantiers navals étrangers.

Vous avez prévu d'inscrire dans le collectif de fin d'année 320 millions de francs d'autorisations de programme et 120 millions de crédits de paiement. Or, nous avons entendu tout dernièrement M. le Premier ministre nous déclarer que le montant des autorisations de programme n'a de valeur que s'il est suivi de crédits de paiement correspondants et qu'à l'avenir disparaîtrait

cette distorsion entre le montant des autorisations de programme et celui des crédits de paiement. C'est donc 120 millions de francs qu'il faut prendre pour référence aujourd'hui.

Dans ce domaine encore, il ne faudra pas attendre, comme ce fut le cas pour la réparation navale, que les chantiers soient sous le poids d'énormes difficultés et n'aient plus les moyens de surmonter la crise. En termes imagés, je me permets, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous dire qu'il ne faut pas attendre que le malade ait rendu le dernier soupir pour lui appliquer le ballon d'oxygène.

Il ne s'agit pas toujours de dénoncer ce qui se fait à l'étranger. On dit, par exemple, que le Japon fait du *dumping* et qu'il a ainsi le quasi-monopole de la construction navale dans le monde, puisqu'il détient 60 p. 100 du marché mondial. Nous savons parfaitement que, dans le domaine du commerce international, la loyauté n'est pas respectée. Elle n'est pas de mise quelle que soit l'époque, mais à plus forte raison en temps de crise.

Il faut comprendre, à défaut de l'admettre, que les gouvernements de certains pays préférèrent prendre en charge certaines prestations pour permettre à leurs chantiers d'être compétitifs plutôt que de les voir fermer leurs portes et d'être ensuite obligés d'assister des milliers de chômeurs. Cette formule assure la paix sociale et, financièrement, est plus avantageuse.

A notre tour, au tour du Gouvernement de trouver des astuces qui nous permettraient de traverser la crise sans que nous baissons les bras.

Tout à l'heure, M. le président André Morice nous rappelait — j'étais très heureux qu'il le fasse, car cela nous ramenait quelques années en arrière — qu'en 1951 des problèmes analogues s'étaient posés et que lui-même — je crois qu'il était alors ministre des travaux publics, tandis que Gaston Defferre était ministre de la marine — avait conçu cette loi-cadre d'aide à la construction navale. Pendant plusieurs années, cette loi a permis le développement de nos chantiers en évitant aux armateurs d'avoir à faire appel aux chantiers étrangers comme c'est le cas aujourd'hui.

Depuis un an, les pétroliers des compagnies multinationales qui transportent leur produit en France et qui navigent sous pavillon étranger, comme l'impose la loi de 1928, ne viennent plus faire leurs réparations chez nous. Les exemples sont précis. La Standard Oil n'a plus fait aucun arrêt à Marseille depuis deux ans. Mobil Transport devait arrêter un 290 000 tonnes, le *Portos*, en février prochain dans notre forme ; or il semble que le siège de la compagnie multinationale veuille l'envoyer à Singapour, de l'aveu même des dirigeants français de cette société. La Shell a fait réparer six bateaux en un an : cinq à Singapour et à Lisbonne, le seul qui soit venu à Marseille étant le *Batilus*, le plus gros pétrolier du monde, parce que nous étions les seuls à posséder une forme assez grande et une technologie assez avancée pour le recevoir.

L'aide à la construction doit être rapide et importante. Bien entendu, une aide substantielle de l'Etat devrait avoir pour corollaire l'obligation de faire construire et de réparer les bateaux dans les chantiers français. Il est inacceptable que des armateurs qui touchent des subventions de 15 à 20 p. 100 de l'Etat, plus des prêts avec bonification d'intérêt, aillent faire construire ou réparer leurs bateaux dans des chantiers étrangers.

Il faut souligner que notre technique de pointe comme nos nombreuses installations permettent déjà d'attirer la clientèle étrangère, puisque plus de 50 p. 100 du chiffre d'affaires de la réparation navale est réalisé avec des armements étrangers, ce qui est très avantageux pour l'équilibre de notre commerce extérieur. Si les étrangers viennent chez nous, ne pensez-vous pas que, de la part des armateurs français, c'est trahir les intérêts de notre pays que d'aller faire construire et réparer leurs bateaux en dehors de l'Hexagone, alors qu'ils reçoivent une aide de l'Etat ?

Des décisions doivent être prises rapidement. Nous serions prêts, également, à participer à une table ronde pour discuter de tous ces problèmes.

Puisqu'on a parlé de France, vous me permettez, monsieur le secrétaire d'Etat, d'y revenir, non pas que j'aie la curiosité de savoir exactement son prix de vente, mais parce que le contrat de vente contenait des dispositions qui permettraient de remettre le bateau en l'état en France.

Dès lors — mes collègues des autres régions me pardonneront — étant donné que nous avons la plus grande forme d'Europe, pour ne pas dire du monde, je ne vous cache pas, étant donné la situation particulière de la SPAT, puisque, encore une fois, elle est au bord du gouffre, qu'il nous serait extrêmement agréable de remettre nous-même le France en état. Ce doit être possible. Vous pouvez nous aider et je crois que se serait un ballon d'oxygène indispensable pour traverser cette mauvaise passe.

J'en arrive maintenant à mon deuxième point : développer notre vocation maritime. La première idée qui nous vient à l'esprit est le développement de notre flotte. Certes, il existe un plan de développement qui augmente sensiblement le tonnage de notre flotte. Le rapport très documenté et objectif de notre collègue M. Yvon fait ressortir qu'au 1<sup>er</sup> juillet 1977 la flotte française comptait 490 navires totalisant 11 millions de tonneaux.

Cela place la France au neuvième rang mondial au 1<sup>er</sup> juillet 1976. Le nombre des navires à passagers a été stable, le nombre des cargos a diminué — 344 au lieu de 367 — mais le tonnage est en légère augmentation. Le tonnage de la flotte pétrolière est en augmentation par suite de l'acquisition d'unités à forte capacité de transports.

Comme vous le constatez, notre tonnage augmente, mais le nombre de navires diminue et par voie de conséquence la crise de l'emploi grandit dans nos équipages. Plus les progrès techniques se développent, plus les bateaux sont sophistiqués, et moins ils nécessitent de personnel.

En 1965, pour rappeler quelques chiffres, notre flotte de commerce comptait 689 navires jaugeant 4,8 millions de tonneaux pour 47 000 emplois ; en 1977, notre flotte est de 480 navires, pour 11 millions de tonneaux et 18 500 emplois. Il en résulte que votre plan de développement est devenu, certes, un plan de modernisation qui a certainement des avantages, mais qui n'est pas dépourvu d'inconvénients. Permettez-moi, puisque la façade maritime que je représente est proche des deux départements français de Corse, de vous parler quelque peu de la liaison entre la Corse et le continent par la société nationale corse—Méditerranée. La continuité territoriale a été décidée ; afin qu'elle soit une réalité, il faut que la flotte puisse répondre à l'augmentation des besoins dans les meilleures conditions de productivité. Un premier effort de modernisation de nos paquebots transbordeurs a été réalisé avec l'entrée en services du *Napoléon* en 1976.

J'avais fait remarquer à l'époque, je le rappelle, que ce nouveau bateau ne pourrait toucher qu'Ajaccio. Vous me permettez, puisque je suis natif de Bastia, de regretter qu'on ait conçu un navire que les quais de Bastia ne pouvaient recevoir. J'espère que pour les nouveaux bateaux en commande, on n'oubliera pas la desserte de Bastia, ville qui fait beaucoup parler d'elle en ce moment, mais dans un autre domaine (*Sourires.*)

Cet effort de renouvellement que vous avez commencé doit être poursuivi. Si je tiens ces propos ce soir, c'est uniquement pour que vous surveilliez le planning afin que nous ne nous trouvions pas en 1979-1980 dans des conditions difficiles pour assurer cette desserte de la Corse, car vous savez qu'à ce moment-là il faudra remplacer *Le Corse*, *Le Comté de Nice*, *Le Provence*.

Développer notre vocation maritime, c'est aussi développer la couverture des transports sous pavillon national. Hélas ! nous sommes toujours au pourcentage de 24 p. 100 à l'importation, de 34 p. 100 à l'exportation, le taux de couverture pour le pétrole étant de 40 p. 100.

J'ai eu l'occasion de rapporter, ces jours derniers, un projet de loi qui a été adopté et qui tend à intensifier les échanges commerciaux par voie maritime entre la France et le Brésil. Malheureusement, là encore, lors de l'examen de ce projet de loi, nous avons constaté que le taux de couverture n'était que de 80 p. 100 pour les pavillons nationaux. Aussi, comme l'ont fait quelques orateurs qui m'ont précédé, je dénoncerai, une fois de plus, les pavillons de complaisance qui représentent 27 p. 100 de la flotte mondiale, en augmentation chaque année de 2 p. 100.

Vous savez que les bateaux portant des pavillons de complaisance travaillent avec des équipages « au rabais », sans aucune garantie de sécurité. Il y aurait beaucoup à dire, si je ne craignais de dépasser mon temps de parole.

J'en viens à la pêche et à sa situation dramatique. J'ai le privilège — si je puis employer ce terme — d'avoir réalisé un port de pêche que vous êtes venu visiter, monsieur le secrétaire d'Etat. Je suis le président d'un marché d'intérêt national, je vois les difficultés quotidiennes de nos artisans pêcheurs, de nos marins pêcheurs. Vous savez que si les patrons pêcheurs ne veulent plus faire construire ni adapter leur outil aux normes et aux possibilités offertes par le nouvel aspect de la profession, résultant des dispositions internationales, cette réticence a quand même une cause. Et cette cause, c'est un manque de confiance dans l'avenir de leur métier, notre collègue M. Yvon l'a parfaitement souligné tout à l'heure.

Sont-ils assez aidés ? Je vous pose cette interrogation. Mais ce que je trouve anormal, c'est qu'un pays comme le nôtre, à façades maritimes multiples, enregistre un déficit commercial pour les produits de la mer. Ce déficit atteint aujourd'hui deux milliards de francs.

Au lieu de se développer, notre flotte de pêche se réduit d'année en année. Quand on pense qu'un homme d'équipage induit trois emplois à terre, nous aboutissons encore dans ce domaine à une crise grave de l'emploi.

Il faudrait, dans l'immédiat, augmenter l'aide au carburant pour les gens de mer. Ce serait un moyen d'éviter un découragement à ces hommes qui font un rude métier.

Je voudrais aborder rapidement le troisième point, la défense de notre patrimoine naturel ; je conclurai par là, mon cher président. Ce problème nécessiterait également à lui seul un débat. C'est toute la conférence du droit de la mer qu'il faudrait évoquer, car notre patrimoine naturel s'étend sur 11 millions de kilomètres carrés depuis la création de la zone économique des 200 milles. Nous sommes la troisième puissance mondiale pour le champ d'application de ces dispositions.

Défendre notre patrimoine naturel, c'est protéger, sauvegarder, exploiter nos zones d'influence. En avons-nous les moyens ? J'ai constaté que les crédits de la police en mer ont augmenté. C'est toute une politique de reconversion qu'il faudrait entreprendre, une politique de mise en œuvre d'unités nouvelles capables de remplir certaines missions, et c'est peut-être un moyen d'assurer la reprise de l'activité de quelques-uns de nos petits chantiers.

J'ai appris beaucoup de choses à la conférence du droit de la mer. Puisque l'occasion m'en est offerte, je veux rendre hommage aux fonctionnaires de la délégation française qui, par leur compétence et leur ténacité, ont obtenu d'excellents résultats avec de faibles moyens, comme je le disais, l'autre jour, à M. le ministre des affaires étrangères lors de la discussion du budget de son ministère.

A propos de la défense de notre patrimoine naturel, les problèmes de la pollution que vous avez évoqués tout à l'heure sont aussi à l'ordre du jour. Sur un sujet aussi important, un débat devrait également avoir lieu dans notre hémicycle. Nous aurons l'occasion d'en parler en d'autres circonstances.

Cependant, avant de conclure, je voudrais vous demander de nous aider et d'accélérer le processus — je vous en avais déjà entretenu si vous vous en souvenez — d'instauration de la zone économique des 200 milles en Méditerranée. Cette décision logique aurait un effet psychologique salutaire pour résoudre un problème qui me tient particulièrement à cœur : la protection du milieu marin en Corse.

C'est un non-sens que cette zone économique soit appliquée aux côtes atlantiques, aux côtes des départements et des territoires d'outre-mer, et non à celles de Méditerranée.

Cette région connaît un problème de pollution angoissant qui pourrait être résolu par cette décision. Les rejets par la Montedison des boues rouges au large de la Corse ont engendré bien des conflits ; l'extension de la zone de 200 milles en Méditerranée nous donnerait les moyens d'obliger cette entreprise à rejeter les boues près des côtes italiennes. Ce serait certainement la seule façon de faire cesser cette forme de pollution.

En terminant, je voudrais vous dire combien il est heureux de constater qu'une prise de conscience s'affirme pour sauver la mer par tous les moyens. A défaut de la création d'un ministère de la mer, il serait souhaitable que la compétence de votre ministère s'étende à tout ce qui touche au milieu marin, à sa protection, à l'application de la juridiction internationale de la mer, à la recherche et à l'exploitation de ses ressources sous toutes ses formes ; en un mot, à tout ce qui conditionnera dans l'avenir le nouvel ordre économique international dans lequel la France a un rôle important à jouer. (*Applaudissements sur les travées socialistes et de l'UCDP.*)

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

**M. Charles Ferrant.** Je voudrais attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la situation de nos chantiers navals qui est à bien des égards préoccupante et qui, de ce fait, mérite une attention soutenue de la part du Gouvernement, car ce secteur, comme bien d'autres, est frappé de plein fouet par la récession économique à laquelle nous avons à faire face à l'heure actuelle.

La commission des Communautés européennes estime que les chantiers navals de la Communauté économique devraient perdre d'ici à 1980 environ la moitié de leurs commandes actuelles, ce qui entraînerait une suppression d'emplois dans l'ensemble des pays de notre vieille Europe de l'ordre de 50 p. 100 des effectifs actuels.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, sont essentiellement responsables de cette situation la récession mondiale qui diminue le nombre des commandes, ainsi qu'une concurrence effrénée de la part de certains pays qui produisent à bas prix avec des coûts de production inférieurs, et de loin, à la moyenne des pays de la Communauté.

Les conséquences de ce phénomène seront sans doute très importantes et ne manqueront pas d'affecter les chantiers navals français en général et ceux de tailles moyenne et petite en particulier. Aussi conviendrait-il, sans doute dès à présent, de faire un véritable effort de diversification dans les créations d'entreprises, en particulier dans les régions où sont situés les chantiers navals, afin de permettre d'utiliser une main-d'œuvre particulièrement qualifiée.

Dans un premier temps, la commission des Communautés préconisait l'octroi d'aides spéciales à la construction navale européenne, destinées à aligner les prix pratiqués par les chantiers navals de la Communauté économique européenne sur ceux des pays tiers.

Il convient, à cet égard, de rendre hommage à l'action du secrétariat d'Etat aux transports qui a déjà pris les mesures indispensables à la survie des petits chantiers de construction navale français.

C'est, en effet, uniquement grâce à l'attribution d'aides exceptionnelles et à la généralisation de la garantie de prix que les petits chantiers français ont pu enregistrer de nouvelles commandes, ce qui devrait encourager les pouvoirs publics à poursuivre leurs efforts en ce sens, bien que la nouvelle méthode de calcul de la garantie de prix, qui s'apparente à celle de la COFRAS, soit moins intéressante pour les chantiers que celle retenue auparavant. Néanmoins, le succès enregistré par certains chantiers dans des prises de commandes démontre à la fois la compétitivité de ceux-ci et le bien-fondé des nouvelles attributions d'aides.

Celles-ci devraient néanmoins permettre également de renforcer les structures des chantiers navals afin de pouvoir dégager des fonds propres susceptibles d'être réinvestis.

En outre, un plan professionnel à l'exportation a été établi de manière à harmoniser les efforts de l'ensemble de la profession en matière de prospection à l'étranger et à faciliter la mise en place de crédits extérieurs accessibles à la commande de navires en France. N'oublions pas, en effet, que la France était restée très en retard en ce domaine par rapport à d'autres pays constructeurs de navires et que les mesures prises dans le domaine de l'exportation sont les bienvenues ; mais encore conviendrait-il de généraliser l'inscription d'une « ligne navires » dans les protocoles financiers consentis à un certain nombre de pays.

Si le marché international est dominé par une concurrence sans merci, le marché intérieur n'est guère plus favorable puisque la demande de remorqueurs continue à se situer à un niveau très bas et que la demande en navires de pêche n'est guère plus brillante.

Aussi conviendrait-il d'inciter les armateurs français à commander de nouveaux navires par divers moyens qui peuvent aller des primes au carburant aux bonifications d'intérêt, aux primes d'incitation et à des aides spécifiques aux chantiers. Il convient également de leur favoriser l'accès aux ressources halieutiques car, compte tenu des problèmes spécifiques à un certain nombre de nos voisins — je pense en particulier à l'Irlande et à la Grande-Bretagne — les armateurs français de navires de pêche au chalut dont la flotte commence à vieillir hésitent encore sur le type de navires qu'ils devraient commander afin de renouveler leurs unités périmées, dans la mesure où ils ignorent, en effet, quelles conditions de pêche leurs partenaires du Marché commun leur réserveront d'ici à quelques années.

En ce qui concerne la pêche industrielle, on peut regretter que les unités de pêche industrielle soient commandées dans d'autres pays que le nôtre et, bien pis, dans des pays extérieurs à la Communauté économique européenne.

Il faudra veiller également, monsieur le secrétaire d'Etat, à ce que nos partenaires du marché commun respectent leurs engagements et obligations et ne se livrent pas à notre détriment à une concurrence irrégulière.

Souhaitons que le fait d'avoir porté la limite des eaux territoriales à 200 milles puisse être générateur de commandes pour les petits chantiers car cette décision va contraindre les pays à façades maritimes importantes, et c'est le cas de la France, à assurer la surveillance et la protection de surfaces maritimes beaucoup plus vastes. Souhaitons que la France ne soit pas en retard dans ce domaine et permette, par des commandes rapides, à l'ensemble de nos chantiers d'acquérir l'expérience et les références suffisantes dans un domaine où la concurrence internationale, encore une fois, sera particulièrement vive, compte tenu des besoins très importants qui se feront jour.

Avant de conclure mon propos, je voudrais attirer votre attention sur deux autres problèmes : le premier concerne l'armement français pour le service Trans-Manche, le second la pêche aux harengs.

En effet, depuis près d'un an, aucune nouvelle décision d'investissement n'est intervenue pour le service Trans-Manche. La prudence témoignée par les armateurs s'explique par l'incertitude du marché et par la crainte d'une rentabilité insuffisante des navires. Le glissement de la livre sterling affecte aussi les recettes de nos armements sur la Manche.

Par ailleurs, la détermination unilatérale, par l'administration britannique, des tarifs des voitures accompagnées persiste malgré les nombreuses démarches effectuées par les gouvernements français, belge et néerlandais.

Enfin, le gouvernement britannique n'a pas encore présenté aux Communes le projet de réforme de la loi de 1913 sur le pilotage et, de ce fait, les armements français continuent à devoir payer le pilotage dans les ports britanniques. Il faut aussi signaler les différences de rémunérations salariales et de charges sociales qui sont des handicaps structurels pour nos armements.

En présence d'une telle situation, je sais que le Gouvernement a déjà réagi, mais j'aimerais que vous me confirmiez la position de votre département face à ces problèmes, notamment votre action auprès des autorités britanniques.

Pour ma part, j'estime qu'il faut renforcer la position du pavillon français sur la Manche et qu'il paraît indispensable d'obtenir, d'une part, une entente entre les armements français qui les mette à l'abri d'un arbitrage britannique et leur permette de lutter à armes égales avec leurs concurrents du Royaume-Uni, d'autre part, un renouvellement progressif du matériel naval, en particulier dans le domaine du fret roulant, enfin, un mécanisme de concertation permanente avec les Etats riverains de la Manche et de la mer du Nord.

Je voudrais aborder maintenant un autre sujet : celui de l'interdiction prise par les Neuf à Bruxelles de pêcher le hareng dans les eaux communautaires jusqu'à la fin de l'année. A la suite de votre intervention, vous avez pu obtenir, monsieur le secrétaire d'Etat, un assouplissement de cette décision.

Les pêcheurs artisans qui opèrent dans la bande des trois milles au large des côtes de la Manche et de la mer du Nord se sont vu attribuer un quota de 600 tonnes. Mais seuls les navires de 30 tonneaux pourront ainsi pêcher le hareng, la pêche au chalut demeure interdite.

Cette situation, monsieur le secrétaire d'Etat, porte un grave préjudice aux marins propriétaires d'unités plus importantes, qui auraient pu trouver dans le hareng une compensation des pertes enregistrées à la suite des longues périodes de mauvais temps que nous avons connues au cours de ces mois derniers et pendant lesquelles l'apport en poisson a été faible.

Je me devais, monsieur le secrétaire d'Etat, d'évoquer ce problème qui fait grand bruit dans le monde de la pêche, et vous demande de nous indiquer l'action que vous comptez mener à ce sujet.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite que le Gouvernement poursuive son effort en faveur de l'ensemble de la construction navale, des petits chantiers en particulier, car c'est un secteur indispensable au développement économique de notre pays, qu'il apporte des solutions au problème du Trans-Manche et soit attentif à la question de la pêche au hareng afin que le monde de la pêche ne connaisse pas, lors de la prochaine campagne, les difficultés qu'il a rencontrées cette année. (Applaudissements.)

**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.** Reprenant les interventions dans l'ordre chronologique, je répondrai d'abord aux orateurs, MM. Morice, Guillard, Andrieux, et d'autres encore, qui ont parlé de la construction navale.

Ainsi que je le disais cet après-midi, c'est le quatrième budget consécutif que je défends dans cette assemblée. Cela me permet de prendre un certain recul, notamment en matière de construction navale, car c'est un sujet qui s'y prête.

Il y a trois ans, lors de l'examen du premier budget que je défendais, je disais que nous étions à la veille d'une crise de la construction navale — tous ceux qui s'intéressent à la profession le savent — car il s'agit d'une activité très cyclique. Vos propos, monsieur Morice, viennent à l'appui de ce que je viens de dire.

Certains pays, malgré les avis que nous leur avons donnés, se sont suréquipés. C'est le cas pour le Japon, mais il n'est pas le seul. L'équipement augmentant et le marché se restreignant, nous allions vers des années difficiles.

Dès cette époque, j'ai demandé officiellement, au nom du Gouvernement, aux responsables des chantiers français, de poursuivre leur restructuration. Précédemment, le nombre des chantiers était, certes, passé de quatorze à six, mais ils étaient arrivés jusque-là sans trop de problèmes.

J'avais alors précisé que le Gouvernement ne souhaitait pas, étant donné la situation, imposer un type particulier de solution, qu'il demandait à la profession de réfléchir elle-même à ce problème et de faire ses propres projets. « Restructuration » signifie renforcement des liens entre chantiers, ou même établissement de ces liens de façon plus rigide sur les plans technique, économique, financier et industriel, de telle sorte que les entreprises puissent mieux résister à la crise lorsqu'elle survient.

Je dois reconnaître que j'ai eu le sentiment de prêcher dans le désert.

Puis les effets de la crise se sont fait sentir, plus tard en France parce que les chantiers avaient su, heureusement, se spécialiser dans la construction de navires sophistiqués, laissant aux autres le soin de fabriquer des navires tout-venant. Cela a permis de garnir les carnets de commandes, et les effets de la crise se sont manifestés plus tard.

Mais alors, il a fallu que le Gouvernement adopte, au mois de juillet dernier, le plan de sauvegarde dont ont parlé vos rapporteurs. Ce plan — je cite les chiffres fournis par M. Le Pors — porte sur des crédits de 990 millions de francs pour 445 000 tonneaux de jauge brute, dont 20 000 pour les petits chantiers, et cela pour des bateaux à commander d'ici au mois de juillet 1978 — il faut, en effet, pouvoir engager les constructions rapidement — avec une aide de base de 15 à 25 p. 100. Ce plan de sauvegarde a pour objectif de maintenir un niveau d'emploi convenable dans les chantiers.

En contrepartie, nous avons demandé de façon plus impérative aux chantiers de mettre en œuvre cette restructuration sans laquelle, quels que soient nos efforts, nous connaissons beaucoup de difficultés pour sauvegarder le secteur.

Le Gouvernement a donc pris en la matière ses responsabilités. Il appartient maintenant aux chantiers d'engager cette restructuration nécessaire pour faire face à l'âpre concurrence que nous connaissons et de profiter de ce plan de sauvegarde pour prendre des commandes. Nous avons accordé des moyens à la profession, c'est à elle désormais qu'il appartient d'agir.

Je dois reconnaître que les petits chantiers en ont profité. Cela prouve que ce plan est réalisable.

Vous avez également évoqué, monsieur Morice, après M. Le Pors, auquel je répons par la même occasion, le problème de l'emploi dans la flotte de commerce. Actuellement, il est vrai, nous enregistrons une légère diminution des effectifs. La réalisation du plan de développement de la flotte de commerce, eu égard, là aussi, à une concurrence de plus en plus vive, a porté d'abord sur les navires les plus performants où il y a comparativement moins de personnels.

Nous enregistrons donc une légère diminution de l'emploi par rapport aux prévisions. D'où l'intérêt du système de pré-retraite mis en place cette année. Il n'en reste pas moins qu'à mesure de la réalisation du plan de développement la situation de l'emploi se rétablira et les prévisions seront réalisées.

Monsieur Ehlers, vous m'avez à nouveau questionné sur le *France*. Je voudrais que l'on soit persuadé, si cela est encore nécessaire, qu'il n'y a absolument rien de mystérieux dans la vente de ce navire, qu'il n'y a absolument rien à cacher, que nous nous sommes simplement conformés aux usages, car cela existe, les usages, monsieur Ehlers. Dès lors qu'il s'agit de fournir des renseignements sur une entreprise particulière, l'usage veut qu'on les fasse parvenir confidentiellement, sur demande, au président de la commission des finances et au rapporteur. Si vous me demandez de le faire, je le ferai, car, encore une fois, je n'ai rien à cacher.

Selon le plan de croissance que vous avez avancé, monsieur Ehlers, il faudrait arriver à 50 p. 100 de taux de couverture pour les marchandises sèches et à 80 p. 100 pour le pétrole. Je puis vous dire que vous êtes en retard de deux ans, car ces objectifs, ce sont ceux que nous avons affichés en 1975. Nous les réalisons d'ailleurs, puisque, contrairement aux chiffres que vous avez avancés, nous en sommes déjà à près de 80 p. 100 pour les produits pétroliers et à plus de 54 p. 100 pour le taux de couverture d'ensemble des marchandises.

**M. Gérard Ehlers.** 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. Ehlers, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**M. Gérard Ehlers.** Je m'attendais, monsieur le secrétaire d'Etat, à ce que vous discutiez une fois de plus de questions techniques et de chiffres. C'est pourquoi, à la fin de mon exposé, je vous ai posé une simple question : acceptez-vous un grand débat sur

l'avenir de la marine marchande, au cours duquel nous pourrions confronter nos points de vue ? Ce n'est pas aujourd'hui, vous le savez bien, qu'un débat de cette importance peut s'instaurer.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Vous m'avez posé cette question à la fin de votre exposé, aussi vous répondrai-je à la fin du mien. Je m'attache pour l'instant à vous répondre sur les problèmes que vous avez évoqués.

Je répète que nous atteignons les objectifs que vous fixez dans votre plan de croissance.

Par ailleurs, vous proposez de porter le volume de la flotte de commerce à 18 millions de tonneaux de jauge brute, cela pour un montant d'investissements de 21 milliards de francs. Notre plan portera ce volume à 16,4 millions de tonneaux de jauge brute pour un investissement que nous avons chiffré, de façon sérieuse, croyez-le, à 23 milliards de francs.

Monsieur Ehlers, si vous vous en tenez à vos chiffres de montant d'investissements et de volume de flotte, c'est que vous comptez faire construire tous vos navires au rabais à l'étranger, au Japon par exemple.

Je maintiens que votre plan est celui que nous avons fixé il y a deux ans.

Vous m'avez également proposé un débat sur les problèmes de la mer. Un tel débat m'avait été demandé à l'Assemblée nationale. Je ne m'y suis pas opposé, l'Assemblée nationale l'a inscrit à son ordre du jour et le débat a eu lieu, avec la participation de M. le Premier ministre d'ailleurs. Ce qui a été fait à l'Assemblée nationale peut l'être aussi au Sénat. Je n'ai donc aucune raison de m'y opposer. (*Très bien ! sur de nombreuses traversées.*)

**M. Gérard Ehlers.** Nous en prenons acte !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Monsieur Schumann, vous m'avez posé une question très précise sur l'aide publique accordée au chantier « France-Dunkerque » au titre du plan de sauvegarde dont je viens de parler. Je vous précise que cette aide exceptionnelle a pour but de permettre aux chantiers de survivre dans la compétition internationale, de traverser cette crise — dont je pouvais dire à l'instant qu'elle était cyclique — avec comme objectif principal de préserver de façon convenable l'emploi.

Il est, dès lors, normal que cette aide dépende des problèmes de plans de charge que peuvent connaître actuellement les chantiers. Or France-Dunkerque n'est pas mal placé à cet égard — et c'est tout à l'honneur de ses dirigeants. Le contingent de commandes qui pourra bénéficier de cette aide est donc relativement plus faible pour France-Dunkerque que pour d'autres chantiers.

Toutefois, je vous indique que j'ai constitué une petite réserve, de façon à favoriser à l'avenir les renforcements de ces chantiers. Je pense que le chantier de « France-Dunkerque » pourra bénéficier de cette réserve si ses initiatives ainsi que sa situation le justifient.

Je rappelle également que ces aides sont réservées pour des commandes à intervenir avant le 1<sup>er</sup> juillet 1978, et pour des navires à livrer au plus tard en 1980. Il est évident que ces conditions sont plus aisées à remplir par les chantiers dont le plan de charge est le plus faible. Il n'est donc pas anormal que les contingents aidés soient modulés avec une porte ouverte pour l'avenir, dans le cas où il serait souhaitable d'infléchir la répartition qui a été opérée.

Monsieur Guillard, je crois avoir implicitement répondu à vos préoccupations pour ce qui est de la construction navale.

Vous avez évoqué le problème des pavillons de complaisance. C'est un domaine dans lequel j'ai multiplié les initiatives. Au stade actuel il a été lancé contre ce que nous appelons les « navires sous-normes » — lesquels constituent, d'ailleurs, une part importante des flottes de complaisance — une action qui se développe dans le cadre des riverains de la Mer du Nord de la Communauté ; cette action fait suite à deux interventions que j'ai réalisées au niveau communautaire et au dépôt de deux mémorandums, l'un en 1975 et l'autre cette année ; les principes en ont été adoptés. Il faut à présent passer au stade de l'exécution.

Vous avez également parlé de la position des pavillons des pays de l'Est. Le système politico-économique de ces pays leur permet de se livrer à des pratiques de sous-cotation qui ne sont d'ailleurs pas tellement anormales, en ce sens qu'il y est assez largement recouru. Mais le régime des flottes des pays de l'Est leur donne un impact qui leur permet de dépasser les possibilités des flottes des pays à économie libérale. Cela se ressent surtout au niveau des navires de ligne, ce qui crée une menace pour certains de nos trafics.

Nous avons réussi, jusqu'à présent, à maintenir un certain équilibre, en particulier dans le cadre de l'accord maritime franco-soviétique, mais l'étude de mesures communes éventuelles de protection se poursuit activement, en particulier au niveau de la Communauté, la plupart de nos partenaires étant extrêmement sensibilisés et inquiétés par ces pratiques.

M. de Tinguy, vous m'avez entretenu du problème de la radio-localisation des navires de pêche sur le littoral Atlantique.

Le système actuel, qui est le système *Decca*, sauf erreur de ma part, a rendu jusqu'à présent des services appréciables aux pêcheurs. Mais il faut bien reconnaître qu'il est imprécis ; d'autre part, il présente la particularité de n'être pas français.

D'autres systèmes, qui sont à la fois plus précis et de construction française, ont été mis au point et le choix s'est porté sur le RANA P 17. Il faut donc, compte tenu de cette situation, que les pêcheurs soient rassurés. Le système *Decca*, celui qu'ils utilisaient jusqu'à présent, n'est pas périmé ; il ne sera pas supprimé de sitôt et ils pourront donc continuer à l'utiliser. En revanche, ceux qui voudront s'équiper avec le nouveau système pourront faire la comparaison. J'espère, pour ma part, qu'ils choisiront, autant que faire se peut, le système français.

Vous avez évoqué le problème de la civelle. Il est effectivement aussi actuel que l'était celui de la production de crabes et d'araignées, en Bretagne, voilà quelques mois, lorsque l'Espagne a fermé ses frontières. L'Espagne était mécontente de l'extension de la zone de 200 milles dans le golfe de Gascogne, laquelle gêne, c'est vrai, les pêcheurs espagnols.

Ce problème de la civelle présente, sur le plan local, une importance que je ne sous-estime pas. C'est la raison pour laquelle je dois rencontrer, dans les jours qui viennent, le ministre espagnol des pêches pour l'en entretenir personnellement. Soyez assurés que je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir pour résoudre le problème.

M. Lionel de Tinguy. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. M. Andrieux a évoqué le problème des ateliers de réparation navale, qui a d'ailleurs été repris par M. Ferrant.

Les ateliers de réparation navale français obtiennent la moitié de leurs commandes de l'étranger. Il paraît donc normal, dans ces conditions, que nos armateurs soient incités de faire réparer leurs navires en France, à la condition que les navires ne se trouvent pas trop éloignés lorsqu'ils ont un besoin de réparation urgent. Mais il faut aussi qu'ils puissent être réparés à l'étranger si nous voulons que les étrangers viennent chez nous.

En réalité, compte tenu des recommandations des pouvoirs publics dont vous avez fait état, 90 p. 100 des travaux de réparation intéressant les navires français s'effectuent actuellement dans les ateliers français.

Vous avez évoqué le problème du *France*, mais sous un aspect un peu différent. Je dois vous préciser que le navire a été vendu dans l'état où il se trouve.

C'est là un des éléments dont j'ai parlé dans ma première intervention. Une vente s'apprécie d'une façon globale et non en fonction d'une seule donnée, le prix par exemple.

Vous m'avez questionné également sur le problème de la continuité territoriale. Je puis vous dire qu'en 1979 le port de Bastia, dont j'ai noté combien il vous était cher, pourra accueillir le nouveau car-ferry et aussi le *Napoléon*, grâce aux travaux en cours qui sont subventionnés par l'Etat.

Enfin, j'aborde brièvement la réalisation du plan de développement de la flotte de commerce. Ce sujet intéresse également M. Le Pors.

Si la commission a demandé que nous lui fournissions des tableaux, nous l'avons certainement fait ; si tel n'est pas le cas je les tiens à votre disposition. Je ne vais pas vous citer tous les chiffres mais en voici trois : taux de réalisation en nombre, 59 p. 100 ; en volume — tonneaux de jauge brute — 42 p. 100 ; en valeur, 46 p. 100. Des disparités ont justifié, comme je l'ai indiqué, que nous modulions les taux de l'aide à l'armement pour revenir à un certain équilibre.

Monsieur Ferrant, vous avez également évoqué le problème de la construction navale, mais à l'échelon communautaire. Effectivement, ce problème a été examiné par la commission des Communautés européennes, mais aucune décision n'a été prise puisque le conseil des ministres n'a pas eu à en débattre.

La caractéristique du projet de la commission est qu'il présente une analyse globale. Or, il est bien évident que les pays qui ont réalisé des efforts et qui ont su faire preuve de sagesse — comme nous — ne peuvent pas connaître la même évolution que d'autres.

Telle est la raison pour laquelle nous avons adopté ce plan de sauvegarde ; il ne conduit pas, pour nos chantiers, à ce qu'envisage la commission de façon globale.

Pour ce qui est du *Trans-Manche*, le bilan d'exploitation est déséquilibré pour trois raisons : le taux de la livre, les mesures discriminatoires dont vous avez fait mention — et pour lesquelles un projet de loi est à l'étude en Grande-Bretagne — enfin, la différence des régimes sociaux et d'exploitation en France et en Grande-Bretagne, qui fait que sur deux navires identiques, il faut cent marins britanniques et cent trente et un français.

Quelles sont les actions que nous comptons conduire ? Je l'ai indiqué tout à l'heure. Il faut d'abord un effort de la part de tous les intéressés armateurs et marins, pour réduire les différences de coût d'exploitation. Il faut, ensuite, une action du Gouvernement, pour obtenir que le gouvernement britannique en finisse avec les mesures discriminatoires. Enfin, une action est à conduire par les armateurs, avec l'appui du Gouvernement, pour obtenir une augmentation des tarifs.

En ce qui concerne la pêche aux harengs, il est vrai qu'en 1977 sont intervenues des interdictions successives qui ont conduit finalement à l'interdiction totale. J'ai pu obtenir, en définitive, un mini-quota inférieur à ce que j'avais demandé et qui aurait pu satisfaire également les pêcheurs au chalut d'Étaples.

Pour 1978, nous sommes en présence d'une proposition de la commission, qui préconise une interdiction totale. Je me battraï, certes, pour obtenir des mini-quotas mais je ne puis vous assurer que je les obtiendrai.

Telles sont, monsieur le président, les observations que je voulais comme suite aux questions qui m'ont été posées.

M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial. Et l'aide aux carburants, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. J'allais oublier de répondre à la question sur l'aide aux carburants, comme me le rappellent MM. les rapporteurs.

En 1978, cette aide sera maintenue à son niveau de 1977, c'est-à-dire cinquante millions de francs.

Lorsque je l'ai obtenue pour la première fois, il s'agissait d'une aide exceptionnelle ayant pour but de permettre à la pêche, le secteur le plus touché par la hausse du carburant, de faire face aux nouvelles conditions d'exploitation qui lui étaient brutalement imposées.

Normalement, une aide exceptionnelle ne devrait pas être rendue permanente. Or elle a été reconduite l'an dernier, elle l'est encore cette année.

Il convient de constater que, cette année, la hausse des cours s'établit autour de 20 à 25 p. 100, et aurait pu permettre de se passer de ce que nous nommons une aide au carburant et qui est une aide dont le caractère social est indubitable — c'est la raison pour laquelle nous l'avons conservée au niveau antérieur. La commission des finances de l'Assemblée nationale, qui a eu à en connaître, a jugé cela comme un fait positif. Notre but est bien de venir en aide au secteur de la pêche. (Applaudissements à droite ainsi que sur les travées du RPR et de l'UCDP.)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, V. — Transports, Marine marchande, et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 10 151 995 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 122 462 100 F ». — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 43 320 000 F ».

« Crédits de paiement, 14 705 200 F. »

M. Maurice Schumann. Je demande la parole.

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

M. Maurice Schumann. Monsieur le secrétaire d'Etat, je n'ai malheureusement pas pu m'associer aux applaudissements qui ont accueilli votre péroraison, non pas que je n'aie apprécié

aucune de vos explications, mais la réponse que vous m'avez fournie m'a laissé quelque peu décontenancé. Je la résumerai en un mot.

Quoi ! dites-vous à l'un des six chantiers de France, vous vous êtes permis, proportionnellement à votre taille, d'être celui qui coûte le moins cher au budget de la construction navale.

Quoi ! vous êtes le seul qui ait utilisé vos bénéfices passés pour construire à votre propre compte des navires afin d'assurer l'emploi, le résultat étant que, dans une conjoncture sociale très difficile à Dunkerque, vous avez réussi à maintenir une paix exemplaire et qui, malheureusement, n'est pas toujours contagieuse.

Quoi ! vous avez construit les deux seuls navires, depuis 1951, qui l'aient été sans aucune subvention.

Eh bien, puisqu'il en est ainsi, je réduis des deux tiers le quota normal que je vous avais accordé jusqu'à présent.

Cela m'apparaît, je dois le dire franchement, comme la doctrine la plus anti-économique qu'on puisse imaginer. Il s'agit, en bref, de pénaliser les efforts déployés en faveur du plein emploi, après les avoir salués au passage, et quand je dis « plein emploi », je devrais parler plutôt de « meilleur emploi ».

Il est vrai que vous aviez ouvert une possibilité en me disant que vous disposiez d'une réserve et que vous envisagiez de favoriser le renforcement des structures du chantier de Dunkerque.

Je vous pose très simplement la question : s'agit-il d'une simple possibilité ou d'un engagement de votre part, compte tenu de l'argumentation que je me suis permis d'exposer devant vous et dont j'ai emprunté l'essentiel au développement bien connu d'un de vos collègues, qui est aussi l'un de mes confrères, sur ce qu'il est convenu d'appeler désormais « le mal français » ?

**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.** Il ne s'agit nullement de réduire le quota attribué à France-Dunkerque. Nous avons défini un quota singulier qui a pour objet de maintenir l'emploi et nous attribuons nécessairement et logiquement ce quota en fonction de l'acuité des problèmes de l'emploi qui, seul, entre en ligne de compte en l'occurrence.

Nous devons, par priorité, nous préoccuper des chantiers qui souffrent le plus des problèmes d'emploi.

Je maintiens donc ce que j'ai dit : il existe une réserve qui sera attribuée en fonction de la restructuration nécessaire des chantiers et celle-ci est ouverte à tous.

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

Je mets aux voix les crédits du titre V.

(Ces crédits sont adoptés.)

**M. le président.** « Titre VI. — Autorisations de programme, 1 189 530 000 francs ».

« Crédits de paiement, 861 350 000 francs ».

**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.** Je voudrais intervenir sur le titre VI car celui-ci contient le chapitre concernant le sauvetage.

Je tiens à remercier le Gouvernement d'avoir, par un amendement présenté à l'Assemblée nationale, abondé de un million de francs le crédit qui était inscrit au budget. Je peux assurer le Gouvernement de la satisfaction, non seulement du conseil d'administration de la société nationale de sauvetage, mais encore de tous les responsables des stations de sauvetage qui se trouvent sur le littoral.

A propos du sauvetage, je désirerais présenter une suggestion à M. le secrétaire d'Etat. Ne serait-il pas possible de prendre, dans certaines circonstances, des mesures de prévention des accidents de mer ?

En effet, on assiste, depuis quelques années, depuis que la plaisance a pris une extension considérable, à des imprudences coupables de la part de certains plaisanciers.

Ne pourriez-vous pas donner des instructions aux administrateurs des affaires maritimes pour qu'ils interdisent à certains plaisanciers de prendre la mer lorsque les services météorologiques annoncent que le mauvais temps va s'aggraver ?

On éviterait ainsi des catastrophes du genre de celle qui a eu lieu, il y a quelques semaines, à proximité du port de Concarneau : un bateau de plaisance ayant quatre ou cinq jeunes gens et jeunes filles à bord a pris la mer alors que tous les marins-pêcheurs qui se trouvaient sur le quai leur conseillaient de ne

pas partir par un tel temps. Ils ont tout de même quitté le port de Concarneau et ont parcouru peut-être un ou deux milles avant que le bateau ne chavire, ce qui a eu pour résultat la noyade de deux jeunes filles de quinze ou seize ans qui se trouvaient à bord.

C'est un accident que nous avons en mémoire parce qu'il est récent, mais il n'est pas le premier et, si nous ne prenons aucune mesure à cet égard, il ne sera pas le dernier non plus.

Ne serait-il pas possible de donner aux administrateurs des affaires maritimes des pouvoirs étendus pour interdire la sortie de certains bateaux lorsque le temps ne le permet pas ?

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

Je mets aux voix les crédits du titre VI.

(Ces crédits sont adoptés.)

#### Article additionnel.

**M. le président.** Par amendement n° 178, MM. Chauty, Legrand, de Tinguy et Yves Durand proposent, après l'article 83, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Le fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture est autorisé à intervenir sur le marché de la civelle ou piballe, pêchée dans les estuaires maritimes de l'Atlantique et dans les marais côtiers soumis à la marée ».

La parole est à M. Chauty.

**M. Michel Chauty.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet amendement a reçu également — je dois le préciser — l'accord de nos collègues, MM. Guillard, Morice et Crucis, car, dans cette affaire, tous les parlementaires de la Loire-Atlantique et de la Vendée ont voulu être unis.

Vous me direz, monsieur le président, qu'à cette heure avancée, il n'est peut-être pas opportun de parler des civelles !

**M. le président.** Je n'ai rien dit ! (Sourires.)

**M. Michel Chauty.** C'est une réflexion que l'on peut faire.

A cette heure « cela donne bien » et, dans le flot montant, elles sont à la surface et on les pêche. Cette fois-ci, on ne les prendra pas, car, compte tenu des circonstances actuelles, elles vont remonter nos rivières et alimenteront la masse des adultes qui, dans quelques années, retournera vers la mer des Sargasses.

Cette pêche a une grande importance, nous connaissons bien le problème, nous, gens de l'Ouest. A la fin de l'automne et au début de l'hiver, de nombreux pêcheurs professionnels, ceux qui, l'été, vont pêcher à la drague les petits poissons comme les soles, les plies ou les poissons de ce genre se livrent donc à la pêche de la civelle, qu'on appelle aussi piballe dans le sud de nos côtes atlantiques.

Les captures sont vendues pour la consommation régionale et l'élevage des anguilles ; une part très importante est aussi exportée vers l'Espagne. Les cours élevés, peut-être trop élevés, de ces dernières années sont dus à cette exportation massive vers l'Espagne.

L'extension à 200 milles de la zone de la pêche française, dans le golfe de Gascogne et les contrôles effectués à l'endroit des pêcheurs espagnols ont provoqué des mesures de rétorsion de l'Espagne, qui a cessé d'acheter ces produits.

Dans cette affaire, chacun est maître chez lui. Les mesures de protection que nous avons prises pour nos pêcheurs sont bonnes, de même que les mesures adoptées par les Espagnols sont évidemment légitimes à leur point de vue.

Dans cette situation, la demande s'est effondrée et les cours présents ne justifient plus les sorties, car celles-ci sont quand même très onéreuses, et l'écoulement des captures est extrêmement ralenti. De nombreux petits pêcheurs travaillant entre la frontière franco-espagnole et le Morbihan voient totalement tarir leurs gains d'hiver.

Cela touche plusieurs milliers de petits pêcheurs et de petits équipages. Ils vont connaître une situation très difficile, qui se répercutera par une baisse sensible de leur niveau de vie et par une impossibilité de faire face à leurs engagements, en particulier auprès des établissements de crédit maritime.

Devant cette situation, il serait urgent que le FIOM puisse intervenir pour aider cette pêche particulière. Cela conduirait nécessairement votre administration à s'occuper de l'aménagement du marché.

Si le marché est faussé, cela est dû sans doute à l'attitude des Espagnols, mais aussi à deux autres causes, et d'abord aux pêcheurs amateurs.

Si nous avons rédigé notre amendement d'une certaine manière, c'est parce qu'il traite exclusivement des pêcheurs qui sont dans la zone maritime, c'est-à-dire sous la justification des affaires maritimes.

Or, dans cette zone, comme ailleurs, beaucoup de pêcheurs amateurs pêchent en hiver. Nous connaissons les scandales sociaux que cela représente. Il en résulte une offre beaucoup trop abondante sur les marchés à l'heure actuelle, avec des conséquences également défavorables pour les pêcheurs professionnels.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez tout ce qu'il faut pour faire face à cette situation, car j'ai eu l'honneur de rapporter dans cette enceinte trois projets — qui sont devenus des lois — interdisant la vente du poisson pêché soit à pied, soit par pêche sous-marine — mais ce n'est pas le cas ici — soit en mer par les pêcheurs amateurs. On peut donc stopper cette commercialisation illégale.

Nous vous demandons donc que les affaires maritimes accordent une attention tout à fait particulière à ce marché pour tenter de l'organiser ou de le réorganiser une bonne fois pour toutes.

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

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Je souhaiterais auparavant connaître l'avis du Gouvernement.

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

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Le Fonds d'intervention et d'organisation des marchés, qui a été créé sur mon initiative en décembre 1975, a précisément pour vocation d'améliorer et de régulariser l'écoulement des produits de la pêche maritime.

Dès lors, les civelles, à partir du moment où elles sont pêchées en aval de la limite de salure des eaux ou dans des étangs salés, ne sont pas exclues du domaine d'action de cet organisme.

Je tiens cependant à préciser que les interventions de cet établissement public sont arrêtées par son conseil de gestion dans le cadre des lignes d'action qui lui ont été fixées depuis sa création.

Ce problème de la civelle, qui intéresse plusieurs estuaires, fait l'objet d'un examen attentif de la part des services de professionnels en cause et qui feront le nécessaire pour les aider à s'organiser.

En effet, il faut tenir compte de la mise en œuvre de cette opération au niveau international, comme je l'ai indiqué à l'instant, en particulier pour que nos voisins espagnols respectent les engagements qu'ils ont pris et délivrent, en conséquence, les licences d'importations nécessaires afin que nos pêcheurs puissent écouler leurs produits.

Je pense avoir ainsi donné aux auteurs de l'amendement les apaisements nécessaires et je souhaite qu'ils le retirent car il n'a pas sa place dans le présent projet de loi de finances.

Cela dit, nous sommes prêts à aider, si nécessaire, la profession à mieux s'organiser, au besoin en améliorant même la réglementation, toujours en concertation avec la profession.

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

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Dans la mesure où le Gouvernement considère que les civelles sont visées par les dispositions actuellement en vigueur, il revient aux auteurs de cet amendement de se prononcer sur son maintien ou son retrait.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Chauty ?

**M. Michel Chauty.** Puisque M. le secrétaire d'Etat a répondu à nos questions et qu'il a pris l'engagement d'engager des conversations — elles seront difficiles, c'est certain — avec les autorités espagnoles, de faire réorganiser le marché et surveiller la pêche, mes collègues et moi-même aurions mauvaise grâce à maintenir cet amendement.

**M. Gérard Ehlers.** Je demande la parole.

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

**M. Gérard Ehlers.** Je reprends, au nom du groupe communiste, l'amendement.

Je ne prends pas la défense de la civelle, pour la bonne et simple raison que nous ne pourrions pas la pêcher puisqu'elle ne vient en surface que la nuit. Mais je pense surtout aux grandes difficultés que rencontrent les pêcheurs à la fois professionnels et amateurs et aux conséquences pour les consommateurs.

**M. le président.** L'amendement n° 178 est donc repris par le groupe communiste.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** La commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement repousse cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 178, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits concernant la marine marchande.

#### Economie et finances (suite).

#### II. — SERVICES FINANCIERS (suite) : COMMERCE EXTÉRIEUR

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère du commerce extérieur.

Je voudrais, mes chers collègues, vous lancer un appel pressant.

Dans l'état actuel des choses, et si les temps de parole sont respectés, la discussion du budget du commerce extérieur doit durer une heure cinquante minutes. Pourtant, si nous voulons — et nous le devons, afin d'en terminer avec le budget de la radiodiffusion-télévision pour seize heures trente, heure à laquelle M. Caillavet, rapporteur, doit impérativement quitter l'hémicycle pour se rendre dans sa commune où doit avoir lieu une élection partielle — reprendre notre séance demain à onze heures trente, il nous faudra en terminer à deux heures trente, soit dans une heure un quart.

Je vous demande donc, mes chers collègues, de faire preuve de concision.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Je demande la parole.

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

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Monsieur le président, pourquoi, alors, veiller si tard ce soir ? J'avoue ne pas voir l'avantage puisque nous ne reprendrons notre séance qu'à onze heures trente.

**M. le président.** J'ai oublié de vous dire le principal : M. le ministre du commerce extérieur n'est pas libre demain matin.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Il fallait le dire.

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

**M. Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Je vais m'efforcer de répondre à votre appel, monsieur le président.

Afin de tenter d'apprécier l'importance et la mission des moyens humains, techniques et financiers placés sous l'autorité du ministre du commerce extérieur, il est nécessaire d'établir au préalable un bilan du commerce extérieur français pour 1976 et, pour le premier semestre 1977, de déterminer, dans la mesure du possible, les perspectives pour 1978. Notre propos est de rechercher si les moyens budgétaires mis en œuvre sont susceptibles d'aider à la solution des problèmes et des difficultés rencontrées dans le développement de nos échanges extérieurs.

Dans mon rapport écrit, je me suis efforcé de dresser le bilan des échanges commerciaux internationaux qui ont été effectués jusqu'à ces dernières semaines.

Je n'y reviendrai que pour souligner le déséquilibre et la détérioration continue de notre commerce extérieur qui, pour les neuf premiers mois de l'année, se résume en un déficit de 11 milliards de francs. Ce faisant, le déficit commercial cumulé depuis 1971 atteint le chiffre de 42 milliards de francs.

Ainsi se confirme l'opinion de mon honorable et très compétent prédécesseur M. Auguste Amic, qui déclarait ici même, l'année dernière, à pareille époque, « ne pouvoir partager l'optimisme des comptables nationaux qui annoncent un excédent de la balance des biens et des services de 8,8 milliards de francs pour 1977 ».

Cette situation est due à la conjugaison de facteurs défavorables.

Premièrement, la sortie du franc du serpent monétaire européen, le 15 mars 1976, a entraîné une augmentation mécanique de nos achats dont les prix sont libellés en dollars, d'où un accroissement du déficit de trois milliards de francs.

Deuxièmement, les quantités importées ont augmenté sous l'effet de la reprise de la conjoncture et d'achats d'anticipation de certains produits industriels.

Troisièmement, les importations agro-alimentaires se sont accrues du fait de la sécheresse et de la réduction corrélative de nos exportations.

Enfin, nous avons dû acquitter une importante facture pétrolière.

A ces causes, s'ajoutent celles qui sont inhérentes à l'attitude des exportateurs français, qui ont préféré reconstituer leurs marges bénéficiaires en augmentant leurs prix libellés en francs plutôt que d'accroître leur part de marché, alors que, dans le même temps, les importations ont subi l'effet du glissement du franc, comme n'a pas manqué de le rappeler mon homologue rapporteur à la commission des finances de l'Assemblée nationale. Cette attitude témoigne d'un état d'esprit que je me garderais de qualifier. Ensemble nous le dénonçons parce qu'il nourrit en quelque sorte l'inflation au lieu de la combattre.

Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, s'il vous est possible de mettre en œuvre des moyens de nature à mettre un terme à de semblables et néfastes errements. Mais le déficit fait surtout apparaître des déséquilibres structurels qui compromettent sérieusement un rétablissement prochain de l'équilibre de nos échanges.

Ces déséquilibres déjà énoncés et qui inquiètent à juste titre la commission des finances sont géographiques et sectoriels.

Géographiques, en raison de la dégradation, en 1976, de nos échanges avec les pays industrialisés, ceux de l'OCDE, ceux de la Communauté économique européenne — où notre taux de couverture est passé de 96,8 p. 100 à 88,3 p. 100 — mais aussi en raison de l'augmentation du solde négatif de nos échanges avec les pays producteurs de pétrole et de l'effritement du solde positif avec les autres pays dont l'économie est ou non centralisée.

Les seuls résultats satisfaisants, parce que positifs, concernent des pays très endettés dont la solvabilité est incertaine et pour lesquels l'effort de crédit est plus coûteux pour le Trésor.

D'autres déséquilibres sont sectoriels dans la mesure où ils résultent, premièrement, de la balance énergétique dont le solde négatif s'accroît, deuxièmement, de l'évolution des échanges hors énergie qui ne cesse d'être inquiétante, troisièmement, du fléchissement du secteur agro-alimentaire et de celui de certains produits industriels et autres biens destinés aux ménages.

Ainsi, au travers de notre commerce extérieur, nous pouvons déceler les forces et les faiblesses de notre appareil économique.

Il apparaît nettement que nous devons supporter, premièrement, une double pression déficitaire consécutive, d'une part, à notre nécessaire approvisionnement de produits énergétiques et, d'autre part, à la dégradation de nos échanges avec les pays industrialisés; deuxièmement, la concurrence décroissante des pays en voie de développement; troisièmement, le lent dépérissement de nos excédents traditionnels du secteur industriel et du secteur agro-alimentaire.

Tout ce qui précède m'autorise, je crois, à vous prier, monsieur le ministre, de nous indiquer quels sont les moyens que vous comptez mettre en œuvre pour reconsidérer complètement votre politique du commerce extérieur.

Pour notre part, nous nous permettons de suggérer modestement de développer de façon décisive les ressources importantes que sont notamment l'agriculture, la forêt, la micro-mécanique, etc., de manière à reconquérir un marché intérieur de produits abandonnés depuis plusieurs années au marché extérieur.

Comme je l'indique dans mon rapport, il apparaît qu'à la différence de la politique antérieure, celle à suivre maintenant en matière de commerce extérieur ne doit pas être autonome, mais partie intégrante d'une stratégie économique globale.

Les crédits budgétaires pour le commerce extérieur sont d'autant plus difficiles à appréhender qu'ils sont répartis et gérés par différents services qui dépendent non seulement de services du ministère des finances, mais aussi de cellules spécialisées qui sont insérées dans plusieurs départements ministériels: agriculture, affaires étrangères, industrie notamment.

Néanmoins, nous avons essayé de présenter dans notre rapport les principales dépenses engagées pour le développement du commerce extérieur.

En ce qui concerne les moyens mis à la disposition des services, on observe que les frais de personnel et les subventions pour l'expansion économique à l'étranger sont supérieurs respectivement de 19,1 p. 100 et de 11,9 p. 100.

Cependant, si nous tenons compte de la revalorisation nécessaire des crédits antérieurs, consécutive à la hausse des prix, il reste peu de moyens pour assurer le développement de nos exportations. La création de 80 postes contractuels et de 20 postes auxiliaires étrangers, qui permettront la spécialisation d'un certain nombre d'agents, ne paraît pas, à cet égard, suffisante non plus que ne paraissent suffisantes les procédures tendant à intéresser les petites et moyennes entreprises dans leur approche des marchés étrangers.

Les crédits provisionnels concernant la garantie des risques économiques sont pratiquement inchangés — 2 750 millions de francs contre 2 700 millions. A ce sujet, je rappelle que la garantie ne jouant qu'après exécution effective des travaux et fournitures, il est difficile d'apprécier le coût annuel du risque économique supporté par l'Etat.

Les crédits privés à moyen et long terme ont quadruplé entre 1970 et 1976. Cette tendance doit se poursuivre dans les prochaines années, compte tenu des contrats de biens d'équipement garantis et signés en 1974.

Pour ce qui est du coût des procédures, on relève: premièrement, une augmentation sensible de 400 à 800 millions de francs des bonifications d'intérêt relatives à la consolidation des crédits bancaires aux exportations; deuxièmement, une progression des prêts publics — de 830 millions de francs à 970 millions de francs — à des Etats étrangers en vue de faciliter l'achat de biens d'équipement.

Cette politique du crédit, dont on retrouve les caractéristiques dans de nombreux pays industrialisés, a un coût financier croissant, il ne faut pas se le dissimuler.

Le système d'aides ne saurait, à lui seul, constituer un élément permanent d'une politique commerciale. Il faut donc connaître les effets des aides financières afin de mesurer l'importance qu'elles doivent revêtir les unes par rapport aux autres, d'une part, et globalement, d'autre part. C'est ainsi que je suis amené, monsieur le ministre, à vous prier de vouloir bien faire connaître au Sénat les éléments qui permettent de mesurer l'efficacité ainsi que la rentabilité globale et relative des aides financières à l'exportation.

Au terme de ce très rapide examen, je me demande s'il ne serait pas opportun de redéfinir la stratégie de nos échanges extérieurs — arrêtée dans les années soixante dans un contexte économique international différent — et de consacrer une part plus importante de ces crédits à des actions en direction des marchés des pays membres de l'OCDE afin d'obtenir un effet multiplicateur sur nos ventes à l'extérieur plus important et de rétablir avec ces pays un équilibre des échanges sérieusement compromis.

J'indique enfin au Sénat que M. le ministre, suivant l'usage, a été entendu par la commission des finances. Au cours de cette audition, différentes et importantes questions lui ont été posées par nos collègues. Vous trouverez dans mon rapport écrit, pages 35 et suivantes, les réponses qui ont été apportées à ces interrogations. (*Applaudissements.*)

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

**M. Maurice Prévotau, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, s'il est un enseignement de la science économique que la crise actuelle n'a pas remis en question, c'est bien le dilemme « croissance-équilibre extérieur ».

En effet, tandis que l'expérience démontrait le caractère fictif du fameux dilemme « inflation-chômage », on peut toujours constater que la reprise de l'activité économique s'accompagne d'une détérioration de la balance commerciale.

La France ne fait pas exception à cette règle. Au taux de couverture de 103 p. 100 enregistré en 1975, année de récession où, pour la première fois depuis la guerre la production intérieure brute connut une baisse de 1,5 p. 100, a fait suite en 1976 un taux de couverture de 89 p. 100 seulement, avec la reprise de la croissance.

Cette constatation montre bien qu'à travers les résultats de notre commerce extérieur, ce n'est pas seulement la politique du ministre du commerce extérieur que l'on peut juger, mais l'ensemble de la politique du Gouvernement. Le solde de nos échanges avec l'étranger dépend fondamentalement de la marche générale de notre économie.

Cette remarque ne doit pas conduire à minimiser les efforts que vous déployez, monsieur le ministre, pour stimuler, coordonner l'action de tous ceux qui concourent au succès de cette opération délicate et risquée qu'est l'exportation. Je ne reprendrais pas le bilan excellemment dressé par notre éminent collègue M. Tony Larue.

Il convient, avant de porter un jugement sur ce qui a été fait depuis un an en matière de commerce extérieur, de rappeler un certain nombre de principes qui devraient dicter notre politique d'ouverture sur l'extérieur.

Au niveau des principes tout d'abord, il apparaît qu'il n'est pas suffisant de se contenter de développer nos exportations dans le jeu que constitue le commerce international : la partie se gagne à la fois à l'étranger et sur son propre terrain. Il semble même que c'est sur celui-ci que les entreprises françaises devraient faire porter leurs efforts, non seulement parce qu'il est plus facile de se battre en terre connue, mais encore parce que tout produit français qui s'impose à ses concurrents étrangers en France est potentiellement exportable.

En ce sens les produits importés constituent une sorte d'étude de marché gratuit sur les possibilités d'exportation nationale. Cette vigilance accrue en matière d'importation est liée au fait que les possibilités d'exportation apparaissent plus limitées : on réalise, en effet, qu'il est non seulement plus difficile d'équilibrer nos échanges par la hausse, c'est-à-dire en exportant davantage, mais encore plus dangereux, puisque l'ouverture accrue sur l'extérieur rend l'économie plus sensible aux aléas de la conjoncture internationale.

Il est donc indispensable que la France essaie de reconquérir son marché intérieur — et je sais que vous vous y employez, monsieur le ministre — pour que diminue le taux de pénétration des produits étrangers sur nombre de marchés.

Vous trouverez dans mon rapport écrit une analyse et des tableaux retraçant la place des produits étrangers dans les différents secteurs. D'une façon générale, on constate que si la France exporte 28 p. 100 de sa production industrielle et en importe 25 p. 100, il existe de très fortes disparités sectorielles. Les branches qui produisent des biens d'équipement et la plupart de celles qui fabriquent des biens intermédiaires sont très fortement liées au commerce extérieur tant en ce qui concerne les importations que les exportations.

A l'inverse, les industries de biens de consommation restent peu ouvertes à l'exception de l'automobile et de l'équipement ménager. En dehors de ces deux derniers secteurs, dont l'un est fortement excédentaire — il s'agit de l'automobile — et l'autre fortement déficitaire — l'équipement ménager — la majeure partie des activités considérées présente des soldes globaux très voisins de l'équilibre. Cette situation ne fait que traduire une des nouvelles lois de développement du commerce international qui veut que la division internationale du travail se fasse à l'intérieur des branches, au niveau même des produits, et ne procède pas d'une répartition des grands types d'activités entre les pays.

En ce qui concerne la structure géographique de nos échanges, on peut relever deux séries d'observations.

D'une part, la Communauté économique européenne absorbe plus de la moitié de nos exportations de demi-produits et de produits destinés aux ménages, je veux dire l'automobile, l'équipement ménager, le textile, le cuir et les chaussures, tandis que les pays extérieurs à l'organisation de coopération et de développement économique, c'est-à-dire les pays socialistes et les pays en voie de développement absorbent plus de 40 p. 100 de nos ventes de biens d'équipement et de produits des métaux.

D'une façon générale, hormis quelques brillantes exceptions comme l'automobile et les armements, la France apparaît assez largement dépendante de l'extérieur, même dans les secteurs où elle est globalement excédentaire grâce à ses exportations hors organisation de coopération et de développement économique, et cela aussi bien pour les biens d'équipement que pour les produits de consommation.

Cette situation pourrait se révéler inquiétante, d'un point de vue structurel, si elle traduisait une infériorité technologique des produits français capables seulement de concurrencer les produits plus performants des autres pays de la Communauté économique européenne, et notamment de l'Allemagne, sur les marchés des pays de l'Est et des pays en voie de développement, mais non sur les marchés des pays développés, et notamment sur le marché français.

En définitive, la reconquête du marché intérieur suppose sans doute la mise en œuvre de plans de restructuration, un changement d'attitude aussi bien des professionnels que des

consommateurs français chez qui on constate trop souvent un préjugé favorable à la technique étrangère que ne justifie pas une comparaison objective des performances des matériels produits en cause.

Aussi, la restructuration de notre appareil de production doit également s'accompagner d'une amélioration de l'image de marque des produits français sur le marché national.

Parler de maîtrise des importations traduit un nouvel état d'esprit issu de la crise, mais ne conduit pas à remettre en cause le parti d'ouverture sur l'extérieur que notre pays a pris depuis bientôt vingt ans. Il ne s'agit pas d'un retour au protectionnisme, dont l'adoption serait inévitablement suivie de représailles néfastes au développement économique mondial, même s'il s'agit de trouver des parades aux problèmes que causent à certaines de nos industries des importations par trop compétitives et que l'on a pris coutume d'appeler « importations sauvages ».

En fait, comme permettent de le constater les chiffres contenus dans le rapport écrit, les secteurs les plus touchés — notamment le textile, l'habillement et les chaussures — par ce phénomène des importations sauvages ne manifestent pas un taux de pénétration extrêmement important, puisqu'il se situe entre 21 p. 100 et 25 p. 100, c'est-à-dire assez proche de la moyenne de l'ensemble des industries manufacturières.

Par ailleurs, on peut également constater que les pays incriminés, c'est-à-dire pour la plupart d'entre eux les pays situés dans la zone hors organisation de coopération et de développement économique, ne représentent que le quart ou le cinquième de notre approvisionnement, soit 4 p. 100 à 5 p. 100 de notre production.

Si j'ai voulu, par ces quelques chiffres, rappeler la dimension exacte du problème, c'est, non pas pour le minimiser, car vous trouverez également dans le rapport écrit la réduction considérable du nombre d'emplois enregistrés dans ces branches au cours des dix dernières années mais pour bien insister sur le fait que les importations incriminées sont en réalité d'un montant absolu et relatif assez faible.

Cela dit, il convient de prendre des mesures. Je crois, monsieur le ministre, que vous pourrez rappeler la teneur de celles qui ont déjà été arrêtées en ce domaine. Nous nous souvenons que la notion d'importations sauvages recouvre essentiellement deux notions différentes.

Il existe, d'une part, des importations en provenance de certains pays en voie de développement, hypercompétitives mais régulières c'est-à-dire dont les bas prix proviennent simplement de la faiblesse des charges salariales du pays d'origine ainsi que de l'existence de disparités anormales de charges sociales entre pays de la communauté économique européenne, et en cela je pense au secteur de la chaussure.

Il existe, d'autre part, des importations irrégulières, c'est-à-dire en contravention avec les règles internationales définies par le GATT ou certaines règles nationales ou communautaires.

Vous trouverez dans mon rapport écrit le détail de ces types d'importations. Cependant il faut rappeler qu'elles peuvent faire plus facilement l'objet de mesures de contrôle que les importations régulières. Mais je voudrais simplement attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la part des détournements de trafic qui est d'autant plus délicate à observer qu'une surveillance trop stricte aboutirait à remettre en cause la libre circulation à l'intérieur de la Communauté économique européenne.

C'est donc au niveau même des institutions communautaires qu'il convient de faire porter l'essentiel de nos efforts de contrôle. De ce point de vue, la commission des affaires économiques et du Plan peut se féliciter de la fermeté de l'attitude du Gouvernement dans la négociation actuellement en cours pour le renouvellement de l'accord multifibre. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que dans votre intervention, vous nous précisiez tant la position du Gouvernement français que celle de la commission de la Communauté économique européenne chargée de la négociation.

J'en viens maintenant à l'évolution récente de nos échanges. Je n'insisterai pas sur le déficit enregistré dans le domaine de l'énergie, ni même sur le déficit constaté en matière de produits alimentaires qui, pour les neuf premiers mois de l'année, atteignait tout de même 8,6 milliards de francs.

En revanche, sur le plan plus structurel, la commission des affaires économiques souhaiterait, monsieur le ministre, que vous précisiez votre politique de rééquilibrage des échanges extérieurs dans deux domaines, d'abord, en matière agricole, pour les échanges de produits agro-alimentaires, ensuite et surtout en ce qui concerne le soja et les plantes protéagineuses dont le déficit a atteint en 1976 2,6 milliards de francs et pour lesquels l'importation assure 85 p. 100 de la demande intérieure.

Je connais votre souci à ce sujet. Aussi permettez-moi de vous rappeler, monsieur le ministre, que nous cultivons, en France, une légumineuse qui, outre son grand intérêt agronomique, est une excellente plante protéagineuse : la luzerne. Son rendement à l'hectare est de 2 à 2,5 tonnes contre 1 à 1,1 tonne pour le soja.

Je ne saurais mieux faire que de vous prier d'attirer l'attention de votre collègue, M. le ministre de l'agriculture, sur l'intérêt qu'il y aurait à encourager la production de luzerne qui, déshydratée, pourrait contribuer à notre indépendance comme à celle de la CEE en matière de protéines, vis-à-vis des pays tiers.

Beaucoup plus étonnant est notre déficit en produits de bois et dérivés qui a atteint, en 1976, 8 300 millions de francs. Il a été ainsi multiplié par cinq en valeur depuis 1967.

Telles sont, monsieur le ministre, les préoccupations que la commission des affaires économiques et du Plan a voulu manifester avec le plus d'acuité à l'occasion de ce budget. Le rapport écrit vous rappelle l'ensemble de nos soucis et nous vous entendrons avec intérêt confirmer la politique de votre ministère. Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose d'adopter les crédits relatifs au projet de budget concernant le commerce extérieur. (*Applaudissements.*)

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

**M. Maurice Schumann.** Le rapporteur de la commission des affaires économiques vient de rendre un juste hommage à la fermeté déployée par le Gouvernement dans les négociations engagées à Bruxelles et à Genève par la commission au nom de l'ensemble des Neuf à la veille de l'éventuel renouvellement de l'accord multilatéral.

Nous savons au Sénat, et nous l'avons dit à plusieurs reprises, que vous n'êtes pas étranger, monsieur le ministre, au redressement qui s'est opéré dans ce domaine depuis quelques mois. Mais ce que nous savons aussi, c'est que la fermeté à laquelle il vient d'être fait allusion va, au cours des jours qui viennent, être mise à très rude épreuve. En effet, il n'est plus dissimulé par personne que le conseil des ministres de la Communauté sera prochainement saisi d'une demande de dépassement fort importante du niveau fixé par le mandat de négociation. Celui-ci, je le rappelle d'un mot, avait pour objet de ramener le taux de pénétration à celui de 1976. Or, pour les produits les plus sensibles, ce taux marquait déjà une augmentation de 25 p. 100 et 38 p. 100 par rapport à 1975. Je pense ici aux produits les plus sensibles, c'est-à-dire les filets et les tissus de coton. La demande de la commission risque d'être d'autant plus dangereuse que la globalisation demeurera imparfaite tant que, pour les pays associés ou les pays jouissant d'un régime préférentiel, une décision n'aura pas été suggérée ou prise, tant que la répartition du fardeau entre tous les pays membres de la communauté n'aura pas été définie.

Dans ces conditions, je ne peux que joindre ma voix à celle de M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et à celle de M. le rapporteur de la commission des finances — j'ai beaucoup apprécié son rapport et ses conclusions — pour vous demander de bien vouloir confirmer devant le Sénat qu'en tout état de cause, le Gouvernement n'acceptera jamais que le mandat de négociation confié à la commission par le conseil des ministres soit outrepassé.

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

**M. René Jager.** Mes chers collègues, la récession économique qui atteint actuellement les économies des pays développés est, sans doute, l'une des plus graves que nous ayons connues depuis la guerre.

Le quadruplement du prix du pétrole, la hausse du prix des matières premières, le désordre monétaire mondial, le rôle et le poids des entreprises multinationales, enfin l'émergence des nouveaux pôles producteurs que constituent certains pays ou groupes de pays en voie de développement contribuent gravement à perturber un système commercial de libre-échange qui a été, pour l'économie occidentale, le support d'une croissance sans précédent.

Face à cette situation, qui bouleverse les courants commerciaux et entraîne des incidences graves sur l'emploi, monte déjà, de-ci, de-là, le chant des sirènes, je veux dire les arguments de ceux qui prônent, dans l'incertitude du moment, le retour ou l'instauration d'un protectionnisme plus ou moins déguisé.

Cette incertitude économique, qui rend imprévisible l'évolution même de nos sociétés, nous amène à considérer avec une certaine gravité les importantes négociations commerciales multi-

latérales qui se déroulent sous le nom de « Tokyo round ». Nous nous réjouissons de noter que, depuis le mois de septembre, et grâce notamment au calendrier de travail proposé par les Américains, les négociations ont été reprises de façon plus décisives.

Deux étapes ont été prévues : avant le 15 janvier, doivent être précisés les aspects de travail sur tous les domaines de négociation et à partir de cette date, devrait s'engager la négociation proprement dite.

Il ne me semble pas que ce calendrier ait été remis en cause par un seul des partenaires ; aussi serait-il intéressant, monsieur le ministre, alors que nous sommes à près d'un mois de l'échéance, que vous nous fassiez part des hypothèses de travail de la France.

Les situations de nos économies sont, au départ, inégales et coexistent d'importantes disparités tarifaires ou non tarifaires. Nous savons que les Etats-Unis, qui se font les champions du système libéral, sont en réalité très protégés et disposent d'un tarif douanier parmi les plus élevés du monde.

La détermination, « valeur en douane », des produits leur permet, d'autre part, toutes les modulations et cette situation a été renforcée en 1975 par la mise en place du « trade-act ».

Le Japon, qui pénètre si aisément sur les marchés occidentaux, défend efficacement le sien. A côté de ces deux grands, la Communauté économique européenne apparaît bien fragile et bien ouverte aux échanges.

Aussi est-il fondamental d'obtenir que soient égalisées les conditions d'accès aux différents marchés.

Sans ce premier accord, il va de soi que nous ne pourrions continuer à faire route commune et je sais que le Gouvernement français s'emploie à obtenir une harmonisation équilibrée des politiques suivies dans ce domaine.

La communauté économique européenne a adopté, en 1975, des directives de négociation afin que soit défendue une ligne commune. Mais des divergences existent en fonction de ce que les pays attendent de ces négociations du GATT. La France et certains autres pays souhaiteraient une limitation de la libération supplémentaire des échanges, tandis que l'Allemagne soutient la thèse d'une libération maximale.

Ne craignez-vous pas, monsieur le ministre, que cette divergence risque de s'accroître en raison des situations économiques différentes de nos deux pays ? Dans le droit fil de cette préoccupation, est-il possible d'ores et déjà d'estimer le seuil en deçà duquel aucune réduction tarifaire ne sera effectuée ?

Nous nous félicitons de l'importance accordée au domaine agricole et de la volonté communautaire de mise en place d'une organisation des marchés internationaux. Nous ne saurions oublier que la Communauté économique européenne est le premier importateur et le deuxième exportateur mondial de produits agricoles. Les Etats-Unis n'ont jamais fait mystère de leur volonté de voir démanteler cet espace agricole qui est l'une des seules réalisations, encore que bien ébranlée, de la Communauté économique européenne.

Enfin, aucun ordre économique ne peut être bâti sans un ordre monétaire stable. Pouvez-vous nous dire si ce problème sera abordé au fond, car il est évident qu'aucune stabilité des échanges, quels que soient les barèmes tarifaires ou les aménagements qui interviendront, ne peut exister tant que certains pays pourront jouer de leur monnaie comme instrument de dérèglement des échanges et de domination politique et économique ? Il est regrettable, à cet égard, que le « préalable monétaire » posé à Tokyo en 1973 se soit estompé pour ne plus constituer qu'un « élément d'appréciation » de l'équilibre des résultats des négociations.

Je voudrais terminer, monsieur le ministre, en soulignant l'importance que nous attachons à ces négociations qui tentent d'adapter nos normes commerciales aux nouvelles conditions des échanges. L'ampleur des sujets abordés, l'urgence qui s'impose à tous les pays de trouver des solutions pour que puisse subsister un système libéral d'échange, permettent de dire que se négocie véritablement, dans le cadre du GATT, un nouvel ordre économique mondial. Aussi serons-nous attentifs aux précisions que le Gouvernement voudra bien nous apporter dans ce domaine.

Je voudrais, connaissant le sens de l'action positive que vous menez à la tête du ministère du commerce extérieur, vous demander de préciser les actions que vous comptez entreprendre ou développer concernant les points suivants : la mise en place de sociétés de commerce international pour mieux aider les petites et moyennes industries dans leurs efforts d'exportation ; le développement des exportations dites de service, notamment

pour les services tertiaires et les services d'ingénering ; la décentralisation régionalisée des procédures en ce qui concerne les formalités d'exportation.

Telles sont, monsieur le ministre, les préoccupations que j'ai l'honneur de vous exposer au nom de mon groupe. Le Sénat tout entier serait heureux d'avoir, sur ces problèmes, vos éclaircissements. (Applaudissements.)

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

**M. René Debesson.** Mes chers collègues, comme tout le monde, je me réjouis de l'amélioration constatée depuis quelques mois puisque notre commerce extérieur est en équilibre. Cependant, chacun en reconnaît la fragilité et si l'équilibre réalisé actuellement persiste encore quelques mois, il est à craindre qu'une reprise de notre activité industrielle, si impatiemment attendue, provoque un accroissement de nos importations et donc de nouvelles inquiétudes pour notre balance des comptes, déjà compromise par les déficits antérieurs et les emprunts à l'étranger. Il nous faut donc redoubler d'efforts dans le domaine des exportations.

A l'Assemblée nationale vous avez fait état, monsieur le ministre, des initiatives qui ont été prises depuis votre arrivée à la tête de ce ministère. Je retiendrai celles qui tendent à donner à notre appareil commercial des dimensions qui se rapprochent de celles qu'ont instituées les Japonais et les Allemands.

L'IDI a pris des participations dans une demi-douzaine de sociétés commerciales. Des banques nationalisées, la Société générale, la BNP, ont créé des sociétés pour le commerce international. L'une d'elles a racheté aux Etats-Unis une chaîne de distribution. Cette initiative devrait permettre à un certain nombre de PMI d'écouler leurs produits, même si l'on est encore loin des « shoshas » japonaises qui associent à la fois les banques et les industriels.

A mon sens, vos représentants dans les ambassades et les consulats devraient être à la fois les conseillers des exportateurs, leurs accompagnateurs quand ils se rendent sur place, et les prospecteurs de débouchés nouveaux.

Je ne doute ni de leurs capacités, ni de leur bonne volonté, mais je crains qu'ils ne soient pas assez nombreux, comme le soulignait tout à l'heure M. le rapporteur de la commission des finances. Pourtant, l'enjeu vaut la dépense.

J'ai eu l'occasion de vous parler, à la commission des affaires économiques, de cet exportateur qui, ayant écrit à dix attachés commerciaux, a reçu une excellente réponse, huit à côté de la question alors que l'un des destinataires ne répondait même pas.

L'actualité est à la Chine qui nous a envoyé, cette semaine, son ministre. C'est un marché gigantesque, mais nous avons perdu la quatrième place que nous y occupions pour tomber à la troisième.

M. Jacques Bruneau, du groupe Total, s'est trouvé en Chine au mois d'octobre, en même temps que M. Genscher, ministre du commerce de la République fédérale d'Allemagne. Celui-ci était accompagné d'une délégation comprenant cent-deux participants, tous hauts dirigeants de l'industrie, du commerce et de la banque.

Le ministre japonais du commerce extérieur venait de repartir, après un séjour de plusieurs semaines, mais en laissant sur place de très nombreux dirigeants de grosses firmes japonaises. Peut-être, monsieur le ministre, pourriez-vous vous inspirer de ces méthodes pour un prochain voyage ?

On ne peut obtenir, apparemment, de bons résultats en Chine, qu'en faisant preuve d'une grande patience et en restant sur place longtemps. Nos vœux vous accompagneront pour le plein succès de votre entreprise. Le redressement de notre balance des comptes est indispensable à l'avenir de notre pays. (Applaudissements.)

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

**M. André Rossi, ministre du commerce extérieur.** Messieurs les rapporteurs, je vous remercie pour la clarté, la précision et l'objectivité de vos rapports. Je vais tenter de répondre aux questions majeures que vous m'avez posées et de satisfaire les curiosités des orateurs qui vous ont succédé.

Je serai assez bref dans la description de la situation politique puisque les deux rapports étaient très complets sur ce point. Je voudrais simplement, un an après, essayer de faire part rapidement, à votre assemblée, des orientations et des mesures qui ont été décidées ou qui sont actuellement en cours d'application. Je m'efforcerais également de percevoir l'avenir.

Première constatation, notre balance commerciale est sur la voie du redressement. Comme le sait M. le rapporteur Tony Larue, elle est depuis deux mois en équilibre et nous enregistrons même un excédent.

Durant le second semestre de 1976, nous avons enregistré des déficits mensuels très préoccupants. En 1977, la situation s'est progressivement améliorée. Le déficit mensuel moyen, qui s'établissait pour le quatrième semestre de 1976 à 2,8 milliards de francs, n'était plus, au premier semestre 1977, que de 1,8 milliard de francs. Au second semestre de la même année, il diminuait encore pour se fixer à 1 milliard de francs. Au troisième trimestre, il était de 750 millions de francs. Le premier mois du quatrième trimestre marque, vous le savez, l'équilibre.

Une telle continuité est significative. Elle est l'indice d'un rétablissement profond et souligne l'ensemble de l'action gouvernementale. Je remercie M. le rapporteur PrévotEAU de l'avoir souligné tant il est vrai que le commerce extérieur se trouve lui-même lié à un certain nombre d'éléments économiques, et d'abord monétaires. Ainsi, la stabilisation du franc pendant ces quinze mois a permis incontestablement d'améliorer les chiffres du solde de la balance commerciale.

J'avais attiré votre attention ici-même, il y a un an, sur deux tendances qui me préoccupaient beaucoup. En effet, 1976 avait marqué, d'une part, un déficit accru avec les pays industrialisés, d'autre part, une dégradation du solde de la balance des biens de consommation qui, encore excédentaire de quelque 4 milliards de francs en 1974, se trouvait, l'an dernier, déficitaire de 2,5 milliards, ce qui était évidemment considérable. Des efforts ont été accomplis et un certain nombre de progrès ont été enregistrés.

S'agissant du déficit avec les pays industrialisés, je note, pour les neuf premiers mois de 1977, une amélioration de la situation par rapport à l'année précédente, en particulier au niveau de nos rapports avec les Etats-Unis, avec la Communauté économique européenne et avec l'OCDE, hors CEE. Le fait que notre déficit, fort important vous le savez, ait diminué, pendant cette période, de 2,5 milliards de francs, est tout de même significatif.

De tels résultats ne sont évidemment pas le fait du hasard, mais bien les fruits d'une politique. C'est donc d'une politique globale qu'il s'agit ici. Je crois qu'elle a fait ses preuves, notamment, je le répète, en ce qui concerne le maintien de la stabilité monétaire française.

Je voudrais donc ici, pour faire mon compte rendu devant vous, me limiter aux trois axes suivants : la modération de notre charge d'importation, le développement de nos exportations, l'amélioration de l'environnement du commerce extérieur.

En ce qui concerne la modération de notre charge d'importation, il faut savoir que les difficultés qu'a connues et que connaît encore notre commerce extérieur proviennent non pas d'un fléchissement de nos exportations, puisqu'elles sont, en octobre dernier, comparativement à octobre de l'année précédente, supérieures en valeur de 16 p. 100, mais bien d'une progression de nos achats à l'étranger. Nous sommes un pays profondément attaché à la liberté des échanges. Nous n'entendons donc pas répondre à ce problème par une sorte de repli. Par conséquent, nous maintiendrons notre ouverture sur l'extérieur, mais nous pensons qu'il est possible d'agir sur le coût et sur le volume de nos importations.

Agir sur le coût, c'est veiller à la stabilité monétaire. J'en ai parlé tout à l'heure et je rappelle ici que toute dépréciation de 1 p. 100 entraîne environ 1 200 millions de francs de déficit supplémentaire.

Agir sur le volume de nos importations, c'est en maîtriser le développement. Pour acquérir cette maîtrise, nous avons choisi d'agir dans le sens, d'une part, des économies d'énergie et, d'autre part, d'une surveillance plus étroite des importations dites sauvages — j'y reviendrai — et, enfin, d'encourager la reconquête du marché intérieur. Je remercie M. PrévotEAU d'y avoir consacré un développement intéressant et, en particulier, d'avoir cité le déficit des dérivés du bois qui se trouve être, avec ses 8 500 millions de francs, le second déficit français après le déficit énergétique.

Dans ce domaine, d'ailleurs, je voudrais rassurer le rapporteur en lui indiquant que, pas plus tard qu'hier, le Gouvernement qui, vous le savez, étudie systématiquement les secteurs en difficulté, s'est préoccupé de celui-ci et a pris un certain nombre de mesures en ce qui concerne aussi bien la valorisation de la forêt que l'aide et l'incitation à apporter à un ensemble d'investissements qui pourraient avoisiner 1 200 millions de francs.

De la même façon, d'ailleurs, il a évoqué un problème que j'avais moi-même déjà abordé dans un article de presse : celui du soja, qui occasionne un très lourd déficit, déficit dont je précise que, de surplus, il se fait sans aucune compensation par rapport au pays où nous l'achetons, c'est-à-dire les Etats-Unis.

Il a évoqué le problème de la luzerne. Je lui dirai simplement qu'effectivement il s'agit là d'un élément du plan protéine. C'est très volontiers que je saisisrai mon collègue ministre de l'agriculture de l'ensemble des développements qu'il a faits tout à l'heure et dont je partage entièrement la finalité.

Une attention particulière doit également être portée à cette progression des importations sauvages. Distinguons, je crois, d'abord, les importations hautement et naturellement compétitives, concurrentielles, de ce qui est vraiment l'importation irrégulière. Nous ne pouvons pas admettre les détournements de trafics, telles les fraudes sur l'origine, les pratiques de dumping et, d'une façon générale, toutes les formes de concurrence déloyale, qu'elles se situent dans la Communauté ou hors la Communauté.

Sur ma demande, le comité interministériel du 12 juillet, consacré au commerce extérieur, a décidé de renforcer les contrôles tant à l'intérieur du pays qu'à nos frontières et de s'engager dans une politique de meilleure utilisation des normes. En même temps, il a décidé de mener auprès de Bruxelles une politique très active soit en faisant jouer l'article 115 du traité de Rome, soit en proposant à la Commission un certain nombre de dossiers antidumping, soit enfin en agissant aussi auprès de la Communauté pour que le problème du perfectionnement passif soit enfin réglé.

La France a montré d'ailleurs qu'elle entendait faire preuve de fermeté. Tout à l'heure, je crois que c'est le président Schumann qui rappelait les mesures que nous avons prises le 18 juin dernier dans le secteur du textile. Tout à l'heure je reviendrai plus amplement à la question posée par M. Schumann en ce qui concerne l'accord multifibres. Sur ce point, j'insiste sur le fait que la France a joué au sein de la Communauté un rôle majeur, puisque c'est notre pays qui a pris les décisions du 18 juin. Je rappelle que ces décisions ne sont pas protectionnistes, puisqu'elles ont consisté à faire jouer des clauses de sauvegarde régulièrement prévues dans les accords, et que la Communauté, cinq semaines plus tard, les adoptait à son tour.

Quoi qu'il en soit, les industriels français ne doivent pas pour autant tout attendre de l'action gouvernementale. Il leur revient de procéder aux adaptations nécessaires pour mieux répondre aux besoins de la demande nationale.

Notre deuxième axe consiste à accroître nos exportations. Dans ce domaine, plusieurs actions étaient nécessaires. La première était le déploiement géographique. Il importe de nous souvenir que nos prospections de marchés lointains ou de marchés en voie de développement ne doivent pas nous faire oublier nos échanges avec les pays industrialisés. Ainsi que je l'ai rappelé à maintes reprises, les voyages que j'ai entrepris moi-même aux Etats-Unis, au Canada, en Europe du Nord, avaient justement pour but d'inciter les exportateurs français à se porter vers ces pays pour lesquels notre déficit était vraiment trop lourd.

De même qu'on ne doit négliger aucun pays, j'insiste sur le fait qu'on ne doit négliger aucun secteur.

Durant les dernières années, un effort particulier a été fourni en faveur de l'exportation des produits manufacturés, tout particulièrement des biens d'équipement. Ces postes dégagent régulièrement des surplus importants. C'est un point positif qui se confirme d'ailleurs, puisque, cette année, il enregistre 27 p. 100 d'augmentation par rapport à l'année précédente. Cependant, il ne saurait à lui seul sous-tendre l'ensemble du développement de l'exportation française.

Il conviendrait donc, parallèlement, d'accroître nos ventes à l'extérieur par un effort en faveur des ventes de biens de consommation, de produits agricoles et de services.

Cela nous a conduits, par conséquent, à engager une deuxième action tendant à augmenter le volume exportable. Exporter plus de biens de consommation suppose, bien évidemment, de mobiliser les petites et moyennes industries vers le commerce extérieur; M. PrévotEAU a déjà évoqué ce problème.

Sur ce point, je rappellerai à M. le rapporteur spécial que l'ensemble de nos procédures comporte des mesures tendant à faciliter l'action des petites et moyennes industries. Cela a également été vrai pour l'encadrement du crédit.

Voici quelques exemples de procédures : l'aide au financement de stocks à l'étranger, l'extension de l'assurance « offre », de l'assurance « prospection simplifiée », le renouvellement de la procédure « Nouveaux exportateurs ». Toutefois, je ne voudrais pas ici entrer dans le détail des procédures. Je souhaitais simplement rappeler que les petites et moyennes industries disposent réglementairement de conditions plus favorables que les autres exportateurs.

Enfin, un autre élément me paraissait être la conséquence logique de cette mobilisation des petites et moyennes industries à l'exportation : les aider à trouver l'outil commercial qui, en France, n'est pas encore suffisamment développé et auquel d'ailleurs ont fait allusion MM. Debesson et Jager, à savoir les sociétés de commerce international.

Sur ce point, M. Debesson a fait lui-même le compte rendu que j'aurais dû faire sur les créations de sociétés de commerce international dans l'année 1977. Je n'y reviendrai pas, sinon pour noter que nous sommes là devant le problème du développement de cet outil commercial, absolument nécessaire dans un pays où, pour l'instant, l'exportation n'est assurée par les sociétés de commerce international qu'à concurrence de 15 p. 100, alors que ce taux atteint 35 p. 100 pour les exportations allemandes et 56 p. 100 pour les exportations japonaises.

Dans le domaine de l'exportation, une autre action est à accomplir. Il s'agit, bien évidemment, du secteur des exportations agro-alimentaires. A ce propos, je voudrais rappeler la création voilà maintenant deux mois du conseil supérieur des exportations agricoles que j'ai l'honneur de présider et qui s'est, d'ailleurs, déjà réuni trois fois. Sa mission est la suivante : d'une part, rechercher toutes les améliorations d'aide et de procédure que l'on peut déceler en ce qui concerne les exportations agricoles; d'autre part, faire toutes propositions ou suggestions pour faciliter ces exportations; enfin, amener la Communauté à adopter une politique exportatrice, tant il est vrai que depuis vingt ans la Communauté se limite à gérer les échanges agricoles intracommunautaires.

Nous nous trouvons à un moment où la Communauté devient largement auto-suffisante dans le domaine agricole et nous avons le devoir de penser également aux marchés hors CEE. C'est le rôle même du conseil supérieur des exportations agricoles.

Dans le domaine agricole, nous avons mis en place une garantie Coface, afin de prémunir les exportateurs contre les risques de variations des montants compensatoires en attendant que la politique que nous menons à Bruxelles en vue de les voir disparaître puisse aboutir au succès que nous attendons.

Une action est également menée pour les vieillissements des vins et alcools; nous avons institué des crédits spéciaux pour financer ces stocks de vieillissement.

Enfin, il est bien évident qu'il convient de faire vis-à-vis des services l'effort nécessaire pour développer les volumes exportables. En effet, il s'agit là d'un secteur important qui, malheureusement, a souvent été un peu oublié ou, plus exactement, qui ne disposait pas, du point de vue des aides et encouragements, des mêmes avantages que les marchandises. Or, au cours de la réunion du comité interministériel du 12 juillet dernier, nous avons décidé d'assimiler totalement les services aux marchandises dans les procédures d'encouragement à l'exportation.

Je crois d'ailleurs qu'au-delà de cette mesure une autre s'impose, qui consiste à informer le pays, à sensibiliser les opérateurs du commerce extérieur à l'intérêt des services. C'est donc à une vaste campagne d'information que je vais prochainement me livrer pour inciter nos industriels à acquérir une pleine maîtrise de leurs opérations de commerce extérieur, autrement dit à vendre CAF ou à acheter FOB, ce qui malheureusement n'est pas généralement le réflexe de beaucoup d'opérateurs.

Enfin, je voudrais terminer sur le troisième volet, c'est-à-dire l'amélioration de l'environnement du commerce extérieur en informant la Haute assemblée du fait que nous allons maintenant d'ici à une huitaine de jours annoncer la création d'un conseil supérieur des formations au commerce international, dont le rôle sera de coordonner l'ensemble des enseignements en France dans ce domaine en respectant la particularité de cette sorte d'enseignement, composé d'un enseignement public, d'une enseignement privé et d'un enseignement consulaire; les trois seront donc parfaitement respectés.

**M. Gérard Ehlers.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. André Rossi,** ministre du commerce extérieur. Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Ehlers avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Gérard Ehlers.** Monsieur le ministre, j'aimerais que vous puissiez répondre dans votre exposé à deux questions qui me paraissent essentielles : d'une part, vous est-il possible de nous donner votre opinion sur le rapport Limouzy dénonçant les pratiques frauduleuses et l'inefficacité des contrôles des importations sauvages, ainsi que sur les propositions qu'il contient; d'autre part, en ce qui concerne les exportations de capitaux français, peut-on avoir une idée de l'importance de ceux-ci ? Cela m'évitera d'intervenir sur le titre III.

**M. André Rossi,** ministre du commerce extérieur. Toujours en ce qui concerne l'environnement du commerce extérieur, je terminerai en rappelant, d'abord, la déconcentration des procédures dans chacune de nos provinces. En effet, après l'expérience bien réussie de Lyon, nous avons maintenant décidé

de décentraliser, aussi bien au niveau du CFCE — le centre français du commerce extérieur — de la BFCE — la banque française du commerce extérieur — et de la COFACE — compagnie française d'assurances pour le commerce extérieur — c'est-à-dire l'ensemble administratif et bancaire, les moyens du commerce extérieur dans cinq autres régions de France, en attendant de pouvoir étendre cette décentralisation à l'ensemble du territoire, ce qui évitera ainsi à tous les opérateurs du commerce extérieur de province d'avoir à se rendre à Paris, comme c'était le cas jusqu'à présent.

Tel est, mesdames, messieurs les sénateurs, rapidement résumé, l'ensemble des actions menées dans le courant de cette année.

Parvenu à ce stade, je terminerai sur l'environnement international auquel nous nous trouvons confrontés, ce qui me permettra de répondre à la fois à M. Jager en ce qui concerne les négociations commerciales multilatérales, à M. Schumann en ce qui concerne l'accord multifibre et à M. Ehlers en ce qui concerne le rapport Limouzy. Je précise, d'ailleurs, que j'ai été le premier entendu devant cette commission et le dernier à clôturer la liste des très nombreuses personnes qui ont été entendues par elle.

J'ai personnellement approuvé, à la fois l'esprit de ce rapport, dont je rappelle qu'il n'a rien d'un rapport protectionniste, au contraire, et aussi beaucoup de ses mesures. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, j'ai publiquement déclaré à l'Assemblée nationale que je souhaitais, en l'étudiant plus à fond, pouvoir donner le plus de suite possible aux différentes propositions qu'il contient.

M. Ehlers me pardonnera si je ne peux lui répondre de mémoire sur la balance des paiements qui n'est pas de ma compétence, mais il pourra poser cette question à mon collègue des finances.

Le monde dans lequel nous vivons, mesdames, messieurs les sénateurs, a beaucoup changé au cours de ces quatre ou cinq dernières années. Quand on regarde le paysage international, aujourd'hui, on est bien obligé de constater qu'il est tout à fait différent de celui des années 1960-1973.

Aujourd'hui, nous pouvons constater à la fois un désordre monétaire international — hélas ! bien installé ! — l'augmentation brutale du prix du pétrole et du prix des matières premières, l'émergence des pays en voie de développement, l'existence de quasi-monopoles technologiques : je pense plus particulièrement à l'aéronautique, au domaine spatial, à l'informatique, activités détenues pratiquement par un seul pays ; je pense à l'existence de réels cartels de vente.

Autrement dit, c'est un monde qui est à la fois en crise et qui pourtant se cherche dans les moyens de poursuivre cette évolution vers la liberté des échanges qui a été la grande ambition depuis la fin de la dernière guerre.

Devant cet ensemble de changements, le Gouvernement a réfléchi à ce que l'on appelle « la croissance ordonnée des échanges ». Je n'entrerai pas ici dans le détail de cette réflexion. Elle peut se résumer en trois idées principales.

D'abord je crois que le moment est venu, pour les pays développés, de s'efforcer de répondre en commun à des problèmes qui leur sont communs. Je pense ici à des problèmes comme les chantiers navals, la sidérurgie. Il est clair que si chaque pays continue à répondre individuellement à ces problèmes, il répondra par des mesures protectionnistes et ainsi commencera la spirale du protectionnisme.

Je pense aussi que dans le domaine des monopoles technologiques, la coopération internationale et plus spécialement la coopération européenne, deviennent de plus en plus une évidence, une nécessité. Dans le domaine aéronautique, où cette coopération est déjà engagée au niveau de *Concorde* et de *Airbus*, je crois que, dans l'ensemble, nous ne pouvons pas résoudre ces problèmes à l'échelon national, mais dans le cadre d'une véritable coopération européenne.

Enfin, la troisième idée de cette croissance ordonnée des échanges, c'est l'amélioration du cadre des échanges internationaux.

Nous trouvons là, incontestablement, une plate-forme, une enceinte, qui nous permettra effectivement de pouvoir faire jouer l'ensemble de nos positions dans la négociation commerciale multilatérale commencée comme vous l'avez dit, monsieur Jager, en 1972, mais qui reprend une plus grande activité, une plus grande vitalité depuis quelques mois.

La position française, dans le cadre de la Communauté, a toujours été claire et très ferme. Pour nous, il ne s'agit pas d'une simple négociation tarifaire, il s'agit d'une négociation qui intéresse l'ensemble des problèmes du commerce international.

Par conséquent, nous jugerons des résultats de cette négociation en fonction d'un équilibre des résultats et non pas d'un équilibre des concessions. Je le dis bien, pour nous, ce n'est pas seulement une affaire de barrières tarifaires, c'est aussi tout le problème des obstacles non tarifaires dont tout le monde sait que, finalement, ils représentent des entraves beaucoup plus graves dans le commerce international que les seules barrières tarifaires.

Cela ne nous empêche pas, dans le domaine tarifaire, d'avoir été très précis et d'avoir en particulier, non seulement toujours défendu la thèse de la réduction harmonisante et non pas linéaire des tarifs, mais aussi d'avoir rappelé, il y a quinze jours à Bruxelles, que pour nous les propositions faites par les Etats-Unis dans ce domaine devaient être notées, mais qu'il n'était pas question d'aller plus loin tant qu'on n'aurait pas progressé dans les hypothèses du travail du secteur non tarifaire.

**M. Maurice Schumann.** Très bien !

**M. André Rossi, ministre du commerce extérieur.** Dans le domaine non tarifaire, les positions françaises, que je ne vais pas ici énoncer, mais dont je vais rappeler deux ou trois éléments principaux, concernent, je le rappelle, le problème de la valeur en douane — pour nous, c'est un préalable — le problème des normes, celui des droits compensateurs au regard des subventions pour lesquels nous tenons à ce qu'on revienne à la notion de préjudice ; et enfin la possibilité d'appliquer la clause de sauvegarde de façon sélective puisque c'est le seul moyen de répondre aux problèmes ou aux troubles qui peuvent venir d'un seul pays dans le monde sans pour autant faire jouer l'article 29 dans sa lourdeur actuelle.

Enfin, ai-je besoin de rappeler que la France est particulièrement attachée à la spécificité de la négociation agricole qui, pour nous, bien évidemment, est aussi un préalable ?

Les discussions, monsieur Jager, sont donc maintenant engagées au niveau des fonctionnaires. Je l'ai dit tout à l'heure, elles ont fait un progrès dans le domaine tarifaire. Nous attendons maintenant qu'un autre progrès soit fait dans le domaine non tarifaire pour que l'ensemble du convoi puisse avancer régulièrement dans une affaire où, normalement, les hypothèses de travail devraient être posées sur la table à la mi-janvier pour permettre à la discussion de s'engager à ce moment-là. On peut penser qu'elle se conclura — sans que je puisse vous dire si c'est avec succès ou non — dans le courant de l'été.

Un autre problème également de l'environnement international concerne l'accord multifibre. Je rappelle dans ce domaine que si la Communauté avait fait preuve, en 1973, de la même fermeté que les Etats-Unis, nous n'aurions pas eu à faire face aux difficultés que nous avons connues ces deux dernières années.

**M. Maurice Schumann.** Comme c'est vrai !

**M. André Rossi, ministre du commerce extérieur.** Je rappelle que beaucoup de pays dans le monde ont traité avec les pays exportateurs sur la base d'un choix simple : auto-limitation, ou contingentement.

A partir de là, ils ont obtenu des auto-limitations précises qui les ont mis à l'abri de cette progression brutale que nous avons connue ces deux dernières années. C'est en repensant justement à la façon dont la Communauté a traité ce problème en 1973, et dans les années qui ont suivi, c'est en se rappelant que la Communauté n'a signé que quinze accords d'auto-limitation et qu'elle les a signés avec beaucoup de retard, que le Gouvernement a, dans cette affaire, pris la position très ferme que tout à l'heure d'ailleurs, vous avez bien voulu rappeler, monsieur le président Schumann. En effet, tout le monde se rappelle que si le mandat communautaire n'a pu être établi qu'au mois de mai, c'est parce que la France avait ses exigences.

Je rappelle que, parmi ces exigences, figurait en particulier un principe auquel nous sommes très attachés, à savoir qu'il n'y aura pas de renouvellement de l'accord multifibre s'il n'y a pas conclusion d'accords bilatéraux entre la Communauté et les trente pays exportateurs du monde.

En l'état actuel des choses, monsieur le président, je sais que dix-sept accords sont paraphés avec des pays comme Hong-kong ou la Corée du Sud. Une dizaine sont prêts à être paraphés. Pour l'instant — contrairement aux informations que vous possédez vous-même — rien ne me laisse penser qu'il y ait dépassement.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, vous l'avez vous-même rappelé tout à l'heure, se tiendra le 19 décembre prochain, le Conseil de Bruxelles et je puis vous garantir qu'il n'y a vraiment aucune raison pour que la France, qui, dans cette affaire, dès le début, a adopté une position extrêmement ferme, subitement abandonne la pression qu'elle n'a cessé d'exercer.

Je tiens à dire en terminant, mesdames, messieurs, que nous nous trouvons donc, dans ce domaine du commerce extérieur, à un moment où nous connaissons incontestablement une amélioration de la situation. Mais, pour autant, nous ne devons pas perdre de vue que si beaucoup d'efforts sont déjà accomplis, de grands efforts restent à consentir. Nous disposons, certes, de beaucoup d'atouts. Nous avons fait preuve de beaucoup de dynamisme et le fait que nous soyons devenus en une quinzaine d'années le quatrième exportateur du monde en témoigne. Mais il ne faut pas se contenter d'un simple *satisfecit*. Il faut savoir que dans ce domaine où la concurrence internationale est toujours plus difficile, plus tendue, il nous faudra encore, que ce soit au niveau de la puissance publique, comme à celui des opérateurs privés, faire preuve toujours de plus de persévérance, de vigilance, je dirai même d'acharnement. (*Applaudissements.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère du commerce extérieur, inscrits dans la section II. — Services financiers du ministère de l'économie et des finances, et figurant aux états B et C.

Les autres crédits des services financiers ayant été précédemment examinés, les dotations de cette section pourront être mises aux voix. J'en donne lecture.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 519 819 186 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 13 179 326 F. » — (*Adopté.*)

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V. — Autorisations de programme, 201 181 000 F. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 60 681 000 F. » — (*Adopté.*)

Nous avons terminé l'examen des crédits concernant le ministère du commerce extérieur.

— 7 —

#### NOMINATIONS

##### A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** Je rappelle que la commission des lois a présenté deux candidatures pour un organisme extraparlamentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame MM. Jacques Larché et Marcel Rudloff membres de la commission supérieure chargée d'étudier la codification et la simplification des textes législatifs et réglementaires.

— 8 —

#### DECLARATION DE L'URGENCE D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** M. le président a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Monsieur le président,

Paris le 9 décembre 1977,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 45 de la Constitution, le Gouvernement déclare l'urgence de la proposition de loi tendant à modifier les dispositions de l'article L. 124-1 du code de l'urbanisme, relatives aux dispositions transitoires applicables aux projets d'aménagement et aux plans d'urbanisme, déposée sur le bureau du Sénat (n° 110, Sénat).

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Je donne acte de cette communication avec d'autant plus de plaisir qu'il s'agit d'une proposition de loi d'origine sénatoriale. (*Applaudissements.*)

— 9 —

#### RENOIS POUR AVIS

**M. le président.** La commission des affaires sociales demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, instituant la société anonyme à gestion participative (n° 108, 1977-1978), dont la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale est saisie au fond.

La commission des affaires économiques et du Plan demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale modifiant et complétant la loi n° 68-1 du 2 janvier 1968 tendant à valoriser l'activité inventive et à modifier le régime des brevets d'invention (n° 102, 1977-1978), dont la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale est saisie au fond.

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

Les renvois, pour avis, sont ordonnés.

— 10 —

#### DEPOT DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération culturelle, scientifique, technique et économique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau, signé à Paris le 12 avril 1976.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 144 distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération culturelle, scientifique, technique et économique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Cap-Vert, signé à Paris le 12 février 1976.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 145 distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération culturelle, scientifique, technique et économique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique de Sao Tomé et Principe signé à Sao Tomé le 14 janvier 1976.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 146 distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 11 —

#### TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à diverses dispositions en matière de prix.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 147, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'adhésion à la convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 148, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant intégration des fonctionnaires du cadre de complément de la police de Nouvelle-Calédonie dans la police nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 149, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, en deuxième lecture, relatif à l'information et à la protection des consommateurs dans le domaine de certaines opérations de crédit.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 150, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à la répression de l'organisation frauduleuse de l'insolvabilité.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 151, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, instituant une compensation entre le régime général de sécurité sociale des travailleurs salariés du commerce et de l'industrie et le régime des salariés agricoles pour les rentes de l'assurance contre les accidents de travail et les maladies professionnelles.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 152, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales. (*Assentiment.*)

— 12 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** M. le président du Sénat a reçu le rapport établi par le comité d'étude institué par l'article 32 de la loi du 31 décembre 1975 portant réforme de la politique foncière et chargé de proposer au Parlement les moyens d'améliorer les interventions foncières des collectivités locales.

Ce rapport sera imprimé et distribué.

— 13 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixé au samedi 10 décembre 1977, à onze heures trente, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1978, adopté par l'Assemblée nationale. [N<sup>os</sup> 87 et 88 (1977-1978), M. Maurice Blin, 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.

#### Radiodiffusion-télévision française :

Article 51, état E (ligne 82, concernant la redevance pour droit d'usage des appareils récepteurs de télévision).

M. Jean Cluzel, rapporteur spécial. (Rapport n° 88, annexe n° 45.)

M. Henri Caillavet, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. (Avis n° 89, tome XI.)

Article 59.

#### Comptes spéciaux du Trésor :

M. Christian Poncelet, rapporteur spécial. (Rapport n° 88, annexe n° 44.)

Articles 42 à 50, 75 et 76.

#### Budget annexe de l'Imprimerie nationale :

M. Camille Vallin, rapporteur spécial. (Rapport n° 88, annexe n° 36.)

#### Budget annexe des monnaies et médailles :

M. Jacques Descours Desacres, en remplacement de M. François Schleiter, rapporteur spécial, empêché. (Rapport n° 88, annexe n° 38.)

#### Equipement et aménagement du territoire (suite) :

I. — (Suite) : logement.

M. Josy Moinet, rapporteur spécial. (Rapport n° 88, annexe n° 13.)

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. (Avis n° 90, tome XIII.)

Articles 55, 56, 57 et 74.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 10 décembre 1977, à deux heures trente minutes.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique,  
ANDRÉ BOURGEOT.

**Organismes extraparlimentaires.**

En application du décret n° 73-251 du 6 mars 1973, M. le président du Sénat a désigné le 8 décembre 1977, pour faire partie de la section de l'assurance des salariés agricoles contre les accidents du travail et les maladies professionnelles, créée au sein du conseil supérieur des prestations sociales agricoles, M. Jean Chamant, en remplacement de M. Max Monichon, décédé.

Dans sa séance du vendredi 9 décembre 1977, le Sénat a nommé MM. Jacques Larche et Marcel Rudloff pour le représenter au sein de la commission supérieure de codification et de simplification des textes législatifs et réglementaires, en remplacement de MM. Jacques Thyraud et Jean Geoffroy.

**ANNEXE**

**Conclusions de la conférence des présidents réunie le 9 décembre 1977 en vue d'examiner les conditions de la fin de la discussion budgétaire.**

La conférence des présidents a modifié comme suit l'ordre du jour des séances des samedi 10 et dimanche 11 décembre 1977 :

DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI	DURÉE prévue.
Samedi 10 décembre (le matin, à 15 h et le soir). Radio-télévision française .....	3 h 15.
Comptes spéciaux du Trésor :	
Articles 42 à 50, 75 et 76.....	1 h 45.
Imprimerie nationale .....	0 h 45.
Monnaies et médailles..... (A 21 h 45.)	
Logement (plus art. 55, 56, 57 et 74).....	3 h.
Dimanche 11 décembre (à 10 h et 15 h). Articles de totalisation des crédits et articles non rattachés à l'examen des crédits. Deuxième délibération. Explications de vote. Scrutin public à la tribune.	

**QUESTIONS ECRITES**

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 9 DECEMBRE 1977

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 1. Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au Président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« 2. 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. — 1. 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.

« 2. 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.

« 3. 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. »

Paris : rénovation du marché Saint-Germain.

24933. — 9 décembre 1977. — En présence de déclarations contradictoires concernant le marché Saint-Germain, à Paris, M. Francis Paimero demande à M. le ministre de la culture et de l'environnement représentant l'Etat qui délivre le permis de construire de vouloir bien lui faire connaître : 1° si le permis accordé le 15 mai 1976 est caduc, d'autant qu'il fait l'objet d'un recours en annulation ; 2° s'il entend faire respecter le monument de Blondel et son

environnement menacé par une structure de verre et d'acier ; et lui rappelle l'émotion du Sénat concernant ce site voisin du Luxembourg.

*Création d'emplois dans le secteur de l'artisanat.*

24934. — 9 décembre 1977. — M. Jean Cluzel demande à M. le ministre de l'éducation de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une suggestion formulée dans une étude présentée par la section du travail et des relations professionnelles du Conseil économique et social sur les possibilités de créations d'emplois dans le secteur artisanal, et lui suggère de développer tout particulièrement l'enseignement technique dans la création, d'une part de nouveaux centres d'enseignement technique, et d'autre part, dans la formation professionnelle dispensée complètement en milieu scolaire.

*Instituteurs et institutrices (remplacement pendant les congés de maladie).*

24935. — 9 décembre 1977. — M. Michel Maurice-Bokanowski attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur les perturbations constatées fréquemment dans le fonctionnement des établissements scolaires en raison du non-remplacement de maîtres, en congé de maladie. En application de certaines consignes, un grand nombre d'enseignants, tant des écoles primaires que des écoles maternelles, refusent désormais de prendre en charge, dans leur classe, pendant plus de trois jours, les élèves de leurs collègues momentanément absents et non-remplacés. Cette situation est préoccupante parce que les enfants sont alors le plus souvent remis à leur famille, ce qui peut être préjudiciable pour leur scolarité et pose dans tous les cas, un grave problème de garde aux mamans qui travaillent. Il apparaît, principalement pendant les périodes d'hiver, que le nombre de suppléants, fixé à 4 p. 100 du nombre global de classes existant dans une commune déterminée, est insuffisant. En effet, ce pourcentage maximum suffit à peine à pourvoir au remplacement des insitutrices en congé de maternité. Il souhaite qu'une solution soit apportée aux inconvénients découlant de cette situation, et que des mesures rapides et efficaces soient prises. En la circonstance, un renforcement du corps des suppléants pourrait être envisagé par le recrutement, soit de jeunes gens bacheliers ou licenciés à la recherche d'un premier emploi, soit d'enseignants actuellement en disponibilité ou en retraite, volontaires pour effectuer très rapidement des remplacements de courte durée.

*Etrangers résidents temporaires en France : suppression des autorisations de mariage.*

24936. — 9 décembre 1977. — M. Roger Rinchet attire l'attention de M. le ministre de la justice sur l'obligation faite aux étrangers résidents temporaires de solliciter une autorisation préalablement à leur mariage en France. Il lui rappelle qu'il avait annoncé, dans une réponse apportée à une question écrite de M. Besson, député, la suppression des dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 instituant ce régime. Il lui demande, en conséquence, la date à laquelle le dépôt devant le Parlement du projet de loi correspondant est envisagé.

*Ratification de deux pactes annexés à la déclaration universelle des droits de l'homme.*

24937. — 9 décembre 1977. — Mme Marie-Thérèse Goutmann attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur la non-ratification par la France des deux pactes annexés à la déclaration universelle des droits de l'homme. Adoptés par l'Assemblée générale des Nations unies, ils concernent, l'un les droits économiques, sociaux et culturels, l'autre les droits civils et politiques. Elle s'étonne que, onze ans après leur adoption, un an après leur entrée en vigueur, le Gouvernement français n'ait pas encore souscrit à ces deux pactes. Considérant qu'un tel acte honorerait le pays qui, le 10 décembre 1948, vit naître la déclaration universelle des droits de l'homme, elle demande à M. le ministre quelles mesures il entend prendre en vue d'une ratification rapide par le Parlement.

*Agréments d'établissements pour handicapés : publication du décret.*

24938. — 9 décembre 1977. — M. Roger Poudonson appelle l'attention de Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale sur l'application de la loi d'orientation n° 75-534 du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Dans cette perspective, il lui demande de lui indiquer l'état actuel de préparation et de publication du décret d'application de l'article 46 relatif aux conditions d'agrément des établissements.

*Contrat Etat-écoles privées pour handicapés :  
publication du décret.*

24939. — 9 décembre 1977. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur l'application de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Dans cette perspective, il lui demande de lui indiquer l'état actuel de préparation et de publication du décret d'application de l'article 5 relatif aux modalités de réalisation des contrats des établissements privés.

*Exonération de la priorité d'emploi des handicapés :  
publication du décret.*

24940. — 9 décembre 1977. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur l'application de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Dans cette perspective, il lui demande de lui indiquer l'état actuel de préparation et de publication du décret d'application de l'article 17 (art. L. 323-19 du code du travail) relatif à l'exonération de priorité d'emploi.

## REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

### AGRICULTURE

*Femmes d'exploitants agricoles : conditions d'octroi d'une retraite.*

24398. — 20 octobre 1977. — **M. Josy Moinet** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait que la retraite vieillesse ne peut être accordée à l'âge de soixante ans qu'en cas d'invalidité totale et définitive; qu'en raison de cette condition restrictive l'exploitant, âgé de soixante-cinq ans qui pourrait, de ce fait, bénéficier de la retraite et de l'indemnité viagère de départ, est très souvent obligé d'attendre, pour cesser son activité, que son épouse ait atteint le même âge; que cette situation constitue une entrave sérieuse aux mutations professionnelles. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre, et dans quel délai, pour permettre aux femmes d'exploitants qui le souhaitent de percevoir la retraite à soixante ans, lorsque le mari a cessé d'exploiter et se trouve lui-même en retraite.

*Réponse.* — L'intérêt social qui s'attacherait à la réalisation d'une réforme concrétisant la proposition ci-avant exposée n'a pas échappé au Gouvernement, d'autant plus qu'elle irait dans le sens d'une harmonisation de la réglementation sociale agricole avec les dispositions adoptées récemment, prévoyant un abaissement de l'âge de la retraite en faveur des femmes salariées. Toutefois, compte tenu d'impératifs financiers actuels, il ne semble pas possible de réserver une suite favorable à cette proposition, qui, si elle était adoptée, entraînerait des charges accrues pour le budget annexe des prestations sociales agricoles (BAPSA) dont l'équilibre financier n'est assuré que grâce à une importante participation de la collectivité nationale, rendue indispensable en raison de la modicité de la contribution professionnelle aux dépenses de prestations, notamment dans le domaine de la vieillesse. C'est ainsi que les cotisations d'assurance vieillesse ne couvrent que 6 p. 100 environ des dépenses de l'espèce pour 1977. On peut cependant souligner que lors de la conférence annuelle réunissant le Gouvernement et les organisations agricoles, qui s'est tenue le 7 juillet 1977 à l'hôtel Matignon, il a été demandé au ministre de l'agriculture d'étudier la possibilité d'accorder, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1979, l'équivalent de la retraite de base aux femmes de plus de soixante ans dont le mari a pris sa retraite et a cédé son exploitation.

*Assurance maladie agricole : maintien des prestations  
pour certaines veuves.*

24399. — 20 octobre 1977. — **M. Josy Moinet** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il ne lui paraît pas souhaitable et possible que le droit aux prestations de l'assurance maladie soit maintenu aux veuves de salariés et de non-salariés agricoles, tant que le dernier de leurs enfants reste à leur charge. Il lui demande quels sont les obstacles à une telle mesure, alors que, d'une part, les dispositions nouvelles de la loi du 4 juillet 1975 et du décret du 13 août 1975 maintiennent le droit aux prestations de l'assurance maladie à la veuve et autres ayants droit de l'assuré durant un an ou jusqu'à ce que le dernier enfant à charge ait atteint l'âge de trois ans et que, d'autre part, les veuves de salariés et de non-salariés agricoles sont souvent dans l'impossibilité de se livrer à une activité professionnelle en raison du nombre et de l'âge de leurs enfants à charge.

*Réponse.* — La loi n° 75-574 du 4 juillet 1975 tendant à la généralisation de la sécurité sociale a décidé le maintien du droit aux prestations de l'assurance maladie en faveur de la veuve et des ayants droit de l'assuré, en particulier jusqu'à ce que le dernier enfant à charge ait atteint l'âge de trois ans. Le souhait formulé par l'honorable parlementaire reviendrait, eu égard à la notion d'enfant à charge dans les législations de sécurité sociale, à proroger ce droit, sans participation financière des intéressées, jusqu'à ce que le dernier des enfants ait atteint l'âge de seize ans ou dix-huit ans lorsque ces enfants sont en apprentissage, vingt ans lorsqu'ils poursuivent des études... (art. 21 du décret n° 50-1225 du 21 septembre 1950 modifié). Cette prorogation pourrait paraître choquante si elle n'était assortie de certaines conditions. Il convient de voir en effet qu'ainsi les veuves disposant de ressources suffisantes pour ne pas se trouver dans l'obligation d'exercer une activité professionnelle bénéficieraient des prestations en nature de l'assurance maladie gratuitement, alors que les plus démunies d'entre elles, exerçant par nécessité une telle activité pour assurer leur subsistance et celle de leurs enfants, seraient tenues de cotiser. Au demeurant cette question évoque un aspect particulier du problème d'ensemble de l'extension de l'assurance maladie aux personnes n'exerçant pas d'activité professionnelle. Cette extension pourra se réaliser dans le cadre du projet de loi relatif à la généralisation de la sécurité sociale soumis au Parlement au cours de sa présente session.

*Mutualité sociale agricole :  
prise en charge de certains examens de santé.*

24400. — 20 octobre 1977. — **M. Josy Moinet** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il ne lui apparaît pas souhaitable et possible, au moment où l'on cherche, par tous les moyens, à améliorer les conditions de vie des personnes âgées, que les examens de santé gratuits soient pris en charge par la mutualité sociale agricole au-delà de soixante-cinq ans. En effet, l'intérêt que présente, sur le plan humain, le dépistage des affections lorsqu'une action préventive peut encore valablement s'exercer paraît certain, ainsi que le gain important qui découle de cette forme de prévention sur le plan de l'assurance maladie. Il demande, en conséquence, de faire connaître les mesures qu'il compte prendre à ce sujet.

*Réponse.* — C'est sur la proposition du rapporteur de la commission de la médecine préventive devant le haut comité médical de la sécurité sociale, que cette assemblée de médecins a demandé que les examens de santé pris en charge sur le risque soient limités à l'âge de 65 ans. En retenant la limite d'âge de 65 ans, le haut comité médical n'a pas exclu toute autre forme d'action en faveur des assurés du troisième âge, mais il a estimé que ces actions devraient être d'une nature particulière et qu'elle ne pourraient, en tout état de cause, être prises en charge sur le risque, laissant ainsi les organismes de sécurité sociale libres de les entreprendre sous sous réserve de les financer sur leurs fonds d'action sanitaire et sociale.

*Fonds d'action sociale du régime agricole :  
instauration de la prestation de service.*

24527. — 4 novembre 1977. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait que le régime agricole ne bénéficie pas comme les caisses d'allocations familiales du régime général de la prestation de service qui leur permet de récupérer au profit de leur fonds d'action sanitaire et sociale 30 p. 100 des sommes qu'elles ont avancées, s'agissant de l'aide aux mères de famille par les travailleuses familiales ainsi que l'aide aux personnes âgées. Il lui demande de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre tendant à éviter de laisser à la charge entière du fonds d'action sanitaire et sociale du régime agricole des dépenses qui concourent à la couverture d'un risque dans le cadre de la protection sociale.

*Réponse.* — La mise en place dans les régimes agricoles de protection sociale d'un système de prestations de services destiné notamment à favoriser le développement des services d'aide ménagère à domicile et à diminuer la participation financière des familles ayant recours à ces travailleurs sociaux, conduit à faire prendre en charge par l'Etat une partie des frais de fonctionnement de ces services. La caisse nationale d'allocations familiales qui a institué les prestations de services équilibre en effet son budget uniquement par le produit des cotisations de ses ressortissants. Dès lors, les modalités de financement sont les mêmes qu'il s'agisse des prestations légales, des dépenses d'administration ou des prestations d'action sanitaire et sociale. Les divers prélèvements effectués sur les cotisations et les affectations qui en résultent n'ont qu'un caractère comptable. Dans le régime agricole en revanche, il a toujours été convenu, tant en ce qui concerne le budget annexe des prestations sociales agricoles (BAPSA) que le régime des salariés agricoles, que seules seraient prises en charge les dépenses correspondant à des prestations légales. C'est pourquoi, il ne paraît pas possible de faire supporter par le BAPSA ou par le régime général les dépenses d'action sanitaire et sociale des caisses de mutualité sociale agricole.

d'autant que la part relativement faible assurée par le financement professionnel direct dans les dépenses totales du BAPSA conduit à recourir, soit à des ressources publiques, soit à des ressources provenant du régime général, pour couvrir le déficit entre les prestations et les cotisations. Compte tenu cependant de la nécessité d'assurer aux familles agricoles et rurales les mêmes aides que celles accordées aux populations urbaines, des études sont poursuivies en liaison avec les départements ministériels intéressés en vue de rechercher les possibilités de financement susceptibles de procurer aux caisses de mutualité sociale agricole des ressources complémentaires pour leur permettre de répondre aux besoins de leurs adhérents.

**COMMERCE EXTERIEUR**

*Maroc : aides aux exportations françaises de bovins d'élevage.*

**24261.** — 29 septembre 1977. — **M. Richard Pouille** appelle l'attention de **M. le ministre du commerce extérieur** sur les débouchés intéressants pour les éleveurs français qu'offre le marché marocain en matière de bovins d'élevage. Le Maroc, en effet, a élaboré un programme très important d'importation de ces animaux, et il est essentiel que, dans cette perspective, nos exportateurs se trouvent en mesure de pouvoir offrir des conditions au moins aussi avantageuses que leurs concurrents étrangers (USA, Canada et RFA notamment). Il lui demande, en conséquence, quelles dispositions il compte prendre pour les aider à atteindre cet objectif, et spécialement leur permettre de conclure avec les importateurs marocains des contrats de démonstration-vente.

*Réponse.* — Ainsi que le souligne l'honorable parlementaire, le Maroc est un pays traditionnellement importateur de vaches laitières, dont il achète, par l'intermédiaire de ses coopératives laitières, entre 1 000 à 2 000 têtes par an. La France constitue un des fournisseurs traditionnels du Maroc pour ces produits; c'est ainsi que nous avons exporté 262 vaches et génisses en 1975, pour une valeur de 763 000 francs, 856 vaches et génisses en 1976 pour 2 617 000 francs et 539 vaches et génisses au cours des neuf premiers mois de 1977, pour une valeur de 1 751 000 francs. Notre position sur ce marché apparaît donc comme loin d'être négligeable, même si les efforts de nos exportateurs doivent être poursuivis en raison de l'ampleur du programme d'achats mis au point par le Maroc et auquel fait référence **M. le sénateur**. Jusqu'à cette année, la Société COFRANIMEX, créée en 1967 à l'instigation des pouvoirs publics et dont ceux-ci ont suivi attentivement les activités, avait pour mission de promouvoir les exportations d'animaux vivants. Cependant, à la suite de difficultés financières importantes, et malgré les efforts tentés par les pouvoirs publics pour maintenir cette société en activité, il n'a pas été possible de parvenir à un accord avec les différentes parties concernées (producteurs, livres généalogiques, opérateurs, banques) et le conseil d'administration de la COFRANIMEX vient de décider la cessation des activités de la société. Le ministre du commerce extérieur est naturellement conscient de l'importance qui s'attache au maintien et au développement des exportations d'animaux vivants français sur les pays tiers, et notamment vers des pays tels que le Maroc, qui sont des acheteurs réguliers et importants. Aussi, en liaison avec ses collègues, le ministre de l'économie et des finances et le ministre de l'agriculture, il étudie actuellement les moyens de soutenir les efforts de nos exportateurs dans ce secteur. Il paraît souhaitable en particulier que ceux-ci puissent se regrouper en fonction des différentes catégories d'animaux à exporter (races à viande, races laitières, animaux de service) afin de préserver le potentiel d'ex-

portation de l'élevage français. De même, il apparaît indispensable de garantir les conditions techniques et sanitaires exigées par les pays importateurs à travers un organisme compétent et indépendant. Enfin, il importe que les opérateurs s'entourent de toutes les assurances pour le paiement de leurs livraisons. Dans ces conditions, le ministre du commerce extérieur et ses services continueront, comme par le passé, d'apporter leur soutien aux opérations envisagées dans la question posée par l'honorable parlementaire.

**CULTURE ET ENVIRONNEMENT**

*Détergents : prochain dépôt d'un projet de loi.*

**23984.** — 19 juillet 1977. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de la culture et de l'environnement** de lui préciser la nature et les perspectives du projet de loi actuellement en préparation sur les détergents, dans le cadre de la loi sur les produits chimiques nuisibles à la santé ou à l'environnement, qui serait en préparation dans ses services, et si un tel projet de loi est susceptible d'être présenté au Parlement lors de sa prochaine session.

*Réponse.* — L'honorable parlementaire fait allusion dans sa question à la loi n° 77-771 sur le contrôle des produits chimiques votée le 12 juillet 1977 (parue dans le *Journal officiel* du 13 juillet 1977). Dans le cadre des mesures d'application de cette loi, les produits chimiques nouveaux entrant dans la composition des détergents seront examinés au même titre que ceux concernant les autres familles d'usage. Déjà, les détergents anioniques sont réglementés au regard de la protection des eaux dans le cadre de la loi sur l'eau du 16 décembre 1964 (décret du 25 septembre 1970 n° 70-871 du 11 décembre 1970). Pour compléter la réglementation ci-dessus — extension aux autres catégories de détergents non ioniques en particulier — d'une part et pour harmoniser l'ensemble de nos textes avec les deux directives communautaires du 22 novembre 1973 n°s 73-404 et 73-405, d'autre part, deux décrets d'application et deux arrêtés techniques fixant les méthodes de mesure de la biodégradabilité des agents de surface anioniques et non ioniques, sont actuellement en contreseing ministériel. Le premier décret est la remise à jour du décret de 1970 pris en application de la loi sur l'eau de 1964. Le deuxième décret vise notamment l'emploi et la diffusion des agents de surface, en application de la loi de 1905 sur la répression des fraudes.

**TOURISME**

*Prime d'équipement camping : mise en application.*

**24260.** — 28 septembre 1977. — **M. Roger Poudonson**, se référant à la réponse à sa question écrite n° 22772 du 16 février 1977 relative à la prime d'équipement camping, demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de l'environnement (Tourisme)** de lui préciser l'état actuel de publication des textes réglementaires concernant cette prime spéciale d'équipement pour le camping et le caravaning.

*Réponse.* — Le décret relatif à la prime spéciale d'équipement de terrains pour le camping ou le stationnement des caravanes de tourisme a été signé fin octobre par le ministre délégué à l'économie et aux finances. Il est actuellement à la signature des quatre autres ministres concernés. L'arrêté et la circulaire d'application ont été signés fin octobre mais ces textes ne pourront être publiés au *Journal officiel* qu'à la suite du décret précité. Ces textes seront applicables aux demandes formulées avant le 1<sup>er</sup> janvier 1979.

ABONNEMENTS			VENTE au numéro.
	FRANCE et Outre-Mer.	ÉTRANGER	FRANCE et Outre-Mer.
	Francs.	Francs.	Francs.
<b>Assemblée nationale :</b>			
Débats .....	22	40	0,50
Documents .....	30	40	0,50
<b>Sénat :</b>			
Débats .....	16	24	0,50
Documents .....	30	40	0,50

**DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION**  
26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone ..... } Renseignements : 579-01-95.  
Administration : 578-61-39.