

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des **DEBATS DU SENAT** : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 24 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION

26, Rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone { Renseignements : 579-01-95
Administration : 578-61-39

Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h.

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

COMPTE RENDU INTEGRAL — 30° SEANCE

Séance du Lundi 2 Décembre 1974.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. LOUIS GROS

1. — Procès-verbal (p. 2278).
2. — Loi de finances pour 1975. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2278).

Transports. — Section commune et transports terrestres :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports ; Guy Schmaus, Robert Laucournet, Jean Colin, Mme Brigitte Gros, MM. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances ; Serge Boucheny.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

MM. le secrétaire d'Etat, le président de la commission.
Adoption des crédits.

Aviation civile :

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances ; André Méric, Jean Colin, Eugène Bonnet, André Aubry, René Monory, au nom de la commission des finances ; Serge Boucheny.

Adoption des crédits.

Marine marchande :

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports ; Louis Orvoen, Jacques Eberhard, Antoine Andrieux, Jacques Henriot, Louis Talamoni, rapporteur spécial.

Sur les crédits :

MM. le rapporteur pour avis, le secrétaire d'Etat, André Colin.
Adoption des crédits.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre du jour (p. 3224).

PRESIDENCE DE M. LOUIS GROS,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures quarante minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1975

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 1975, adopté par l'Assemblée nationale [n^{os} 98 et 99 (1974-1975)].

Transports.

I. — SECTION COMMUNE ET II. — TRANSPORTS TERRESTRES

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

La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il m'appartient de présenter, au nom de la commission des finances, le rapport consacré à l'examen de deux des sections du budget des transports : la section commune, d'une part, et la section des transports terrestres, d'autre part.

Il est inutile de souligner la très grande importance qu'attache notre assemblée à ces budgets et aux crédits qui leur sont attribués ainsi qu'à leur utilisation.

Les dotations budgétaires de la section commune comprennent, d'une part, les crédits alloués aux services communs du secrétariat d'Etat aux transports terrestres, tant en ce qui concerne l'administration centrale que les services départementaux et, d'autre part, les crédits relatifs à des subventions destinées à financer des études, des recherches, des expérimentations concernant l'ensemble des transports, qu'il s'agisse des transports par terre, par mer ou par air.

Les crédits de la section commune que j'évoquerai, d'abord au titre des dépenses ordinaires, puis à celui des dépenses en capital, s'élèvent à 18,8 millions de francs. Ils sont en augmentation de 25 p. 100 par rapport à 1974 et leur répartition mérite de faire l'objet d'une première observation.

En effet, contrairement à ce que nous constatons pour la plupart des autres budgets, les crédits propres au fonctionnement de l'administration centrale ne sont pas les plus importants, loin de là, puisque seulement un tiers de la dotation est attribué tant aux services généraux centraux qu'aux services départementaux, les deux autres tiers étant affectés à des subventions de nature diverse. Pour l'essentiel, il s'agit de dépenses ordinaires, notamment de subventions à l'institut de recherche des transports.

Quant aux dépenses en capital de la section commune, elles sont réparties en trois chapitres, dont le plus important, celui des études générales de transport, se voit doté de 19 800 000 francs en autorisations de programme. Ces crédits sont sensiblement égaux à ceux de l'année dernière, mais on se souvient qu'ils avaient été multipliés par deux en 1974. Donc, est maintenu pour 1975, au niveau des études générales, un effort comparable et très important à celui qui avait été consenti en 1974.

Quant aux crédits de paiement, pour cette même section, nous constatons qu'ils s'élèvent à 15 millions de francs.

Les crédits de subventions sont importants puisqu'ils s'élèvent, pour la section commune, si l'on groupe les crédits des dépenses ordinaires et ceux des dépenses en capital, à 30 millions de francs. Cette inscription a retenu, à juste titre, l'attention de notre commission des finances. C'est pourquoi mon rapport écrit consacre un développement aussi précis et aussi détaillé que possible à l'affectation de ces divers crédits d'études.

Je ne pourrai, faute de temps, faire de même à cette tribune et je me limiterai à une observation générale.

Là est la clé des choix opérés au niveau du secrétariat d'Etat aux transports à une époque où notre société connaît de grands changements : les communications jouent un rôle essentiel, aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements à plus longue distance. Votre département ministériel doit donc s'employer à donner aux différents modes de transports, existants ou susceptibles d'être créés à moyen ou à plus long terme, la possibilité de jouer pleinement le rôle qu'on attend d'eux.

Le progrès technologique, l'adaptation au mode de vie et aux moyens d'existence des populations, la nécessité d'une étude aussi sérieuse que possible des transports en commun, compte tenu de la conjoncture économique et financière de notre temps, tout cela paraît, aux yeux de la commission des finances, justifier l'effort fait dans le domaine des recherches.

Cet effort s'appuie sur les majorations de crédits accordées aux transports terrestres en général et aux crédits d'étude en particulier.

Les pourcentages d'augmentation par rapport à 1974 sont, dans l'ensemble, très supérieurs aux pourcentages moyens des dotations de l'ensemble de la loi de finances. Ils atteignent souvent, en effet, 25 p. 100, 30 p. 100, quelquefois même 40 p. 100, comme vous pourrez le constater au fur et à mesure que j'avancerai dans la présentation de mon rapport.

Dans ce mouvement général d'amélioration des dotations budgétaires, nous avons discerné une seule note discordante, mais on aborde ici le terrain harsardeux des spéculations ou des choix effectués au plus haut niveau et je ne m'y aventurerai pas outre mesure. Le ministère des transports a été ramené au rang d'un secrétariat d'Etat. Certes, cela permet, tout au moins de manière formelle, une économie budgétaire, puisque, dans les dotations de la section commune, nous enregistrons une réduction de crédits de 310 000 francs.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous vois sourire. C'est donc que vous pensez, comme nous, que cette modification est d'importance relativement mineure. Nous souhaitons en tout cas que vous ayez la volonté de faire du secrétariat d'Etat aux transports un ministère à part entière, car, dans cette assemblée, nous attendons beaucoup des développements de la politique gouvernementale dans le domaine des transports.

Telles sont résumées, aussi rapidement que possible compte tenu du temps qui m'est imparti, les principales observations que je voulais faire sur les crédits de la section commune.

J'en viens maintenant à la deuxième partie de mon rapport qui est relative aux transports terrestres. Cette section du budget comporte deux groupes de crédits, ceux de l'administration centrale et ceux des subventions de toute nature versées soit à des entreprises ou à des organisations de transport, soit en vue de la réalisation de travaux d'infrastructure.

Je ferai deux observations liminaires. La première a trait aux crédits budgétaires. Le volume et l'affectation des crédits budgétaires de la section « transports terrestres » méritent que l'on s'y attarde en raison de leur importance et compte tenu de leur accroissement par rapport à 1974. Ils s'élèvent à plus de 8,5 milliards de francs. La progression est sensible puisque les crédits supplémentaires se montent à plus de 1,8 milliard de francs. La majoration de ces crédits est de 26,8 p. 100, soit le double de la majoration moyenne appliquée aux dotations budgétaires inscrites dans la loi de finances pour 1975.

Ensuite, l'affectation de la quasi-totalité de ces crédits intéresse les subventions aux régimes sociaux des transports, qu'il s'agisse des transports à courte distance, comme la R. A. T. P., ou à longue distance comme la S. N. C. F.

Je ferai, à ce propos, une remarque qui ne nécessitera pas de commentaire : les crédits intéressant les subventions à des organismes de transports absorbent 99,6 p. 100 de l'ensemble des dotations budgétaires. Quant aux dépenses administratives directes, elles ne disposent que de 0,2 p. 100 des dotations.

Pour les dépenses en capital, je ferai la même remarque quant à l'importance et à l'accroissement de l'effort consenti. Les autorisations de programme prévues pour 1975 s'élèvent à 677 310 000 F, en augmentation de plus de 180 millions de francs, soit, là aussi, une progression en pourcentage très supérieure à la moyenne nationale : plus 38,8 p. 100.

Je ferai maintenant une observation relative à la texture du budget. En raison de la nouvelle présentation des fascicules budgétaires, le budget des transports terrestres connaît, lui aussi, une importante transformation, notamment en ce qui concerne la répartition de la plus grande partie de ses crédits de subventions, puisqu'ils représentent, comme je l'ai déjà indiqué, plus de 99 p. 100 du total des dépenses.

Cette année, pour suivre les fascicules budgétaires, à la décomposition des crédits alloués à chaque entreprise de transports s'est substituée une décomposition en fonction de la finalité économique ou sociale de ces subventions.

Cette méthode est certainement très rationnelle, mais de nature à dérouter un peu ceux de nos collègues qui avaient l'habitude de l'ancienne présentation budgétaire.

Pour permettre une analyse du budget plus aisée, mon rapport écrit, auquel je vous demande de vous reporter, mes chers collègues, fait une place à la nouvelle présentation et fait ressortir en même temps les éléments de la présentation traditionnelle.

Je serai donc amenée, dans cet esprit, à analyser les crédits demandés pour chaque action administrative ou sociale relevant du secrétariat d'Etat aux transports.

Je ferai, cela me paraît aller de soi, un sort particulier à la situation actuelle de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., sans pour autant passer sous silence les dotations du budget des transports en faveur des autres catégories et organismes de transports existants.

Il nous faudra, bien sûr, voir dans quelle mesure la conjoncture économique et sociale actuelle, en particulier la crise de l'énergie, influe déjà et peut influencer davantage encore sur l'évolution des transports terrestres.

Si je voulais examiner en détail les crédits budgétaires, à cette tribune, cela m'obligerait à procéder à une énumération fastidieuse. En outre, le temps qui m'est imparti étant trop court, je vous prierai d'excuser le caractère obligatoirement incomplet des précisions que je serai amenée à apporter et de vous reporter, là encore, à mon rapport écrit pour combler les lacunes du présent exposé.

Pour ce qui concerne les dépenses administratives, j'ai dit qu'elles pesaient bien peu dans le budget des transports terrestres. Néanmoins, elles permettent des actions dont certaines, étant nouvelles, méritent d'être signalées.

Je dois reconnaître que les services de la direction des transports terrestres, monsieur le secrétaire d'Etat, ont accepté de très bonne grâce de coopérer avec nous et de nous fournir tous les éléments d'information dont nous avions besoin. Ils se sont également prêtés à toutes les demandes d'explications que nous leur avons adressées.

Grâce à eux, nous avons pu nous rendre clairement compte de l'affectation matérielle, je dirai mathématique, des dotations budgétaires. En outre, nous avons pu constater, à travers ces explications, que le secrétariat d'Etat aux transports s'efforçait de mettre en place une politique plus dynamique que par le passé et qu'il cherchait à adapter les différents modes de transport aux exigences de la conjoncture économique, du développement de la technologie, de l'aménagement du territoire et de l'amélioration du mode et du cadre de vie des Français.

Je veux rendre hommage, monsieur le secrétaire d'Etat, à votre action et à celle des services de votre secrétariat d'Etat. En effet, nous nous apercevons que nous n'avons pas en vain prêché dans le désert, puisque, pour la première fois, le secrétariat d'Etat aux transports veut aller, comme nous l'avions demandé, au-delà de la solution des problèmes de la seule région parisienne et de la seule S.N.C.F. et, désormais, nous pouvons espérer n'être plus tenus dans l'ignorance des solutions envisagées, comme c'était le cas jusqu'à présent, lorsque se posaient de semblables problèmes en province.

Dans la section commune nous relevons un crédit de 500 millions de francs réservé à une exposition sur les transports terrestres prévue pour 1975 ; 4 millions de francs sont affectés à des dépenses d'entretien d'infrastructures ferroviaires jugées indispensables pour la défense nationale.

Les dépenses en capital des services administratifs pour les études et les actions directes ne sont pas négligeables : elles s'élèvent à 11 270 000 francs, dont 8 millions en autorisations de programme, et à 3 400 000 francs en crédits de paiement. Une partie de ces crédits est destinée à financer les études et les travaux entrepris pour la réalisation du tunnel sous la Manche. Il est certain que si les informations parues dans la presse — postérieurement au vote émis par notre assemblée — sur la remise en question de la construction du tunnel sous la Manche étaient confirmées, vous seriez conduit à utiliser différemment les crédits budgétaires consacrés à cette réalisation.

Vos services ont entrepris des études générales concernant certaines opérations de transports dans les villes, notamment en province. Là aussi je crois que les dotations budgétaires que vous avez obtenues seront utilisées le plus judicieusement possible.

La batellerie est un chapitre traditionnel de ce budget. Les crédits sont sensiblement équivalents à ceux de l'année dernière. Ils correspondent aux obligations de l'Etat fixées par les conventions et une loi votée déjà depuis de longues années.

Le chapitre suivant est relatif à l'égalisation des conditions de concurrence de la S.N.C.F. Chaque fois que l'on aborde les problèmes des rapports entre l'Etat et la S.N.C.F., on est tenté d'oublier l'existence d'obligations contractuelles. Elles s'imposent à un Gouvernement quel qu'il soit et il n'existe aucune possibilité d'y échapper. Les crédits de ce poste budgétaire s'élèvent à 5 787 millions de francs. Vous n'avez pas la possibilité de les rejeter puisque, une fois pour toutes, Parlement et Gouvernement sont liés par les articles 19, 19 bis et 19 quater de la loi du 31 août 1937, par la convention de 1937 modifiée par le contrat de programme de 1969 et le dernier avenant conclu avec la S.N.C.F., pour l'application de ce contrat de programme. Cette masse importante de crédits est répartie de la manière suivante : la plus grosse partie, 1 700 millions de francs, est destinée à l'entretien ou au développement des infrastructures ferroviaires. Le maintien des passages à niveau impose un effort budgétaire de 550 millions de francs.

Les versements à la caisse de retraite des chemins de fer représentent la différence entre les prestations et la participation de l'Etat. L'importance de cette dernière est toujours, pour nous, un sujet d'étonnement et de réflexion. Une somme de 3 737 500 francs est consacrée à l'équilibre de la caisse nationale des chemins de fer. Elle est inscrite en application de textes et ne peut faire l'objet d'une remise en question.

Force nous est de constater qu'avec cette enveloppe de plus de 5,5 milliards de francs, la S.N.C.F. se taille, avec la R.A.T.P., la part du lion dans le budget des transports, et jamais autant que cette année cette expression n'a été plus justifiée.

L'organisation des transports collectifs parisiens fait également l'objet d'une nouvelle présentation budgétaire puisque ce chapitre groupe les aides apportées à la fois à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. pour ses lignes de banlieue.

Pour permettre le rétablissement de l'équilibre financier de la régie, une subvention compensatrice des pertes de recettes constatées par la R.A.T.P., par suite de l'opposition du Gouvernement au relèvement des tarifs, est inscrite pour permettre l'adaptation de ces tarifs aux prix de revient.

En application du décret du 7 janvier 1959, nous notons, pour cette année, une inscription budgétaire de 1 052 millions de francs, ce qui représente une augmentation considérable, de plus de 326 millions de francs, soit une majoration, d'une année sur l'autre, de 44,9 p. 100.

Je ne conteste pas le bien-fondé de cette inscription, mais je tiens, à partir de cet exemple, à souligner le manque de logique de la politique gouvernementale.

En ce qui concerne la R.A.T.P., l'Etat tient compte des impératifs de la conjoncture économique et sociale et de l'augmentation des prix. Mais, lorsqu'il s'agit des collectivités autres que la régie des transports de la région parisienne, des collectivités locales comme les communes ou les départements, de leur régime de transports, de leurs services d'assainissement et de l'ensemble des autres services publics, il n'est pas question pour l'Etat d'appliquer automatiquement les revalorisations de prix qui pourtant s'imposent. Ainsi, si la R.A.T.P. peut raisonnablement espérer fonctionner normalement au cours de l'année 1975, il n'en sera pas de même pour les autres organismes qui ne bénéficient pas d'une sollicitude comparable de l'Etat.

Que vont devenir les réseaux de transports de province, les services à caractère industriel de nos villes ou de nos communautés urbaines si leurs ressources restent à peu près identiques ou sont en faible augmentation, alors que les charges de toutes sortes connaîtront la même progression que les charges de la R.A.T.P. ? Dans la mesure où l'Etat continuera à rester sourd aux demandes que nous présentons, nous pouvons être inquiets pour l'avenir de ces collectivités locales et de ces services publics.

Toujours au titre des compensations, la S.N.C.F. bénéficiera dans la région parisienne d'une dotation de 185 millions de francs, contre 50 millions de francs d'an dernier. La progression est énorme par rapport à 1974 : 270 p. 100 !

Pour les autres groupes de transport aidés, la progression est loin d'être identique. Nous constatons tout de même qu'un effort plus important est consenti en faveur des chemins de fer secondaires d'intérêt local, notamment pour le chemin de fer du département de la Corse et le chemin de fer de La Mure.

Enfin, un autre chapitre retient, à juste titre, notre attention, celui des subventions de l'Etat à la S.N.C.F. pour le maintien en activité de certains services omnibus déficitaires. A ce sujet, selon des textes réglementaires, qui remontent à la loi du 31 août 1937, chaque fois que l'Etat s'oppose à la fermeture d'une ligne de chemin de fer jugée déficitaire, il doit automatiquement assumer la charge des dépenses qui en résultent. Le contrat de programme du 16 juillet 1969 a maintenu ces dispositions et les a même aggravées, en précisant que les services transférés sur routes seront également subventionnés dans la mesure où ils deviendront déficitaires. La subvention inscrite dans le budget à cet égard est importante, puisqu'elle s'élève à 77 500 000 francs. Mais ce n'est pas seulement sur le volume de la subvention que la commission des finances a souhaité obtenir le maximum d'explications et d'assurances de la part du Gouvernement.

Nombreux sont ceux qui s'inquiètent des conséquences allant bien au-delà du déficit budgétaire. La suppression de telle ou telle ligne de chemin de fer jugée déficitaire devra être remplacée par la création de services routiers dont chacun sait qu'ils posent, en matière de consommation d'énergie, des problèmes beaucoup plus importants. Aussi souhaiterions-nous, à cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, avoir confirmation des propos que vous avez tenus en commission, à savoir qu'au titre de l'année 1975, on n'assistera pas à de nouvelles fermetures de lignes menacées.

Je dois également vous parler du chapitre 46-43 qui traite des transferts sociaux et du remboursement à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. des pertes de recettes constatées par suite de l'application à telle ou telle catégorie d'usagers des tarifs réduits. Pour la S.N.C.F., comme pour la R.A.T.P., cela résulte de dispositions de textes réglementaires. C'est ainsi que les familles nombreuses et les réformés, les écoliers et les guides des aveugles civils bénéficient de réductions dont la charge est prise en compte par l'Etat : 630 millions de francs pour la S.N.C.F. et 56 millions de francs pour la R.A.T.P. lignes de banlieue. Ceci n'est pas mis en cause par notre assemblée.

En revanche, nous regrettons une fois de plus que ces mêmes remboursements ne soient pas attribués aux collectivités locales qui appliquent des réductions de tarifs comparables pour les écoliers, les personnes âgées, les économiquement faibles, les blessés et les mutilés.

Enfin, les subventions d'investissement du chapitre 63-90 sont très sensiblement majorées : les autorisations de programme progressent de 38 p. 100 et les crédits de paiement de 15 p. 100. Ces subventions sont destinées au financement d'études et de recherches, voire à des expériences très intéressantes pouvant déboucher sur une meilleure conception des transports en commun.

Ces subventions en capital s'appliquent également aux infrastructures de transports, essentiellement à celles de la région parisienne par l'intermédiaire de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. dont les autorisations de programme absorbent à elles seules 61,6 p. 100 de l'ensemble des dotations du chapitre 63-90 « subventions pour investissements ».

Je n'aurai garde d'oublier que figurent également à ce chapitre les infrastructures de transports en sites propres pour la province, en particulier les métros de Lyon et de Marseille dont les chantiers sont en pleine activité. Les programmes se déroulent en effet normalement ; les subventions en autorisations de programme et en crédits de paiement correspondent aux engagements pris par le Gouvernement. Cela nous paraît satisfaisant. Nous souhaitons cependant que les villes de Lyon, de Marseille et de Lille — à laquelle sont également accordés des crédits — ne soient pas les seules à bénéficier de telles dispositions.

Je ferai cependant une restriction : là encore, tout se passe comme si le ministère des transports abordait le chapitre des subventions d'équipement de la même façon qu'un grand cuisinier compose un pâté d'alouette : l'alouette pour la province et le cheval pour la région parisienne.

La réalisation d'un métro est extrêmement onéreuse ; s'étalant sur plusieurs années, elle peut présenter des aléas. En cette période de hausse des prix, de dévalorisation de la monnaie, les villes comme Marseille, Lyon et maintenant Lille, qui ont entrepris un tel programme vont se heurter à des difficultés considérables pour poursuivre leurs efforts ; en effet, la subvention qui leur est allouée est forfaitaire : ayant été calculée à partir de la valeur des travaux fixée en francs 1972, en raison de la hausse actuelle des prix, la subvention du génie civil qui, théoriquement, est de 30 p. 100, sera finalement inférieure au taux de la T.V.A. qui sera acquittée pour ces mêmes réalisations.

M. le président. Madame le rapporteur, vous avez épuisé votre temps de parole. Je vous demande donc de conclure.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Je vais donc limiter mon exposé aux observations que je viens de présenter.

Le budget des transports terrestres étant fondamentalement différent des autres budgets, puisque les actions directes représentent à peine 1 p. 100 et les subventions plus de 99 p. 100, il est normal que le Parlement soit désireux d'être tenu informé de l'emploi des dotations ainsi consenties et des orientations qui seront prises.

S'agissant de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., il m'a paru nécessaire, en raison de la participation de plus en plus importante de l'Etat dans leurs budgets d'exploitation — budget de fonctionnement et budget d'équipement — de démonter le mécanisme de ces interventions.

De la très longue étude à laquelle je me suis livrée, on peut tirer des conclusions différentes. Pour ma part, je considère que l'intervention de l'Etat, si importante soit-elle, est justifiée et nécessaire, du moins dans le contexte actuel. Tout au plus peut-on s'interroger : sommes-nous assurés qu'en contrepartie de cet effort considérable de la nation, la S.N.C.F. et la R.A.T.P. seront toujours soucieuses de ménager les deniers qu'elles demandent à l'Etat et d'insérer leurs actions dans la politique générale souhaitée en matière de transports ?

En conclusion — puisqu'il me faut conclure — je voudrais, s'il est permis au rapporteur que je suis, sans trahir pour autant la pensée de la commission des finances, de quitter son rôle de rapporteur pour revenir au rang de parlementaire moyen, représentant d'un département et d'une grande ville de province, rappeler — ainsi que nous l'avons fait bien souvent — que la province souhaite une meilleure répartition des interventions de l'Etat en matière de transports en commun. Il n'existe, en effet, aucune différence de nature entre ceux des villes de province et ceux de la région parisienne. Les sociétés de transports de province connaissent le même déséquilibre que la R.A.T.P. où on le trouve normal.

Ce déséquilibre est dû à la diminution de trafic qui résulte des difficultés de circulation, à l'impossibilité où sont les maires de faire appliquer les arrêtés réglementant la circulation ; en effet, la police d'Etat, dont les effectifs sont notoirement insuffisants, leur échappe ; en outre, elle est affectée en priorité à la lutte contre le banditisme sous toutes ses formes.

Les charges d'exploitation de nos réseaux de transports en commun connaissent la même progression qu'à Paris, qu'il s'agisse des salaires, du prix du carburant ou de l'énergie, du coût du renouvellement du matériel.

Or, on trouve normal le déficit de la R.A.T.P. ; les prévisions pour 1975 montrent en effet que les recettes ne représenteront que 39,2 p. 100 de l'ensemble des dépenses de la R.A.T.P. ; l'Etat apportera une contribution considérable et directe — 30 p. 100 — alors que la participation des collectivités locales ne sera que de 25 p. 100.

Au regard de cette position privilégiée, nous demandons que soit examinée avec plus de compréhension la situation de nos propres réseaux de transport. Dans le passé, on nous a dit : « Aide-toi, le ciel t'aidera ». Nous avons répondu à ce qui correspondait à une mise en demeure des villes de province. Elles aussi mènent une politique d'amélioration des conditions de circulation.

M. le président. Voulez-vous conclure, je vous prie !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Elles aussi installent des couloirs réservés, construisent des parcs de dissuasion et utilisent les parcmètres. Mais, à la différence de Paris et de la région parisienne, elles le font sans obtenir de subventions — j'ai déjà indiqué que lorsque nous construisons un métro, nous recevons une aide très insuffisante.

Je dois encore rappeler une revendication : les maires réclament — et M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur en a d'ailleurs laissé espérer la possibilité — que le produit des contraventions aux infractions de la circulation soit directement versé aux villes de province, qui pourraient ainsi créer des équipes de police spécialisées dans le contrôle de la circulation et obtenir des résultats comparables à ceux que la ville de Paris peut espérer.

M. le président. Mademoiselle Rapuzzi, à nouveau, je vous prie de conclure.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Je le fais à l'instant, monsieur le président.

Je voudrais rappeler que nous souhaitons que la participation des employeurs aux frais de transport en commun que nous avions obtenue, après bien des combats, mais seulement pour les villes de plus de 300 000 habitants, soit étendue aux villes de plus de 100 000 habitants.

Il est une autre revendication, formulée depuis longtemps, mais restée jusqu'à présent insatisfaite. Nous souhaitons que les usagers les plus défavorisés des services de transport en commun puissent bénéficier en province, comme à Paris, d'une prime de transport de nature à alléger leurs charges.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai présenté ici un catalogue que vous trouverez peut-être trop long et trop lourd. Cependant, l'action à venir doit aller dans les directions que je viens, trop rapidement, ou trop maladroitement peut-être, d'esquisser.

Parmi toutes nos difficultés il est cependant un motif d'encouragement : celui que vous nous avez apporté en venant présider, à Toulouse, une réunion de l'association des maires de grandes villes consacrée aux problèmes des transports en commun. A cette occasion, vous avez bien voulu nous indiquer que vous étiez disposé à poursuivre le dialogue entrepris avec l'ensemble des responsables. C'est, à mon avis, la meilleure méthode et la plus sûre pour enregistrer, en 1975, des progrès encore plus importants.

Sous le bénéfice de toutes ces observations, et en m'excusant auprès de M. le président d'avoir dépassé mon temps de parole, je conclurai que la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat pour l'adoption de ce budget. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je me permets de faire observer au Sénat que, s'il souhaite respecter l'organisation des débats telle qu'elle a été proposée par la conférence des présidents et approuvée par le Sénat, il faut que tous les orateurs, y compris les rapporteurs, s'imposent une discipline de concision.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, avant d'étudier la situation particulière de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., il nous apparaît utile de faire le point de l'évolution des transports terrestres au cours des cinq dernières années.

En ce qui concerne les voyageurs, les transports en commun urbains sont restés stationnaires ou ont même légèrement régressé, notamment en province. En revanche, les déplacements entre les villes effectués en voitures particulières ont continué à croître rapidement, de 28 p. 100 de 1969 à 1973 ; de façon moins sensible, mais cependant notable, les liaisons par le rail ont crû de 13,7 p. 100.

Pour les transports de marchandises, l'accroissement a été également très net ; mais, dans ce domaine, la progression de la route a été spectaculaire, plus de 52 p. 100 en cinq ans, contre 10 p. 100 de progression pour la S. N. C. F., tandis que le trafic par voie d'eau régressait de 5 p. 100.

De ce fait, la part de la route est passée à 48 p. 100, tandis que celle du rail est tombée à 43 p. 100 et celle de la voie d'eau à 9 p. 100.

On notera cependant que la position des chemins de fer est meilleure en France que dans les grands pays européens voisins où elle est notablement inférieure, soit 32,5 p. 100 en Allemagne fédérale, 20 p. 100 en Grande-Bretagne et 18 p. 100 en Italie.

Cette évolution du transport va sans doute être sensiblement modifiée par la crise de l'énergie et le ralentissement du rythme de l'expansion.

Comme nous l'avions déjà souligné l'an dernier, la voie d'eau et le chemin de fer se révèlent particulièrement économiques en carburant et il serait donc normal que le Gouvernement favorise le transfert d'une partie du trafic de la route vers le rail ou la navigation intérieure. Cela apparaît particulièrement intéressant en ce qui concerne le transport routier des voyageurs qui absorbe à lui seul environ 14 p. 100 de notre consommation de carburant, soit de quatre à cinq fois plus d'hydrocarbures que la S. N. C. F. par voyageur-kilomètre.

En revanche, les résultats à attendre d'une redistribution du trafic de marchandises sont beaucoup moins intéressants, car le transport routier de fret à plus de 150 kilomètres, seul susceptible d'être effectué par le rail, ne représente qu'à peu près 1,5 p. 100 du tonnage d'hydrocarbures consommés en France. Si l'on considère donc le nombre de destinataires qui ne peuvent être atteints, en totalité ou partiellement, que par la route et l'incapacité de la S. N. C. F. d'absorber, dans l'état actuel des choses, un supplément de trafic aussi important, on voit que les économies d'énergie à attendre sur ce point sont vraiment négligeables.

La nécessité du maintien d'un transport routier important ne pouvant donc être contestée, nous souhaitons que le Gouvernement revoie au plus tôt le problème de la T. V. A. que supportent en cascade les transporteurs d'une part, sur le carburant, d'autre part, sur le prix du transport.

Je vous rappelle en effet que la T. V. A. sur le carburant n'est pas déductible, ce qui est contraire au principe même de cette imposition. On appréciera la charge ainsi supportée par les transporteurs pour lesquels la dépense de carburant représente de 13 à 20 p. 100 de leur chiffre d'affaires.

Par ailleurs, le refus des hausses de tarifs se traduit, pour les routiers, par une perte de recettes qui n'est compensée par aucune subvention, comme c'est le cas pour le chemin de fer.

Enfin, il serait souhaitable que les aides financières consenties pour la modernisation du matériel des transports urbains ne soient pas réservées aux seules régies, mais à l'ensemble des transporteurs de voyageurs en milieu suburbain et interurbain qui exploitent souvent à meilleur compte que les régies.

En résumé, deux tendances nous semblent se dégager.

En premier lieu, il faut s'attendre à un ralentissement assez net de l'expansion du transport qui devrait affecter plus particulièrement la circulation automobile particulière, et ce au bénéfice des transports en commun urbains et du chemin de fer.

En second lieu, la répartition du transport de marchandises entre la route, le fer et la voie d'eau ne devrait pas évoluer sensiblement, les trois modes de transport pouvant souffrir également d'un ralentissement des échanges intérieurs et extérieurs.

Face à cette situation, la mission du Gouvernement doit, à notre sentiment, avoir deux objectifs : d'une part, donner la priorité dans les villes aux transports en commun, de façon positive en améliorant leur qualité et leur rendement et de façon limitative en réglementant l'usage des véhicules privés dans les zones d'urbanisation dense et, d'autre part, offrir au transport de marchandises des moyens qui soient à la mesure de la demande et appropriés à celle-ci, en favorisant toutes les techniques associant les avantages des uns et des autres, telles que les transports combinés et les containers, et en réglementant la concurrence.

Ainsi, seraient sauvegardées les deux missions économiques prioritaires du transport, qui sont d'assurer à la fois les migrations des habitants des villes vers leurs lieux de travail, de repos et de détente et la concentration et la redistribution des produits agricoles et industriels.

Je vais maintenant vous parler de la S. N. C. F. Comme vous pourrez voir à la lecture des chiffres figurant dans mon rapport, la disparition de la subvention d'équilibre est plus que compensée par la progression des charges d'infrastructure et de retraite, du déficit des lignes omnibus et des remboursements pour tarifs réduits qui progressent de 1 345 millions de francs et vont dépasser, l'an prochain, 7 370 millions de francs, au seul titre du ministère des transports et 7 867 millions de francs pour l'ensemble du budget.

L'augmentation très sensible d'une charge financière qui figure déjà parmi les plus élevées supportées par le budget est due, en particulier, à la contribution de l'Etat au régime de retraite des cheminots qui a progressé d'un milliard de francs en deux ans.

En effet, le déficit de ce régime continue à croître pour trois raisons principales : l'augmentation du nombre des retraités qui est actuellement de l'ordre de 425 000 pour 283 000 salariés actifs, la diminution du nombre des cotisants et la progression rapide des rémunérations sur lesquelles les retraites sont indexées.

Quoi qu'il en soit, la somme globale ainsi demandée aux contribuables constitue sans doute une des dotations les plus élevées figurant au budget de notre pays et dépasse, notamment, la part que la France aura consacré en douze ans au programme Concorde. Nous souhaiterions donc vivement que le Gouvernement veuille bien nous expliquer les mécanismes conduisant à une escalade chiffrée aussi impressionnante.

A propos des recettes et dépenses d'exploitation qui sont précisées dans mon rapport, nous notons que les recettes relatives au transport des marchandises sont presque le double de celles imputables aux voyageurs et que le volume des dépenses de personnel représente plus de la moitié des charges totales.

D'autre part, le décalage croissant entre les produits du trafic et le volume des dépenses s'explique, pour l'essentiel, par la politique de compression des tarifs imposée à la S. N. C. F. On constate, en effet, que le produit du voyageur-kilomètre, évalué en francs constants, est resté au même niveau de 1964 à 1973, tandis que le produit de la tonne-kilomètre a décliné de 15 p. 100.

En ce qui concerne le trafic, les résultats font apparaître une certaine stagnation du nombre des voyageurs, mais un allongement notable des parcours, notamment, pour les usagers de première classe.

Cependant, il est plus significatif encore de comparer séparément le trafic de banlieue des trains omnibus et des rapides et express qui ressort du tableau figurant dans mon rapport.

en millions de voyageurs-kilomètre. L'évolution essentielle concerne les rapides et express dont les résultats progressent de 5 p. 100.

Pour les huit premiers mois de 1974, la progression du trafic de voyageurs se poursuit à un rythme nettement plus élevé que précédemment et affecte surtout, comme les années précédentes, les services de première classe.

Il est probable que cette évolution favorable s'accroîtra encore au cours des années à venir en raison du transfert sur le rail d'une partie du trafic aérien et surtout routier et cela nous conduit à demander très instamment au Gouvernement de réviser sa politique de fermeture des lignes secondaires.

Pour les marchandises, l'évolution a été très favorable en 1973 avec une progression de 8 p. 100 du tonnage kilométrique et la même augmentation est constatée pour les huit premiers mois de l'année.

La S. N. C. F. espère, en conséquence, approcher le chiffre de 80 milliards de tonnes-kilomètre et atteindra ainsi sans doute, fin 1975, l'objectif qui lui avait été assigné par le Plan.

Le trafic de colis de détail reste très faible et tend même à décroître légèrement.

En revanche, le tonnage acheminé par transconteneur se développe très sensiblement bien que sa part reste encore peu importante, 1,4 p. 100 du total.

La proportion du fret acheminé par train complet et rame continue à croître, ce qui souligne la vocation de la voie ferrée pour le transport groupé et les envois importants.

Au sujet des installations, nous rappelons qu'au 1^{er} janvier 1974, la longueur totale du réseau était de 34 810 kilomètres, dont 9 325 de lignes électrifiées.

Plus des trois quarts du trafic sont assurés en traction électrique et le reste avec des engins Diesel, la traction à vapeur ayant totalement disparu.

On constate une augmentation importante des dépenses d'investissement, en particulier pour la banlieue parisienne. Au total ces dépenses s'élèveront à 3,3 milliards de francs en 1975 contre 2,7 milliards en 1974.

Il est intéressant, par ailleurs, de souligner qu'en raison de la crise de l'énergie, l'électrification qui devait prendre fin va connaître un nouveau départ.

En effet, les normes économiques qui avaient poussé au remplacement du charbon par l'électricité et ensuite par la dieselisation ont changé profondément du fait de l'augmentation du prix du fuel.

Les nouvelles études menées à partir de ces considérations ont conduit à prévoir dans les années à venir l'électrification d'un certain nombre de lignes de la banlieue parisienne, de l'itinéraire dit « de la rive droite du Rhône », de Bordeaux—Montauban, de Narbonne—Port-de-Bou et de Calais—Hazeubrouck. En ce qui concerne cette dernière ligne, je précise que l'électrification est liée à la réalisation du tunnel sous la Manche pour laquelle nous avons quelques craintes en raison de la récente position britannique.

Ce programme devra tenir compte du réemploi des locomotives diesel rendues disponibles.

Au sujet de la liaison rapide Paris—Sud-Est, les travaux des experts ayant fait apparaître la haute rentabilité du projet mis au point par la S. N. C. F. et son intérêt évident pour le quart Sud-Est de la France, le conseil ministériel restreint réuni le 5 mars 1974 a retenu la décision d'engager dès 1974 les procédures administratives préalables en vue de la mise en service de la liaison en 1980.

Des études complémentaires ont été menées en avril et mai 1974 visant à améliorer la desserte de Dijon qui posait un problème particulier, le nouveau trajet arrêté évitant cette ville.

De plus, en raison du renchérissement considérable du coût de l'énergie, il a été décidé récemment de donner la préférence à la traction électrique sur l'utilisation d'un moteur à turbine, comme l'envisageait la solution initiale.

Compte tenu de cette modification, les dépenses à prévoir s'élèveront, aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1973, à 2 748 millions de francs, déduction faite du coût du matériel roulant classique « économisé » évalué à 440 millions de francs.

On estime à 15 millions le nombre de voyageurs qui emprunteraient cette liaison en 1980.

Votre commission se félicite de la décision prise par le Gouvernement tout en émettant l'espoir que le devis initial soit mieux respecté que ceux d'autres grandes réalisations telles que le tunnel sous le mont Blanc et le canal de la Moselle, ouvrages dont le coût a dépassé de très loin les dépenses annoncées au départ.

Nous allons examiner maintenant les transports publics urbains. Au moment où le souci d'économiser l'énergie et, en particulier, les hydrocarbures, devient une préoccupation dominante pour l'ensemble des Français, nous pensons intéressant de donner quelques indications concernant les dépenses respectives d'énergie des voitures particulières et des transports en commun.

Suivant les études effectuées récemment, la consommation moyenne de carburant d'une automobile particulière en zone urbaine s'élève à 12 litres aux 100 kilomètres, soit pour un taux d'occupation de 1,25, une dépense de 71,5 grammes d'essence par voyageur-kilomètre.

Pour les autobus, la consommation correspondante est évaluée à 19,7 grammes de gas-oil par voyageur-kilomètre. Convertie en unités communes, la consommation de l'un et de l'autre véhicule se situe dans la proportion de 1 à 3,7.

En ce qui concerne le métro, il est plus difficile de donner des chiffres aussi précis. Mais on peut dire que ce mode de transport consomme de trois à huit fois moins d'énergie que la voiture particulière.

Tout transfert de voyageurs des moyens individuels de transport vers le métro ou les autobus se traduit donc par des économies substantielles d'énergie, économies d'autant plus intéressantes qu'elles portent en totalité sur les hydrocarbures, alors que le métro et les chemins de fer de banlieue ne sont tributaires de cette source énergétique importée qu'à concurrence d'un tiers environ.

Les données chiffrées concernant la région parisienne étant en partie transposables aux grandes agglomérations de province, on imagine sans peine les économies qui pourraient être réalisées par une meilleure utilisation des transports en commun partout où ces moyens existent.

Il est sans doute difficile de fournir des chiffres précis pour l'ensemble du territoire ; mais, si l'on considère qu'un tiers environ de la consommation de carburant s'effectue à l'intérieur des agglomérations, soit 4 500 000 tonnes par an, on voit qu'une réduction de 25 p. 100 des déplacements en voitures particulières permettrait d'économiser un million de tonnes d'essence tout en améliorant de façon très sensible les transports collectifs de surface.

Vous trouverez dans mon rapport une étude très complète et récente concernant la situation et les perspectives des déplacements en région parisienne.

Cette étude fait ressortir la part prépondérante prise par les moyens de transport individuels — automobiles et deux-roues — et les travaux à entreprendre pour permettre aux transports collectifs d'absorber un éventuel transfert du trafic automobile vers le métro et les autobus.

En ce qui concerne la R. A. T. P., le trafic a marqué une grande stabilité depuis 1969, ainsi que vous pourrez le constater à la lecture de mon rapport.

En revanche, les résultats des neuf premiers mois du présent exercice font apparaître pour la première fois une hausse notable du trafic des autobus : à Paris, plus 6,6 p. 100, et, en banlieue, plus 1,7 p. 100. Un accroissement important est également enregistré sur la branche ouest du R. E. R., plus 8 p. 100, moindre sur la branche est, plus 2,1 p. 100, et sur la ligne de Sceaux, plus 1,8 p. 100.

Les résultats les plus encourageants concernent les sept lignes « pilotes » d'autobus sur lesquelles la R. A. T. P. a fait un effort particulier concernant, notamment, la cadence des dessertes et le matériel. Sur ces liaisons, des augmentations allant jusqu'à 18 p. 100 ont été constatées.

En revanche, le trafic du métro est resté stationnaire depuis 1969.

Si l'on compare la situation de Paris avec celle d'autres grandes villes étrangères, on constate que le nombre total des usagers a sensiblement décliné à Londres et New York alors qu'il a notablement progressé à Hambourg, Munich et surtout à Tokyo. Partout, cependant, le réseau de surface plafonne ou régresse, en raison sans doute de l'encombrement des voies urbaines.

Les principaux travaux de modernisation en cours concernent la portion centrale du R. E. R. et la prolongation de plusieurs lignes de métro. Vous trouverez le détail de ces opérations dans mon avis.

On note aussi un renforcement des lignes d'autobus, la principale innovation consistant dans des contrats d'affrètement passés avec des entreprises privées telles que la compagnie générale d'entreprise automobile.

Au sujet des parkings de dissuasion, dont il existe dix-sept exemplaires à la périphérie de Paris, il ne semble pas que cette formule contribue de manière bien nette à décongestionner la circulation, celle-ci étant déjà très intense aux abords

mêmes du noyau central urbain. Beaucoup plus efficaces apparaissent les parkings se trouvant en banlieue plus éloignée, à proximité des stations du R. E. R., dont la capacité totale, aujourd'hui de 6 000 places seulement, devrait rapidement dépasser 13 000 ou 14 000.

A cela viennent s'ajouter des parkings d'intérêt régional financés partiellement par l'Etat ou des sociétés privées auxquelles ils sont concédés.

Le taux de fréquentation de ces parkings, où le stationnement est le plus souvent gratuit, est généralement élevé, souvent même égal à 100 p. 100.

Enfin, la situation financière de la régie a retenu notre attention.

A la lecture de son bilan, on ne peut qu'être frappé par le fait que les dépenses de personnel, soit 2 163 millions de francs, dépassent de loin les recettes du trafic qui sont de 1 309 millions de francs, même complétées par les produits commerciaux accessoires.

Cette situation est due pour l'essentiel au blocage des tarifs à un niveau qui n'a plus qu'un rapport lointain avec la rentabilité.

Dans ces conditions, les dotations accordées par l'Etat, le district et les employeurs constituent, en fait, pour les personnes se déplaçant en région parisienne une incitation, que votre commission estime justifiée, à donner la préférence aux transports en commun au total moins coûteuse pour la collectivité que l'utilisation des véhicules individuels.

Il nous apparaît, cependant, qu'une telle politique devrait être appliquée aux grandes agglomérations de province et nous nous réjouissons que le Gouvernement l'ait compris en étendant la possibilité de lever une taxe sur les employeurs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants. Nous souhaiterions cependant que l'Etat aille plus loin et fasse le même effort financier pour toutes les villes de province qui ont un service de transport. Il est regrettable qu'elles ne bénéficient pas toutes des mêmes subventions que la ville de Paris pour le métropolitain.

En ce qui concerne les métros de Lyon et de Marseille, nous constatons que les travaux se poursuivent conformément aux prévisions, malgré quelques difficultés rencontrées à Lyon en raison de la nature des terrains.

Les subventions de l'Etat pour la réalisation de la première ligne des métros de ces deux villes ont été respectivement fixées à 200 et 210 millions de francs, en francs 1972. Ces équipements fixes et incluant une hausse des prix de 2,5 p. 100 montants ont été calculés sur la base des « dépenses subventionnables », comprenant les travaux de génie civil et certains par an. Le taux de subvention par rapport à la dépense subventionnable prise en compte en 1972 est d'environ 40 p. 100, alors qu'à Paris il est de 50 p. 100.

Ces subventions sont forfaitaires ; elles sont revisables uniquement en fonction des hausses des prix excédant 2,5 p. 100 par an. Compte tenu des hausses actuellement estimées, les montants des subventions devraient atteindre, en francs courants, environ 245 millions de francs pour Lyon et 255 millions pour Marseille.

Les tableaux que vous trouverez dans mon rapport vous indiquent les plans de financement des deux opérations. Le coût prévu est de 707 millions de francs pour le métro de Lyon et de 595 pour celui de Marseille. On peut regretter que la part de l'Etat soit tellement inférieure à celle qu'il prend en charge pour la construction de lignes nouvelles du métro parisien.

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour l'exercice 1975 concernant les transports terrestres. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avant de vous exposer les grandes orientations du projet de budget pour les transports terrestres, je voudrais remercier Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial, et M. Billimaz, rapporteur pour avis, pour l'importance du travail qu'ils ont effectué, pour la façon dont ils ont su mettre l'accent sur les grandes lignes de ce projet et sur un certain nombre de points qui revêtent une importance particulière dans la période que nous traversons.

Considérons tout d'abord le budget de la section commune. Celui-ci s'élève à 18 800 000 francs au titre des dépenses ordinaires, soit un accroissement de 25 p. 100 par rapport à 1974, et à 24 600 000 francs au titre des autorisations de programme.

Les dépenses prévues nous permettront essentiellement d'améliorer notre connaissance technique et économique du monde des transports d'aujourd'hui de façon à mieux préparer le monde

de demain, à éclairer les choix, à guider l'action et la réflexion des pouvoirs publics. Bien entendu, les actions d'études et de recherches seront plus spécifiquement orientées dès l'année prochaine vers les recherches des modes d'exploitation, des répartitions de trafic ou des techniques nouvelles qui tiennent compte du coût de l'énergie, de la rareté de l'espace et du caractère précieux du temps des usagers.

En particulier, il est prévu de consacrer, dès 1975, des sommes non négligeables, puisqu'elles atteignent 16 millions de francs, au développement des modes nouveaux de transport pour nous permettre de préparer, en temps utile, les instruments nécessaires à une véritable promotion des transports collectifs.

Tels sont les principaux éléments qui ont guidé l'élaboration de ce budget de la section commune.

Pour la deuxième fois, le projet de budget des transports terrestres vous est présenté à la fois sous sa forme traditionnelle et sous celle d'un « budget de programme », qui permet une approche plus rationnelle des objectifs que nous poursuivons, des moyens mis en œuvre et des résultats obtenus. Cette approche est encore imparfaite en raison du poids prédominant des crédits destinés aux interventions publiques et aux subventions d'équipement.

La politique des transports terrestres suivie par les précédents gouvernements a été, dans le cadre défini au sein de la Communauté économique européenne, d'établir progressivement un système assez libéral, fondé sur l'économie de marché, en matière de transport de marchandises et de transport de voyageurs à grande distance, en même temps que d'améliorer l'organisation des transports collectifs dans les agglomérations et à courte distance, domaines où prédomine la notion de service public.

Ces objectifs demeurent valables, étant donné le cadre libéral dans lequel s'inscrit notre politique économique, mais il est bien évident que la crise de l'énergie nous conduit à infléchir notre action afin d'étendre l'usage des transports collectifs, d'une part, d'encourager le transfert de la route vers le rail et la voie d'eau de certains transports de marchandises, d'autre part.

Avant d'examiner successivement les grands axes de notre programme d'action en matière de transport de marchandises, de transport interurbain de voyageurs et de transport urbain, je désire mettre en lumière la signification de l'effort budgétaire important, noté d'ailleurs par MM. les rapporteurs, effectué par l'Etat à l'égard de la S. N. C. F. Pour beaucoup, cet effort paraît en contradiction avec l'objectif, souvent souligné, de la réalisation de l'équilibre financier de la société nationale. Aussi voudrais-je insister sur le fait que les contributions versées par l'Etat soit directement à la S. N. C. F., soit à la caisse des retraites, ne constituent que la contrepartie des contraintes qu'il fait peser sur elle : obligation de service public pour l'exploitation des services omnibus, réductions tarifaires à caractère social, limitation des augmentations de tarif qu'elle demande en raison de la politique générale des prix et égalisation des conditions de concurrence à l'égard des autres modes de transport en matière de charges de retraites et d'infrastructure. Il s'agit là de la traduction dans les faits des dispositions figurant dans la convention et dans le contrat de programme qui lient l'Etat et la S. N. C. F. et non de la manifestation d'un défaut de gestion.

L'ensemble de ces contributions passerait ainsi de 5,2 milliards de francs en 1970 à 7,5 milliards de francs en 1975, soit une progression en six ans de 44 p. 100 en francs courants, très inférieure à la progression des salaires qui entrent en compte, pour une grande part, dans les charges de la S. N. C. F.

En ce qui concerne la contribution pour les retraites, celle-ci a été, en définitive, de 2 890 millions de francs, traduisant une augmentation de 13,3 p. 100 en 1973, et s'élèvera probablement à 3 205 millions de francs en 1974, soit plus de 10 p. 100 contre 2 855 millions de francs prévus dans la loi de finances votée l'an dernier, en raison de l'accélération de la hausse des salaires depuis le milieu de 1973, date de la préparation de la loi de finances. Le chiffre de 1975, 3 737 millions de francs, représente une progression de 16,6 p. 100, tout à fait comparable à l'évolution des salaires.

D'autre part, les chemins de fer français se situent au premier rang en Europe en ce qui concerne aussi bien le niveau technique atteint que le rapport entre les effectifs et les prestations de trafic assurées. En particulier, grâce aux efforts de l'ensemble du personnel de la S. N. C. F., le taux de productivité du travail a augmenté de 6,7 p. 100 par an depuis 1969. A un moment où, en raison de la conjoncture énergétique, le rail va devoir poursuivre ses efforts, les progrès des récentes années sont le gage de la capacité de la S. N. C. F. à affronter et à surmonter les difficultés.

J'en viens à présent à la politique que je compte suivre en matière de transport de marchandises. Comme je l'ai indiqué, il y a deux semaines, devant l'Assemblée nationale, le Gouvernement n'envisage pas pour le moment d'intervenir par voie d'autorité dans la répartition du trafic entre les divers modes de transport existants. J'estime, en effet, que le libre choix de l'usager entre des modes de transport exploités dans des conditions de concurrence harmonisées sur les plans réglementaire, social et fiscal demeure très certainement la base de la politique de coordination des transports la plus efficace et la moins coûteuse pour la collectivité.

Le Gouvernement ne serait amené à modifier cette ligne d'action — et encore ne le ferait-il qu'avec la plus grande prudence — que dans la mesure où la consommation de carburant demeurerait supérieure au niveau compatible avec l'objectif général qu'il s'est fixé, malgré les économies volontaires demandées aux professions intéressées.

Dans la période actuelle, je compte limiter mon action à une série de mesures favorisant le processus de transfert spontané de la route vers le rail et la voie d'eau. Les principales de ces mesures sont les suivantes : d'abord, un effort d'équipement particulièrement important pour la S.N.C.F. Ses investissements, qui se sont élevés à 2,3 milliards de francs en 1973, dépasseront 3,2 milliards de francs cette année et atteindront presque 3,6 milliards de francs en 1975. La majoration sera ainsi de plus de 56 p. 100 en deux ans. Elle lui permettra un accroissement de capacité notable tant pour le matériel roulant que pour l'infrastructure.

Ce sera ensuite un développement des transports combinés — point sur lequel M. Billiemaz a mis l'accent avec juste raison — aussi bien par une utilisation croissante des conteneurs dont le trafic a crû de 19 p. 100 dans les huit derniers mois de cette année que par une augmentation du trafic rail-route. C'est ainsi que l'Etat subventionne aussi un nouveau chantier de transbordement à Noisy-le-Sec dans la région parisienne et étudie des mesures d'incitation appropriées.

Nous envisageons aussi des actions de formation, d'abord au niveau des conducteurs de gros véhicules : nouveau permis de conduire pour les véhicules de plus de dix-neuf tonnes, augmentation du nombre des conducteurs formés, stages de conduite « économique », actions de formation également au niveau des chefs des petites et moyennes entreprises. A cet égard, la subvention au centre de productivité des transports permettra l'application d'un programme d'assistance de gestion plus étendu.

Par ailleurs, un renforcement des contrôles portant sur la charge des véhicules routiers et le respect des temps de conduite permettra de franchir une nouvelle étape dans l'harmonisation des conditions de concurrence.

Enfin, un effort particulier est fait en faveur de la batellerie : la résorption d'une partie de la cale vétuste et la création d'une caisse de caution mutuelle faciliteront la modernisation de la flotte. Dans le même temps, l'Etat continue d'apporter son aide à la navigation française sur le Rhin, son souci étant de disposer d'un outil moderne et bien adapté lorsque l'axe Rhin—Rhône sera ouvert à la navigation de bout en bout.

Cela étant, la conjoncture actuelle comporte quelques aspects inquiétants. Les entreprises routières et fluviales souffrent, comme les autres, des restrictions de crédit et surtout de l'augmentation particulièrement rapide de leurs prix de revient en raison de l'importance que représente le carburant dans la structure de leurs prix. Les augmentations de tarifs autorisées par le Gouvernement seraient de nature à couvrir l'évolution des coûts si le trafic se maintenait. Mais on note depuis quelques semaines un changement brutal à cet égard. Les trois modes de transport sont frappés, mais inégalement : le fer résiste mieux, la voie d'eau est particulièrement touchée. Il s'agit probablement d'un phénomène temporaire, dont l'amplitude est accentuée en raison de l'évolution antérieure, qui était particulièrement favorable.

S'il devait se prolonger, il est probable que diverses mesures devraient être envisagées. Cependant, j'ai considéré qu'il ne serait pas opportun d'ouvrir dès maintenant le contingent supplémentaire de licences de transport à grande distance par route réclamé par certains transporteurs, car j'estime que la conjoncture actuelle ne permet pas une telle mesure.

J'en arrive à un autre volet, le transport de voyageurs.

Ce transport nécessite une remise en cause au moins partielle de l'équilibre entre transport individuel et transport collectif. Il faut savoir que, dans ce domaine, un faible transfert de la voiture particulière vers le train ou l'autocar a, en raison de l'importance des déplacements individuels, des conséquences importantes pour les transports collectifs. Encore faut-il que ceux-ci soient en mesure de faire face à cette demande nouvelle. Qu'envisageons-nous pour cela ?

Pour les transports à grande distance, il est évident que le rail est particulièrement bien placé : la plupart des liaisons sont électrifiées, la qualité du service est élevée, qu'il s'agisse du confort du matériel, de la vitesse ou des fréquences.

De nouveaux progrès sont en cours ou programmés : modernisation du matériel, développement du transport des autos accompagnées, amélioration des systèmes de location de voitures dans les gares, augmentation du nombre et du confort des places couchées dans les trains de nuit.

Un effort particulier a été réalisé sur les lignes non électrifiées par la mise en service de rames rapides à turbines : c'est ainsi que la qualité des liaisons au départ de Lyon vers Strasbourg, Nantes et Bordeaux a été sensiblement accrue.

L'opération la plus importante d'ici à 1980 sera la construction de la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est qui mettra Lyon à deux heures de Paris et réduira très sensiblement la durée du parcours sur l'ensemble des liaisons entre Paris et les villes au Sud-Est de la France. Cette ligne nouvelle sera électrifiée en vue d'économiser la consommation de produits pétroliers, et les procédures préalables à la déclaration d'utilité publique seront très prochainement engagées. Le budget d'équipement de la S.N.C.F. comporte en 1975 la commande d'une première rame et des crédits pour les acquisitions foncières.

Ultérieurement, et en liaison avec la construction du tunnel sous la Manche, la S.N.C.F. envisage de créer une ligne à grande vitesse de Paris vers Londres et Bruxelles. Son tracé n'est pas encore arrêté et son financement ne peut être prévu dans l'immédiat.

Le développement des transports collectifs à courte distance pose des problèmes plus difficiles en raison des avantages que présente l'utilisation de la voiture particulière pour ce type de déplacement et de la détérioration de la qualité du service offert par les transports en commun depuis vingt ans, consécutive au transfert de trafic vers la voiture particulière.

La longueur des lignes omnibus exploitées par la S.N.C.F. est de 20 250 kilomètres sur voie ferrée et de 6 240 kilomètres sur route, à la suite des transferts antérieurs. Elle transporte sur ces lignes environ 145 millions de voyageurs par an.

Les entreprises de transport routier, de leur côté, exploitent 11 000 lignes sur une distance de 405 000 kilomètres ; leur réseau est donc beaucoup plus dense et plus étendu que celui de la S.N.C.F.

A l'heure actuelle, l'Etat intervient massivement pour compenser le déficit des services omnibus ferroviaires, qui sera de 775 millions de francs en 1975. En contrepartie, jusqu'à une date récente, il a mené depuis 1968 une politique d'économies caractérisée par la suppression ou le transfert sur route des services les plus déficitaires ; l'économie en résultant a été en 1973 de l'ordre de 150 millions de francs.

Par contre, l'Etat n'intervient pas, sur le plan financier, en faveur des entreprises privées de transport routier qui, normalement, doivent équilibrer leur compte ; la dégradation progressive de leur situation les conduit peu à peu à réduire les fréquences, supprimer certains services, maintenir en exploitation des véhicules anciens ou, en dernier recours, faire appel aux collectivités locales.

Une telle situation est évidemment peu propice à favoriser le report souhaitable d'une partie des usagers de la voiture particulière vers le transport collectif, ni à enrayer le processus de dévitalisation des zones rurales.

Aussi le Gouvernement — et je confirme les propos que j'ai tenus devant la commission — a-t-il décidé dans un premier temps, de suspendre l'application du programme de suppression ou de transfert des services omnibus primitivement envisagé — 2 720 kilomètres en 1974 et 1975 — ce qui entraînera une augmentation de la contribution budgétaire prévue à ce titre dans le projet de budget.

Il considère qu'il convient de replacer ce problème, ainsi que celui des conditions d'exploitation des lignes privées, dans un cadre géographique plus approprié, celui de la région. A cet effet, il souhaite voir établir des schémas régionaux de transport collectif pour les personnes, concernant aussi bien le fer que la route, destinés à satisfaire, au moindre coût pour la collectivité, les besoins de transport à courte et moyenne distance. Tirant les enseignements d'une expérience effectuée depuis deux ans en Lorraine, il a mis en place un groupe interministériel chargé de conseiller et d'assister, sur le plan technique, les organismes régionaux qui auront la charge de ces études, son souci étant que celles-ci soient menées sous l'égide des collectivités régionales et locales. Les travaux devraient commencer très prochainement dans cinq régions : l'Alsace, le Centre, les Pays de la Loire, le Poitou-Charentes et le Limousin. Ils devraient aboutir à l'établissement, entre collectivités locales

et entreprises de transport, de conventions concernant notamment la réorganisation des services omnibus, la création ou l'extension de dessertes mieux adaptées.

Le réseau de transport sera ainsi remodelé avec le souci d'assurer un meilleur service aux usagers, qu'ils soient tributaires du transport en commun ou désireux d'abandonner la voiture individuelle.

Je voudrais aussi mettre l'accent sur l'importance que revêt, aux yeux du Gouvernement, l'application d'une politique favorable au développement des transports en commun dans les agglomérations urbaines.

Bien sûr, et cela a d'ailleurs été souligné également par les rapporteurs, une telle politique est, avant tout, de la compétence des pouvoirs locaux à qui il appartient de définir et de mettre en œuvre les mesures propres, compte tenu des caractéristiques de chaque ville, à maîtriser la circulation automobile, à discipliner le stationnement des véhicules individuels et à promouvoir le transport collectif.

Je ne reviendrai pas sur cet aspect du problème que j'ai longuement développé devant l'Assemblée nationale et qui a fait l'objet du colloque tenu récemment à Toulouse par l'association des maires; j'ai déjà abordé à Grenoble les questions soulevées par ce colloque et je me propose de rencontrer prochainement les maires intéressés.

Je désire cependant insister sur la part prise par l'Etat dans la mise en œuvre de cette politique, qui se traduit par une intervention conjointe des ministères de l'équipement et de l'intérieur et du secrétariat d'Etat aux transports. Cette intervention s'exerce de la façon suivante :

En premier lieu, par la mise à disposition des collectivités urbaines de crédits d'études;

En deuxième lieu, par le renforcement des moyens des directions départementales et des centres d'études des techniques de l'équipement afin qu'ils soient en mesure d'apporter leur assistance aux collectivités suivant leur désir;

En troisième lieu, par une action en faveur de l'établissement et de l'application de plans de circulation faisant une large part aux transports en commun, soit par l'octroi de crédits d'études, soit par l'attribution de subventions pour des aménagements de voirie destinés à faciliter l'exploitation de ces transports. Le projet de budget prévoit, à cet effet, 25 millions de francs, mais ce crédit va être porté à 40 millions de francs par transfert interne, ce qui permettra en particulier de quintupler, en 1975, en province, ce qui a été fait en 1974;

En quatrième lieu, par la modification des possibilités de financement des réseaux de transport et l'extension aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de la possibilité, pour les collectivités locales, d'instituer un versement de transport payé par les employeurs. J'indique à Mlle Rapuzzi que le décret portant extension de cette possibilité a été publié le mois dernier;

En cinquième lieu, par l'augmentation très importante du montant des prêts privilégiés consentis pour l'extension et la modernisation des réseaux d'autobus, ce montant étant porté de 110 millions en 1974 à 260 millions de francs l'an prochain;

En sixième lieu, enfin, par la participation de l'Etat à la réalisation des infrastructures de transport en commun.

Certains d'entre vous peuvent estimer — vos rapporteurs s'en sont fait l'écho — que ce projet de budget fait la part belle à la région parisienne par rapport aux villes de province, maintenant ainsi une situation discriminatoire. Je voudrais dire ici que le Gouvernement est parfaitement conscient de la charge budgétaire que représente actuellement l'exploitation des transports parisiens, charge qu'il partage d'ailleurs avec les collectivités locales.

Cette charge a été en partie allégée par l'institution du versement de transport et, sur ce point, les agglomérations de province se trouvent maintenant sur un pied d'égalité avec la région parisienne. Mais il faut bien voir qu'en raison de sa dimension et de sa population, cette agglomération parisienne provoque un nombre de déplacements beaucoup plus important, en valeur relative, qu'en province : 270 voyages par an et par habitant sur le réseau de transport en commun contre une certaine dans les villes de plus de 300 000 habitants et une soixantaine dans les villes de 100 000 à 300 000 habitants. Cela entraîne un coût de transport par habitant beaucoup plus élevé auquel il convient de faire face par une répartition appropriée des contributions des collectivités publiques, des usagers et des employeurs.

En province, le problème, sans atteindre la même ampleur, se pose désormais avec acuité. Certes, l'institution du versement de transport est de nature, au moins pendant un certain temps, à résoudre partiellement les difficultés financières que connaissent certaines collectivités.

Je suis cependant conscient que la situation risque de se dégrader rapidement. L'un des problèmes les plus importants qui se posent actuellement à moi est celui des moyens susceptibles de faire face à cette situation, et je rejoins ici la préoccupation exprimée par Mlle Rapuzzi.

En ce qui concerne les équipements, j'ai déjà dit l'effort qui va être réalisé pour les réseaux de surface de province, le montant des prêts étant multiplié par 2,5 d'une année sur l'autre.

Pour les infrastructures importantes, métros de Lyon et de Marseille essentiellement, les autorisations de programme figurant au projet de budget atteignent 252 millions de francs à comparer aux 324 millions de francs prévus pour la région parisienne; les crédits de paiement sont respectivement de 140 millions et 190 millions de francs, cela en face d'un programme total d'équipement — métros, autobus — voisin d'un milliard de francs en province et de 2,5 milliards de francs à Paris. Ce n'est donc pas le classique pâté d'alouette dont parlait Mlle Rapuzzi; c'est la marque d'un réel progrès dans la voie de l'égalisation des conditions de l'intervention de l'Etat, à Paris et en province, qui constitue l'un des soucis prioritaires du Gouvernement.

Je ne voudrais pas terminer l'examen des aspects essentiels de la politique des transports terrestres sans informer le Sénat des derniers développements concernant le projet de tunnel sous la Manche.

M. Antony Crosland, secrétaire d'Etat à l'environnement du Gouvernement britannique, m'a écrit le 26 novembre pour me faire connaître les problèmes que lui posait la réalisation de la nouvelle ligne ferrée qu'il avait été prévu de construire avant la mise en service du tunnel sous la Manche pour acheminer le trafic direct des voyageurs et des marchandises jusqu'à Londres.

Les dernières estimations, qui ont été faites par les chemins de fer britanniques, du prix de revient de cette ligne sont telles que le projet n'en est pas rentable; et le Gouvernement britannique n'a aucun espoir de le financer à l'aide de fonds publics.

Dans ces conditions, mon collègue britannique m'a proposé de faire étudier sans délai des variantes plus économiques pour permettre l'écoulement du trafic du tunnel en utilisant en partie le réseau existant.

Pour procéder d'une manière sérieuse au choix d'une solution convenable, un certain délai est nécessaire et le Gouvernement britannique m'a demandé, ainsi qu'aux sociétés privées, de revoir en conséquence le calendrier actuellement convenu pour la poursuite du projet et, en particulier, la date de la convention n° 3.

Le Gouvernement britannique m'a fait savoir également qu'il est disposé à poursuivre la procédure d'approbation du projet de loi qui permettra de ratifier le traité franco-britannique signé le 17 novembre 1973 à Londres. Mais il souhaite, au préalable, obtenir l'assurance de ses partenaires — le Gouvernement français et les deux sociétés chargées de construire l'ouvrage — qu'ils acceptent une négociation prenant en compte ces nouvelles données.

J'étudie les questions ainsi posées en liaison avec les sociétés intéressées afin de donner une réponse à M. Crosland.

Le Gouvernement français, pour sa part, avait fait connaître, le 25 novembre, au Gouvernement britannique qu'il entendait mener l'entreprise à son terme après que les études en cours aient confirmé, comme tout le laisse prévoir, l'intérêt économique du tunnel sous la Manche et sa rentabilité financière.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les principales orientations de ce projet de budget qui marque pour l'essentiel l'accent que le Gouvernement entend mettre sur la promotion des transports collectifs puisque l'effort d'équipement de l'Etat est en augmentation de 39 p. 100 par rapport à l'année précédente. C'est la raison pour laquelle je vous demande d'adopter ce budget. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 14 novembre 1974 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- Groupe des républicains indépendants : 20 minutes;
- Groupe de l'union centriste des démocrates et progrès : 19 minutes;
- Groupe socialiste : 19 minutes;
- Groupe communiste : 15 minutes;
- Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : 15 minutes.

La parole est à M. Schmaus.

M. Guy Schmaus. Monsieur le secrétaire d'Etat, le temps qui m'est imparti ne me permet pas de procéder à l'examen détaillé de votre politique en matière de transports. Aussi, bornerai-je mon propos à deux aspects de votre département ministériel : les transports S.N.C.F. et les transports en milieu urbain.

Inscrite dans le cadre des orientations de la Communauté économique européenne, votre politique demeure fondée sur la concurrence entre entreprises de transports et sur l'opposition des techniques. C'est la raison pour laquelle elle engendre des gaspillages de ressources, d'énergie et d'espace. Elle freine le progrès social pour les travailleurs des transports. Elle aboutit maintenant à la saturation de certaines infrastructures tandis que d'autres sont en état de sous-utilisation chronique. Il n'existe pas, hélas ! de planification.

Cette politique découle de choix délibérés à la base desquels se trouve le souci primordial de favoriser le profit des grosses sociétés. Comment expliquer autrement l'existence de quelques grands axes lourds, modernisés, tandis que de nombreuses régions françaises restent sous-équipées ? Comment expliquer autrement les bas tarifs des transports de marchandises et approvisionnements pour les produits pétroliers, les travaux publics, etc., dont le directeur général de la S.N.C.F. a d'ailleurs reconnu qu'ils étaient inférieurs aux prix de revient ? Ils s'effectuent, par conséquent, aux frais des contribuables.

Comme les autres secteurs de la vie nationale, la S.N.C.F. connaît une crise. La qualité des services se dégrade, les retards des trains sont plus fréquents et parfois importants. La S.N.C.F. est incapable de satisfaire aux demandes supplémentaires durant la période des grands départs en raison du manque de locomotives et de wagons. S'il se présentait une période de grands froids affectant les transports routiers, la S.N.C.F. ne pourrait faire face à une augmentation du trafic de 10 p. 100.

Depuis vingt ans, le montant des crédits d'investissement proposés chaque année par le conseil d'administration de la S.N.C.F. est systématiquement minoré par les pouvoirs publics.

Si nous comparons l'investissement par unité de trafic, selon les modes de transport, et ce au cours des dix dernières années, nous trouvons, en francs courants : 1,4 centime pour le chemin de fer, 2 centimes pour la voie d'eau et huit centimes pour la route.

Est-ce dire que les transports par voies ferrées seraient pour autant moins rentables ? Il fut prouvé, par exemple, voilà plus de dix ans, que le taux de rentabilité de la liaison ferroviaire à grande vitesse Paris—Lyon était particulièrement élevé. Pourquoi ce projet n'a-t-il pas été inscrit dans les objectifs du V^e Plan de 1965 à 1970 ?

Nous pouvons, aujourd'hui, évaluer le degré de nocivité des groupes de pressions, ceux des compagnies pétrolières et autoroutières notamment. Qui en a pâti, sinon l'économie et le pays tout entier ?

A ce propos, monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi de vous poser trois questions.

La première : par qui et de quelle façon sera financée la liaison rapide Paris—Sud-Est ? Les indications que vous venez de nous donner sont imprécises à ce sujet.

Deuxièmement, où en est donc la réalisation de la gare souterraine Paris-Nord ?

Troisièmement, à combien s'est élevé le coût des études du projet d'aéroport La Défense—Cergy-Pontoise ? Si l'on avait tenu compte des observations émanant des élus, plusieurs années auraient été mises à profit pour réaliser la liaison S.N.C.F. avec Cergy et des milliards ne seraient pas allés s'ajouter au triste amoncellement déjà gaspillé.

A la rentabilité capitaliste, nous opposons la rentabilité sociale. En d'autres termes, nous préconisons une politique visant à satisfaire, aux moindres coûts pour la collectivité, les besoins du pays et de sa population.

Une politique de revalorisation de la notion de service public — les charges en découlant devant être compensées par les pouvoirs publics — nécessite des moyens pour la modernisation et l'extension des activités, l'augmentation du parc d'engins moteurs et de matériel remorqué. Elle passe par l'amélioration de la qualité du service, c'est-à-dire par le relèvement des salaires et traitements du personnel, par le juste paiement de la qualification et des responsabilités.

S'agissant des transports publics urbains, dans tous les pays, comme dans la région parisienne, nous payons cher des dizaines d'années d'immobilisme et de carence des pouvoirs publics.

L'asphyxie menace les centres urbains. Il ne vous était plus possible de ne rien faire.

Le problème est général et je me garderai d'opposer les autres régions à la région parisienne. Il y a là un faux débat car les uns ne sont pas mieux loties que l'autre.

Je veux simplement, à titre d'exemple, souligner en quoi votre budget et vos prévisions ne sauraient satisfaire les besoins urgents.

Le leitmotiv de « priorité aux transports en commun » a pris, dans les déclarations officielles, une force nouvelle en raison notamment du coût énergétique avantageux de ce mode de transport. Ce n'est pas nous qui en contesterons l'intérêt. Encore faut-il que vos actes soient en accord avec vos paroles.

Le dernier numéro du bulletin de la préfecture de la région parisienne reconnaît, page 27 : « Les conditions de transport se dégradent aux heures de pointe. Ralentissement de la vitesse des autobus à 11 kilomètres/heure. Saturation de certaines lignes de métro : huit personnes au mètre carré à l'heure de pointe ».

Par conséquent, pour des raisons économiques et sociales, il convient d'accorder une véritable priorité aux transports en commun.

Mais la priorité, cela veut dire tout à la fois des transports en commun ayant un réseau permettant d'irriguer l'ensemble du tissu urbain et une qualité qui les rende concurrentiels, rapides, confortables, peu onéreux et sans nuisance.

D'ailleurs, la revue *Transports urbains* de juillet-septembre signale : « que les expériences de promotion de transport urbain ont prouvé que la désaffection du citadin pour le transport public résultait de la dégradation de la qualité du service et non d'une préférence irrationnelle et générale pour la voiture individuelle ».

Parmi les prolongements de lignes de métro, il y a la 13 bis, reconnue comme prioritaire puisqu'elle concerne 130 000 habitants d'Asnières, Gennevilliers et Clichy et 100 000 emplois.

Aujourd'hui, contrairement aux prévisions antérieures, le projet prévoit un trajet à ciel ouvert, en plein cœur de Clichy, et une seule station dans la localité au lieu de deux. Imaginez, monsieur le secrétaire d'Etat, l'émotion de la population à qui l'on promet depuis quarante-cinq ans le métro souterrain et deux stations ?

La raison invoquée est le coût. Mais peut-on raisonnablement faire supporter, pendant plus d'un siècle, les nuisances d'un métro sur fer, donc bruyant, au nom d'une prétendue économie ? Peut-on raisonnablement imposer aux Clichois la coupure de leur ville en deux, la destruction du site et l'incommodité d'une seule station, tandis que, dans les localités voisines, le métro est souterrain et comporte le nombre de stations nécessaires ? Les travaux autoroutiers sont prévus en souterrain à Neuilly, avec — s'il vous plaît — des jardins en surface ! Les habitants de Clichy seraient-ils, parce que de condition modeste, traités en citoyens de seconde zone ?

S'agissant du premier des dix prolongements de lignes prévus, n'avez-vous pas voulu tester un type de construction à reproduire ailleurs ?

Quant au problème des délais nécessairement plus longs, l'argument ne tient pas puisque simultanément plusieurs chantiers peuvent être ouverts.

Je peux témoigner, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'opposition unanime des riverains, des expropriés, des commerçants et de tous les habitants, à ce métro au rabais. Il faut que leur voix soit entendue car ce sont eux qui préconisent la priorité bien comprise aux transports en commun.

D'autres équipements posent des problèmes identiques ; tel est le cas du R.E.R. vers Marne-la-Vallée, etc.

Ainsi un véritable plan d'urgence des transports et de la circulation en région parisienne est à mettre en œuvre. Il suppose des moyens autres que les vôtres car, avec vos prévisions, il faudrait trente ans.

Il implique l'amélioration du maillage régional ferré ; l'interconnexion des réseaux R.E.R. et S.N.C.F. ; une tarification unique métro-autobus-train sans augmentation des tarifs ; la prolongation des lignes de métro sans nuisances vers la banlieue ; l'adaptation du réseau d'autobus et l'extension de la zone R.A.T.P. à toute la région parisienne ; l'abandon de la pratique consistant à pénaliser les salariés contraints d'utiliser l'automobile pour se rendre à leur travail ; la priorité aux transports en commun ne veut pas dire l'agression financière de l'automobiliste.

Il faut également faciliter l'utilisation des deux-roues.

Il y a beaucoup à faire, par ailleurs, dans le secteur des transports de marchandises, dominé par l'anarchie due à la concurrence des sociétés privées.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, de sérieuses questions se posent à la R.A.T.P., concernant la qualité du service et la sécurité des usagers, questions directement liées aux effectifs

et aux équipements. Des charges indues pèsent sur le budget de la régie, telles que les charges d'emprunt et les taxes sur les carburants. En outre, les entreprises ne versent que 10 p. 100 du budget général.

Le plan d'urgence que nous jugeons indispensable trouverait naturellement sa place dans le cadre d'un changement réel de politique. Votre budget ne va pas dans ce sens. Je ne vous étonnerai donc pas en vous indiquant que nous ne le voterons pas. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le groupe socialiste m'a demandé d'intervenir dans la discussion du budget des transports et je voudrais faire porter mon intervention sur la difficulté des transports collectifs.

Les choses sont devenues si graves à Paris et dans nos villes qui n'étaient pas encore atteintes par les encombrements, lesquels deviennent aussi fréquents et aussi détestables que ceux de la capitale, que tout le monde, à tous les niveaux, se préoccupe actuellement de ce problème. Le Président de la République en avait parlé, tout comme François Mitterrand, lors de la campagne présidentielle, et le Chef de l'Etat a bien démontré, à l'occasion de problèmes récents, qu'il intervenait de tout son poids pour le règlement d'un certain nombre de problèmes relatifs aux transports.

Récemment, dans un article paru dans *Le Monde*, votre collègue de l'équipement, M. Galley, sous le titre « Gouverner les villes », indiquait qu'il fallait « rendre les transports urbains plus efficaces, plus rapides, mieux organisés », et qu'il était « du devoir de l'Etat d'appuyer les collectivités locales désireuses de considérer les problèmes du déplacement de tous et non pas des seuls capables de disposer d'une automobile et de la conduire ».

Un rapport récent de l'I. F. O. P. — institut français d'opinion publique — puisqu'il a paru le 27 novembre dernier, indique que les Français estiment notamment qu'on accorde trop d'importance à l'automobile — 66 p. 100 le disent — et qu'il faut prendre des mesures pour que le citoyen ait moins besoin d'utiliser son automobile — 78 p. 100 l'affirment.

Le rapport Gruson, qui avait été demandé par le ministre de la qualité de la vie à propos de la lutte contre les gaspillages, fait aussi état d'un certain nombre de solutions et de formules que vous avez en partie reprises, monsieur le secrétaire d'Etat, dans votre exposé et qui commencent partiellement, d'ailleurs, à s'appliquer.

Vous avez également parlé du colloque de Toulouse, du mois d'octobre. Il s'est terminé par des rapports très prometteurs, très intéressants et remarquablement établis. Je crois que, là aussi, des orientations sont à revoir.

Le rapport sur le VI^e Plan de l'intergroupe « transports collectifs urbains » de 1970 avait déjà condamné l'usage excessif de l'automobile dans les villes, marquant ainsi la nécessité de donner la priorité intégrale aux transports en commun. Il a néanmoins fallu que la crise de l'énergie transforme radicalement les conditions de la concurrence entre les transports individuels et les transports collectifs pour que les déclarations d'intention en faveur de ces derniers débouchent sur une action positive des pouvoirs publics. Une action spectaculaire est à noter : c'est le Chef de l'Etat en personne qui a fait abandonner à Paris le projet de voie express rive gauche.

Plusieurs raisons, pour vous comme pour nous, plaident en faveur de la priorité donnée aux transports en commun en milieu urbain.

Parmi les raisons anciennes, d'abord des raisons sociales : l'urbanisation rejette en zone périphérique les catégories les plus défavorisées de la population et oblige à des migrations alternantes entre l'habitat et l'emploi, alors que des moyens de transports adéquats pourraient permettre d'éviter ce type de croissance urbaine « en tache d'huile » ainsi que, à la campagne, la fermeture des lignes secondaires de la S. N. C. F. non rentables, ce qui peut entraîner le dépérissement de régions entières. Vous venez de nous donner, dans votre intervention, les apaisements nécessaires à ce sujet.

Les raisons écologiques sont de plus en plus évidentes : le bruit, la pollution, la dégradation de l'espace. A ces inconvénients, s'ajoutent les problèmes de sécurité et le coût humain et économique des accidents automobiles.

Les raisons nouvelles sont d'ordre économique. Elles sont exposées dans le rapport Gruson et apparaissent déterminantes dans la conjoncture actuelle de la crise de l'énergie.

La responsabilité de la politique des transports urbains doit revenir aux collectivités locales. Encore faut-il qu'elles aient les moyens de la mettre en œuvre. Elles disposent ou vont disposer des documents d'urbanisme, des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, des plans d'occupation des sols. Nous avons prévu l'intégration des voies futures aux horizons 1985 et 2000. Les plans de transports fondés sur des études prévisionnelles à la demande y sont également inclus.

Les plans de circulation établis pour le court terme comportent les mesures d'aménagement de la voie publique, les couloirs, le stationnement au centre des villes, mais — vous l'avez dit dans votre intervention et nous insistons sur ce point — vous devez accélérer la cadence.

L'Etat doit affirmer un certain nombre d'impératifs. Il doit traiter non pas les conséquences de l'encombrement mais ses causes. Il faut dissuader l'automobiliste de venir au centre des villes. Vous avez commencé par l'instauration de couloirs. Il vous faut poursuivre en prévoyant des amendes sévères qui empêcheront, comme aux Etats-Unis, l'automobiliste « échaudé » une bonne fois d'arrêter sa voiture dans un couloir.

Dans nos villes, la politique du parc-mètre payant doit être développée. Les maires hésitent longtemps avant de se lancer parce qu'ils ont peur du « qu'en dira-t-on », notamment de la part des commerçants. Or, au bout de quelques semaines ou de quelques mois, ce sont nos administrés qui nous félicitent des mesures courageuses que nous avons prises.

Il faut poursuivre cette politique de parkings dans la périphérie. Notre collègue, M. Billiemaz, a annoncé, en présentant son rapport, qu'il y aura, en bordure de Paris, quinze mille parc-mètres, quinze mille places de stationnement dites « de dissuasion » pour inciter les automobilistes à prendre ensuite les autobus. On en créera prochainement quinze mille également aux terminus du R. E. R. Il en faut certainement davantage encore, monsieur le secrétaire d'Etat. C'est, en effet, un moyen commode d'éviter l'incitation à utiliser l'automobile en ville.

On se plaint à dire qu'il faut rendre la cité à ses habitants et non plus l'adapter à l'automobile. A Londres, le conseil du grand-Londres, issu des élections travaillistes d'avril 1973, a pris depuis un an un certain nombre de décisions spectaculaires. Il a renoncé à la réalisation des autoroutes intra-urbaines et des rocades.

Je voudrais, sur le plan français, vous questionner, monsieur le secrétaire d'Etat, au sujet de la décision qui avait été prise de ménager des couloirs réservés aux autobus assurant les liaisons Paris—Roissy ou Paris—Orly et qui a été abandonnée après quelques jours d'expérimentation.

Je reviens à l'exemple anglais qui est intéressant. En s'attachant d'abord à résoudre la question du stationnement, les responsables du grand-Londres se sont attaqués aux causes du mal avant d'en soigner les effets. Autrement dit, à l'inverse des responsables de la capitale française, ils ont commencé par limiter la circulation automobile avant de favoriser le transport en commun. C'est dans ce sens qu'il faudrait délibérément s'orienter.

Je voudrais, après ces considérations d'urbanisme et de caractère humain, vous entretenir des aspects financiers du problème.

Les moyens mis à la disposition des collectivités locales en matière de transports urbains sont encore insuffisants. Des réformes récentes visent à les aider financièrement et à améliorer les réseaux. L'abaissement de la T. V. A. à 7 p. 100 sur les transports en commun, la possibilité, sur décision des conseils municipaux, d'instituer le versement d'une prime de transport par les employeurs jusqu'au créneau de 300 000 habitants — ramené à 100 000 par décret du mois de novembre — peuvent apporter des modifications intéressantes.

Vous vous en souvenez sûrement, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous étiez sénateur à l'époque, nous avions présenté de nombreux amendements pour lesquels nous nous étions battus et qui tendaient à fixer justement ce créneau à 100 000 habitants. Nous sommes heureux de constater qu'après deux ans de réflexion le Gouvernement en arrive à se rallier à la sagesse bien connue du Sénat.

M. Marcel Brégère. Très bien !

M. Robert Laucournet. Pour ce qui est des « plans de circulation », un crédit de 150 millions de francs est prévu pour accorder des subventions et des aides. Mais d'autres moyens doivent être trouvés, au plan local, pour mener à bien la politique de réorganisation des transports urbains. Vous avez émis l'idée de faire procéder à des études régionales, en 1975, pour appréhender le problème des transports.

Je voudrais, pour terminer cette intervention, vous donner deux exemples locaux. En effet, c'est toujours la situation de sa ville et de son département que l'on connaît le mieux. Le

premier exemple est celui de la ville de Limoges qui aura, cette année, entre 6 et 7 millions de francs de déficit pour sa régie de transports. Certes, le déficit de trésorerie fera l'objet d'une subvention d'équilibre, mais nous sommes pénalisés parce que nous avons voulu « faire du social », permettre aux jeunes enfants, aux écoliers, aux étudiants, aux personnes âgées, aux handicapés, de voyager gratuitement. Cela constituera une charge insupportable pour le budget municipal de cette ville de 150 000 habitants.

Le deuxième exemple est celui du département de la Haute-Vienne, dont le conseil général, au cours de sa session dernière, a constaté qu'en 1975, son budget des transports et de sa régie ferait apparaître une impasse de 2 à 3 millions de francs. Cette charge aussi est insupportable. De plus, nous allons être obligés d'augmenter notre budget de 15 p. 100 l'année prochaine.

Nous avons envisagé — c'est ce que je vais démontrer, monsieur le secrétaire d'Etat — de mettre au point, d'ici à mars prochain, un plan d'étude et de réflexion sur les transports dans le département de la Haute-Vienne.

Des regroupements pourraient être envisagés. Il y a en effet les transports scolaires, les transports privés, les transports de la régie, les transports des entreprises qui ramassent leur personnel et, enfin, les lignes S. N. C. F.

Il nous semble nécessaire de repenser toute cette question mais nous nous heurtons à des difficultés réglementaires ou légales en matière de propriété des lignes de transports et de passage devant la commission départementale des transports. Nous sommes arrêtés par des barrières juridiques, techniques et administratives.

Le conseil général estimant qu'il fallait s'inquiéter de ce qui se faisait ailleurs, nous avons prévu, en janvier prochain, de nous rendre à La Rochelle afin de voir ce qui se fait en Charente-Maritime, ainsi qu'à Thionville.

Vous avez cité, monsieur le secrétaire d'Etat, un certain nombre d'exemples. Notre préfet, M. Lambert, ancien préfet de Nancy, a signalé au conseil général qu'une expérience de redécoupage avait été réalisée en Meurthe-et-Moselle et nous avions l'intention de nous rendre dans ce département pour examiner de près l'application d'une réforme volontaire faite par les élus locaux.

Mais, puisque vous nous dites que des plans régionaux vont être mis à l'étude, l'année prochaine — et j'ai entendu avec plaisir que le Limousin en faisait partie — je me demande si les trois départements de la région ne devraient pas attendre que ces études soient entreprises sur un plan plus étendu pour envisager les mesures et les réformes nécessaires.

Pour conclure, je reprendrai un propos de Mlle Rapuzzi : « Les collectivités locales ont besoin de l'aide de l'Etat. Elles sont disposées à faire l'effort nécessaire, un effort courageux pour que les villes de l'horizon 1985 et 2000 connaissent moins de difficultés que celles que nous vivons maintenant, mais elles ne pourront le faire seules. Une réflexion collective s'impose en même temps que doit être amplifiée l'aide en matière d'études, en matière de concours, pour nos villes de province ».

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques observations que le groupe socialiste tenait à vous présenter à l'occasion de la discussion de votre budget. *(Applaudissements sur les travées socialistes, communistes et sur certaines travées à gauche et au centre.)*

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

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en cette fin d'année 1974, les chances de l'économie française dépendent de deux impératifs : réduire la consommation d'une énergie qui est devenue très chère, et équilibrer notre balance des paiements, et pour cela exporter davantage, ce qui revient, sous une autre forme, à dire qu'il faut diminuer encore les prix de revient.

Ces deux impératifs sont essentiels à considérer lorsque l'on aborde le problème des transports. Ils conditionnent la politique à suivre dans ce domaine car, en encourageant les modes de transport qui sont le moins consommateurs d'énergie, on obtient un double avantage : d'une part, une limitation de l'importation des produits pétroliers et, d'autre part, une incidence plus limitée sur les prix de revient pour la part importante qui découle des transports.

C'est donc — les orateurs qui m'ont précédé l'ont souligné — véritablement l'heure du choix, si l'on songe que, pour les transports, l'énergie consommée représente 25 p. 100 de la consommation totale de notre pays.

Pourtant, jusqu'à maintenant, en dépit des dangers qui menacent, des craintes de récession qui se concrétisent, des graves difficultés que chacun sent venir, les mesures arrêtées ne semblent pas tout à fait satisfaisantes.

L'espoir que le Gouvernement nourrit — et chacun souhaite qu'il gagne son pari — c'est que l'effort de discipline demandé à chacun obtienne des résultats suffisamment probants pour éviter que ne se détériorent les données de nos échanges extérieurs.

Mais ce résultat est-il bien en vue ? Dans le domaine de la circulation automobile individuelle, par exemple, on a bien l'impression qu'aucun changement sensible n'est intervenu depuis plusieurs mois. Il faut donc faire davantage et, en premier lieu, recourir peut-être à une meilleure information sur l'importance de l'enjeu, information qui soit plus convaincante et moins lassante que celle qui nous a été prodiguée par l'O. R. T. F., en vue du développement de l'utilisation des transports en commun.

Il faut privilégier les moyens de transport les moins coûteux, leur faire jouer un véritable rôle de dissuasion et les rendre, à cette fin, plus attractifs.

Tels sont les objectifs qu'il est nécessaire d'atteindre. Or, parmi les modes de transport — madame le rapporteur de la commission des finances comme les collègues qui m'ont précédé à cette tribune l'ont excellemment démontré — c'est la S. N. C. F. qui satisfait le mieux à cette nécessité fondamentale.

C'est, à l'heure actuelle, le meilleur instrument dont dispose le Gouvernement, au service de sa politique, dans le domaine des transports. On n'insistera jamais trop sur ce point si l'on sait que le chemin de fer, à rendement égal, consomme beaucoup moins d'énergie que le camion, la voiture individuelle et, à plus forte raison, l'avion.

On doit s'imprégner de cette idée essentielle qu'il faut actuellement encourager ce moyen de transport. Le rail doit donc être l'objet d'une orientation préférentielle si l'on veut contenir l'hémorragie de devises, sans pour autant pénaliser notre économie.

Mais transposer dans les faits certaines observations d'évidence est difficile. La chose n'est pas si simple qu'il y paraît.

Une meilleure information est — nous le répétons — indispensable afin d'assurer le changement nécessaire de la psychologie de l'utilisateur et pour l'inciter à recourir aux transports en commun.

Le changement s'impose aussi dans un autre domaine : celui de l'état d'esprit des responsables de la S. N. C. F. Cette vieille dame très indépendante ne cherche pas toujours à faire connaissance avec ses clients et avec les responsables locaux. Elle vit un peu trop retirée et elle n'est pas toujours accessible aux idées qui ne sont pas uniquement les siennes.

Au surplus, pour les mutations, qui sont certes nécessaires, il faut envisager de gros investissements.

En la matière, le Gouvernement ne se trouve pas pris absolument au dépourvu grâce aux très gros projets qui sont en cours d'étude ou en voie de réalisation.

Je souhaiterais, comme on l'a dit tout à l'heure, une liaison rapide avec le Sud-Est, l'interconnexion des réseaux R. A. T. P.-S. N. C. F., l'intensification des efforts pour une meilleure coordination du rail et de la route.

Tout cela montre assez bien que les orientations définies ne l'ont pas été d'hier et qu'elles sont excellentes.

Il faudrait peut-être accélérer, malgré tout, le processus engagé et hâter, si possible, la réalisation des grands travaux dont nous venons de parler.

Il est essentiel pour Paris que les grosses améliorations que l'on peut espérer grâce à l'interconnexion des réseaux soient réalisées dans les plus courts délais. C'est un élément de dissuasion indispensable, en effet, à l'égard du transport individuel, moyen de transport qui devient chaque jour plus lent et plus coûteux.

Améliorer les conditions d'exploitation du rail constitue pour l'usager un facteur qui dépend de son caractère attractif. A cet égard, l'augmentation du confort des voitures, tant de première que de deuxième classe, est essentielle. J'ai appris avec beaucoup de satisfaction que 1 500 voitures de grandes lignes S. N. C. F. étaient commandées et que leur livraison s'échelonnait durant les trois ans qui viennent. Elles ont été étudiées, je suppose, avec une toute particulière attention et, pour une fois, je le note avec beaucoup de satisfaction, avec le concours et la participation des usagers qui ont eu à se prononcer sur les aménagements intérieurs.

Elles fourniront aux clients un confort accru par l'utilisation d'un nouveau type de bogies qui garantira une meilleure

qualité de rendement et de suspension ainsi que, ce n'est pas négligeable, un accès plus facile pour les personnes les moins valides.

Il faut ajouter que l'attention ainsi accordée, dès la conception des voitures, à une technologie propre à en simplifier et à en réduire l'entretien, doit permettre, pour des parcours importants, d'éviter toute intervention et, par conséquent, une fréquence accrue des dessertes, sans immobilisation des investissements ainsi réalisés.

Par ailleurs, et ceci est très important, l'extension du parc de turbotrains va permettre aux voyageurs des grandes lignes transversales avec — M. le secrétaire d'Etat l'a souligné tout à l'heure — de bénéficier d'un traitement égal, en matière de qualité du transport, à celui des voyageurs qui utilisent les grands axes à partir de Paris. Les lignes secondaires elles-mêmes tireront partie de cette indispensable rajeunissement du parc d'autorails qui n'avait pas été prévu pour durer vingt-cinq ou trente ans comme on le leur a demandé.

Enfin, les banlieues dont la desserte par la voiture particulière est extrêmement onéreuse, sont l'objet d'une attention toute spéciale avec la commande de rames automotrices à accélérations élevées qui permettront de tenir mieux les horaires et de multiplier les fréquences. Les 500 voitures de cette commande offrent plus de 80 000 places annuelles. Je note avec la plus grande satisfaction cette amélioration qui va permettre aux banlieusards de connaître sans doute, dans les années à venir, des conditions de transport nettement améliorées.

Mais pour accentuer la tendance, infiniment souhaitable, à l'utilisation du rail, le changement de matériel ne suffit pas et la création de liaisons mieux étudiées, la suppression de systèmes de correspondance qui, même dans la banlieue parisienne, sont surannés, l'adaptation du réseau existant au trafic voyageurs dans des zones jusqu'alors entièrement délaissées — effort s'ajoutant à l'effort considérable réalisé en banlieue parisienne pour la création de parkings — devraient permettre au réseau de donner le maximum de ses possibilités et de contribuer ainsi à cette action souhaitable pour la promotion des transports en commun.

Des promesses formelles pour 1975 ont été faites, à l'échelon de la direction générale, au sujet de la banlieue sud de Paris, de loin la plus mal dotée et la moins bien servie. Il existe pourtant des liaisons électrifiées, mais elles sont très mal utilisées. Il est bien sûr essentiel, et je souhaite que vous puissiez, monsieur le secrétaire d'Etat, m'informer sur ce point, que ces promesses soient tenues dès 1975. C'est là une condition fondamentale, à mon avis, pour la réussite de la politique que vous avez définie tout à l'heure, d'autant que, nous le savons, l'accession de Paris par la route devient de plus en plus difficile en raison de la saturation constante de l'autoroute A 6.

Un autre élément incitatif qui, après les hausses successives du prix de l'essence a une extrême importance, est celui des tarifs.

Je n'ignore pas, cependant, que pour la région parisienne — et ce fait a toujours été l'objet d'une large discussion avec les collègues de province — le déficit d'exploitation est considérable; mais, plus que jamais, le maintien et le développement des transports en commun répondent à une nécessité essentielle. Cela suppose que les prix restent stables, d'où l'acuité plus grande que jamais du problème du déficit. Pour éponger ce dernier on a eu recours, jusqu'ici à un expédient qui consiste à reporter pour une grande partie la charge de ce déficit sur les départements de l'agglomération parisienne. C'est là un problème extrêmement irritant car ceux-ci ne recherchent pas toujours, bien loin de là, le développement accru de cette énorme masse parisienne qui s'amplifie au fil des années. Les départements considérés manifestent constamment leur désaccord et leur mauvaise humeur en refusant les crédits correspondants. Les préfets sont conduits nécessairement à procéder à des inscriptions d'office qui sont génératrices d'un mauvais climat.

C'est pourquoi il m'a été indiqué, et je souhaiterais que ce propos fût confirmé, que le Gouvernement envisageait — c'est parfaitement logique — de reporter la charge fiscale correspondante sur la région, c'est-à-dire sur le district de la région parisienne qui regroupe la capitale et les départements voisins, l'effet sur le budget général étant d'ailleurs rigoureusement le même.

La réforme porterait aussi sur un autre problème et permettrait la centralisation des responsabilités sur la tête du préfet de région. Cette centralisation est, à mon sens, infiniment souhaitable car trop d'organismes plus ou moins consultatifs ou plus ou moins responsables s'intéressent à ces problèmes de transport, et les responsabilités sont infiniment diluées.

Un projet de décret serait en ce moment en préparation. J'aimerais savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, si les informations que j'ai viens d'annoncer sont bien exactes et si la réforme projetée doit aboutir prochainement.

En ce qui concerne la province, la primauté dont doit bénéficier le moyen de transport économique que constitue le rail va-t-elle amener un changement de la politique suivie depuis plusieurs années pour les lignes dites d'intérêt secondaire? Je crois que vous avez répondu à cette question et, par conséquent, j'aurais mauvaise grâce d'insister.

Je voudrais simplement savoir — et tous les collègues dans cette enceinte seront très sensibles à des informations complémentaires — si les décisions peut-être un peu hâtives de fermeture qui ont été prises sur des lignes dont la rentabilité pouvait être contestée au cours des années précédentes ne seront pas remises en cause pour des cas déterminés et si vous accepteriez, par exemple, que des propositions vous soient faites dans différents cas d'espèce, dans le cadre de votre politique.

En ce qui concerne le trafic marchandises, l'incitation devrait, à mon sens, porter sur l'accélération de la construction de wagons à bogies qui offrent une capacité et une charge unitaire de loin supérieures à celles des plus grands véhicules qui utilisent les axes routiers et dont les superstructures ont été particulièrement étudiées pour faciliter le transport de conteneurs et la manutention. Cette incitation permettrait d'aller dans le sens d'une coordination encore plus accrue du rail et de la route.

En outre, l'incitation devrait porter sur le développement du transport international qui facilite le porte-à-porte tout en désencombrant la route et qui rend le transport pratiquement insensible aux circonstances atmosphériques, ce qui n'est pas le cas pour les transports routiers.

Il serait bon, aussi, mais la difficulté est grande, j'en conviens, que cette incitation technique fût complétée, pour les transporteurs routiers qui utilisent le système du transport combiné rail-route, par des dégrèvements fiscaux. Cette incitation contribuerait à la réussite de la politique engagée.

Pour en terminer, je voudrais dire quelques mots sur le problème qui a été évoqué tout à l'heure par les rapporteurs. Je serai peut-être un peu moins sévère que le rapporteur de la commission des affaires économiques en ce qui concerne l'importance des crédits inscrits au titre du concours de l'Etat à la S. N. C. F.

Je me permettrai de rappeler, après le rapporteur de la commission des finances, que depuis la réforme des conditions d'exploitation ferroviaire, appliquées à partir du 1^{er} janvier 1970, les concours financiers de l'Etat aux chemins de fer sont de trois sortes: la première a pour objet de rétablir la concurrence des différents modes de transport. Elle concerne les contributions aux charges d'infrastructures ou de passages à niveau ainsi que la participation pour les retraites. Elle a pour seul effet de porter, en ces matières, la charge de la collectivité pour les transports ferroviaires à un degré égal à celle qu'elle assume déjà pour les autres modes de transport. Point n'est besoin de rappeler que les routes nationales sont intégralement financées par le budget général.

La seconde catégorie de versements de l'Etat assure la compensation des obligations de service public que le chemin de fer assume pour le compte de l'Etat. Il s'agit des lignes omnibus de voyageurs, des services de banlieue et des avantages tarifaires consentis à certaines catégories d'usagers.

La dernière catégorie des sommes allouées par l'Etat correspond à l'exécution du contrat de programme, M. le rapporteur pour avis l'a rappelé, conclu entre lui et la S. N. C. F. en juillet 1969 qui a pour objet et c'est essentiel, de rétablir progressivement l'équilibre financier sans concours de l'Etat. Dans la mesure où l'Etat, dans le cadre de sa politique de contrôle des prix, fait obstacle à la réalisation de cet effort tarifaire, il compense forfaitairement à la S. N. C. F. la perte budgétaire qui en résulte pour elle.

Les chiffres ont tout à l'heure été avancés sur l'importance du concours financier de l'Etat au titre du présent budget. Il est tout à fait exact que cette somme a tendance à augmenter. Il faut tout de même bien se rendre compte que, dans la conjoncture actuelle, il faut raisonner en francs constants et non en francs courants. En outre, à travers ce correctif vraiment indispensable, la progression est tout de même moins sensible et nous devons l'admettre. Je crois que, dans cette enceinte, vous entendrez peu de critiques en ce qui concerne les transports, les lignes d'intérêt secondaire. Il est bien certain que nous sommes tous très attachés au maintien des lignes secondaires en raison des services qu'elles rendent. Nous pensons encore que les suppressions ont été beaucoup trop importantes dans les années précédentes.

Les charges de retraite passent en francs constants de 2 214 millions en 1970 à 2 426 millions en 1974. On en connaît les motifs : ce sont la déflation des effectifs, l'augmentation des salaires et, il faut le dire, aussi la longévité des cheminots ; mais comme il n'est pas question pour personne de remettre en cause l'âge de la retraite, il est bien évident qu'il faut en tirer des conséquences et maintenir le régime actuel.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les observations que m'inspire la présentation des crédits de votre département en ce qui concerne les transports terrestres.

Ces observations n'ont pas du tout pour objet de mettre en cause le projet de budget que vous nous présentez. Elles visent peut-être à suggérer sur certains points, notamment la S. N. C. F., une affirmation plus grande des objectifs présentés, une résolution plus ferme pour y parvenir et une accélération de la réalisation des programmes prévus. Nous espérons que vous pourrez le faire et que vous pourrez accélérer ces réalisations envisagées au cours de 1975, année décisive, essentielle, pour l'avenir de notre pays. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à Mme Gros.

Mme Brigitte Gros. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après les rapports de haute qualité de nos collègues Mlle Irma Rapuzzi, au nom de la commission des finances, et de M. Auguste Billiemaz, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je voudrais présenter quelques observations sur le budget des transports terrestres pour l'année 1975 tel qu'il figure dans la loi de finances.

Gouverner, c'est prévoir. Or, depuis quinze ans, on a laissé nos villes s'urbaniser de façon anarchique, on a laissé construire n'importe où n'importe comment, on a suivi la politique « du chien crevé au fil de l'eau ».

Le résultat, aujourd'hui, c'est que nos agglomérations urbaines tendent à devenir de plus en plus invivables. Au centre, on y trouve les bureaux et les résidences de luxe ; à la périphérie, les logements sociaux, sous-équipés, dépourvus de toutes voies de communications adaptées aux besoins de leurs habitants ; d'où le divorce que l'on constate entre l'emploi et le logement, divorce qui ne cesse de s'aggraver au détriment des conditions de vie des classes les plus modestes.

Notre collègue M. Laucournet a dit tout à l'heure à cette tribune la même chose et a fait les mêmes constatations.

Avant-hier, en région parisienne, les habitants de la banlieue consacraient une heure de transport par jour pour se rendre de leur domicile à leur travail. Hier, ils devaient y consacrer deux heures. Aujourd'hui, c'est près de trois heures qu'ils perdent en déplacement.

Demain, oui demain, si on ne prend pas les mesures qui s'imposent, ce sera quatre heures et après-demain, monsieur le secrétaire d'Etat, en l'an 2 000, cinq heures et même plus, pourquoi pas ? Ce sera le monde de Kafka.

C'est pourquoi, avant même de poser le problème du transport urbain, il convient de se préoccuper de celui de la maîtrise de l'urbanisme et des sols ainsi que d'une nouvelle orientation de la politique urbaine.

Il faut agir sur les causes du mal, sur ces causes profondes, en toute priorité et pas uniquement sur ses effets, sinon toute politique de transport urbain ne sera rien d'autre qu'un cautére sur une jambe de bois. Elle sera celle du chien qui court après sa queue et qui ne la rattrape jamais ; elle sera celle du pompier qui veut éteindre l'incendie à l'aide d'un simple verre d'eau.

Les millions et les millions de francs que l'Etat, les régions, les conseils généraux et les communes investiront dans les transports ne seront jamais suffisants, non, jamais, pour faire face aux besoins des citoyens et leur permettre de bénéficier de conditions de vie décentes.

En raison de la crise économique, de l'inflation et de la récession dues au renchérissement du prix de l'énergie, le Gouvernement a présenté, cette année, un budget d'austérité. Il a clairement défini trois priorités : la santé, les télécommunications et les transports publics. Ainsi, les autorisations de programme consacrées aux infrastructures nouvelles de transports augmentent-elles de 39 p. 100 en 1975 par rapport à 1974, ce qui est loin, comme l'a indiqué notre collègue, Mlle Irma Rapuzzi, d'être négligeable. Et une telle augmentation aurait sans doute pu être considérée comme satisfaisante en période normale ; mais aujourd'hui, alors que la crise de l'énergie nous frappe de plein fouet, elle nous paraît insuffisante. Les transports en commun consommant quatre à cinq fois moins d'énergie que la voiture individuelle, il aurait été souhaitable de leur consacrer un effort beaucoup plus important

La province, en 1975, se taille la part du lion : elle pourra investir trois fois plus que l'année dernière, ce dont je me réjouis pour vous, mademoiselle Irma Rapuzzi, et pour tous mes collègues de province.

Les 252 millions de francs qui seront affectés à la province serviront, entre autres réalisations, à financer les lignes de métro de Lyon et de Marseille et les couloirs pour autobus niçois et à mieux isoler les lignes de tramway de Saint-Etienne de la circulation automobile.

Les pouvoirs publics prennent-ils enfin conscience du fait que l'aménagement des transports dans les agglomérations urbaines de province est primordial si l'on veut éviter que, dans dix ans ou quinze ans, ne se posent, en province, des problèmes aussi aigus que dans la capitale ?

La région parisienne, elle — et c'est regrettable — sera beaucoup moins bien servie : les crédits d'équipement qui lui sont consacrés sont en diminution. Ainsi, des travaux jugés pourtant urgents par un conseil interministériel de décembre 1973 — il y a un an, monsieur le secrétaire d'Etat — tels que le prolongement de la ligne de métro n° 7 jusqu'à La Courneuve ou la deuxième tranche de l'aménagement souterrain de la gare de Lyon, ne pourront pas être engagés.

Gouverner c'est prévoir. Or, cette année, le budget des transports terrestres servira principalement à la poursuite et, c'est vrai, à l'accélération des opérations engagées depuis plusieurs années. Mais il se présente plus à nos yeux comme un budget de reconduction que comme un budget d'innovation, comme un budget révolutionnaire, dirai-je.

En 1975, année de préparation du VII^e Plan, il faudra mettre l'imagination au pouvoir en matière de transports en commun. Il faudra aller, monsieur le secrétaire d'Etat, beaucoup plus loin et dépasser les prévisions du VI^e Plan ; les dépasser, mais aussi les réaliser.

En 1975, il faudra démocratiser la politique des transports urbains. Elle est conduite presque uniquement par des spécialistes. Demain, elle devrait être prise en charge par tous ceux qu'elle concerne directement. C'est pourquoi, au-delà des questions purement financières, se posent des problèmes de structure et de décentralisation.

Les problèmes de transports dans les villes sont devenus si complexes et si nombreux qu'il est indispensable qu'ils soient étudiés au niveau de la réalité quotidienne et non à celui des bureaux parisiens.

Aussi faudrait-il d'abord que le secrétariat d'Etat aux transports soit représenté à l'échelon de chaque région et de chaque département — c'est une suggestion que je vous ai déjà présentée en commission — par un directeur des transports terrestres, tout comme le ministre de l'équipement est représenté par un directeur régional et départemental de l'équipement.

Sur le plan administratif, pourquoi les transports terrestres sont-ils traités en parents pauvres alors qu'ils sont devenus un des éléments essentiels de l'aménagement du territoire et de l'amélioration de la vie quotidienne des Français ? Ni les préfets, ni les directeurs de l'équipement, déjà surchargés par leurs lourdes responsabilités, ne disposent du temps nécessaire pour se préoccuper, avec l'attention qu'elles méritent, des questions qui concernent directement les transports.

Il serait également souhaitable de créer des comités de transports terrestres régionaux et départementaux où seraient représentés les élus d'abord — conseillers généraux et maires — les syndicats patronaux et ouvriers, les sociétés de transports publiques et privées et aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, les usagers. Car ceux-ci ont droit à la parole. Ne sont-ils pas les premières victimes de l'inadaptation actuelle des transports urbains ? N'en subissent-ils pas, malheureusement, les lourdes contraintes ?

Ces comités pourraient se préoccuper de tous les problèmes qui touchent directement, et indirectement, aux transports. Les directeurs départementaux des transports terrestres seraient chargés d'en assurer le secrétariat.

Ils pourraient, par exemple, comme vous l'avez dit tout à l'heure, accélérer l'étude des schémas régionaux de transport, délibérer sur les projets des entreprises de transports publiques et privées, favoriser une coordination entre transports en commun et transports individuels, faciliter l'aménagement du temps de travail et d'horaires flexibles pour étaler les heures de pointe du matin et du soir afin que les transports en commun soient moins encombrés, inciter les entreprises à se concerter pour organiser le transport de leur personnel, accélérer la réalisation des plans de circulation intercommunaux et lancer certaines

opérations comme celle des « voitures pour quatre » afin de réduire les encombrements aux portes des villes et diminuer les frais de transport des usagers.

Il semble que l'existence de ces comités serait susceptible de stimuler, à l'échelon régional et local, les imaginations et les énergies des intéressés.

Gouverner c'est prévoir, prévoir les investissements qui sont nécessaires à la réalisation d'un équipement devenu primordial ; c'est aussi prévoir de quelle manière il est possible de mobiliser les imaginations et les volontés pour que cet équipement soit mieux adapté aux aspirations des hommes et à la réalité des choses.

Créer des transports urbains plus rapides, mieux adaptés, plus confortables et moins coûteux, est devenu essentiel sur le plan économique d'abord, en raison de la crise de l'énergie, sur le plan social ensuite, pour les usagers qui résident à la périphérie, sur le plan humain enfin, puisque de tels transports permettront de diminuer la fatigue nerveuse des citadins et de préserver l'environnement urbain. N'oublions pas que, dans dix ans, 85 p. 100 des Français seront devenus des citadins.

Gouverner c'est prévoir. Prévoir l'adaptation des transports à la vie dans les villes doit devenir une préoccupation essentielle des responsables à tous les niveaux. Mais il appartient d'abord à l'Etat de donner le ton. C'est pourquoi il est indispensable qu'il fasse entendre plus fortement sa voix et sa volonté. (*Applaudissements.*)

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.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je voudrais faire, monsieur le président, deux brèves observations.

La première s'appuie sur le très intéressant rapport de M. Billiemaz dans lequel il dit — et je crois qu'il a raison — que la mission du Gouvernement devrait être de donner la priorité dans les villes aux transports en commun, en améliorant leur qualité et leur rendement. Nous ne pouvons qu'approuver de tels propos, et Mme Brigitte Gros vient d'ailleurs de tenir à peu près le même langage.

Très souvent, nous l'avons dit, l'insuffisance du développement du transport en commun est le résultat d'une politique qui n'a pas fait une place assez large à la prévision.

Le transport individuel ne résulte pas, contrairement à une opinion assez répandue, d'un choix ; il est la conséquence de l'impréparation, de l'insuffisance des crédits mis par les gouvernements successifs à la disposition des transports en commun et d'une urbanisation désordonnée. On peut toujours dire que l'on souhaite que les transports en commun se développent au détriment des transports individuels. Mais, à mon avis, vous n'avez aucune chance de réussir tant qu'une politique volontariste des transports en commun dans les régions urbanisées et, notamment, dans la région parisienne, n'aura pas été définie et aussi longtemps que les plans auront été régulièrement déchirés par un abus injustifiable de dérogations obtenues par la promotion immobilière.

Ma deuxième observation vise les investissements.

Beaucoup d'entre nous sont très réservés actuellement sur ce qu'on appelle les investissements de prestige dont la rentabilité est très discutable. Nous avons appris, grâce aux deux rapports, écrit et oral, de Mlle Rapuzzi, dont chacun se plaît à reconnaître la compétence dans un domaine dont elle parle depuis longtemps, au nom de la commission des finances, que l'on entrerait dans la phase active de la ligne nouvelle Paris—Lyon.

Je voudrais rappeler trois chiffres au Sénat.

A l'origine, c'est-à-dire en 1971, on avait estimé le coût de ce projet à 1 200 millions de francs. Ensuite, et depuis l'abandon — que vous nous avez vous-même annoncé, monsieur le secrétaire d'Etat — du projet de turbotrain et son remplacement par l'électrification — ce qui d'ailleurs, permettez-moi de le dire, ne fera que déplacer le problème d'économie d'énergie — la dépense initiale de 1 200 millions de francs est passée à 2 748 millions.

Ce montant très élevé n'a d'ailleurs été obtenu que grâce à un artifice comptable, d'ailleurs très discutable, la S. N. C. F. espérant récupérer 440 millions de francs sur les matériels roulants.

Je me permets de faire remarquer au Sénat et à vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce calcul a été établi sur la base des coûts au 1^{er} janvier 1973. Fin 1974, on peut estimer la dépense à quatre milliards de francs au minimum.

Je fais le pari qu'en 1980, date à laquelle doivent être achevés les travaux — vous ne serez peut-être plus là, moi non plus, mais nous aurons des successeurs — les investissements atteindront le double, c'est-à-dire près de huit milliards de francs.

Comment pouvez-vous l'affirmer ? me demanderez-vous. Il suffit de voir les précédents. Et encore, quand il ne s'agit que du double, il n'y a pas lieu de trop se plaindre !

Le pont de Tancarville a entraîné un supplément relativement modeste, 50 p. 100, alors que le *Concorde* a coûté six fois plus que prévu initialement, le canal de la Moselle, deux fois et demi plus.

Vous pensez bien que votre chiffre de quatre milliards, je le conteste. Je crois que vous vous engagez dans une aventure extrêmement redoutable.

Par ailleurs, il faudrait que soit définie une politique de coordination des transports rail-route — que j'ai longtemps demandée lorsque j'étais ministre des travaux publics — je dirai même, rail-route-air. Il est manifeste que l'objectif de la S. N. C. F. — celle-ci le nierait, mais il est en filigrane — est de lutter avec acharnement contre le trafic aérien en France. La bataille est déjà engagée depuis de longues années. La S. N. C. F. ne souhaite pas voir se développer un transport aérien puissant en France qui lui ferait une concurrence directe.

Il résulte d'une telle attitude que, sur une ligne déjà très bien desservie, Paris—Lyon, où existe déjà une autoroute à grand trafic, des lignes aériennes qui descendent le long de la vallée du Rhône — un investissement important a été fait, récemment, pour la construction à Lyon d'un nouvel aéroport — on précipite, à coup de milliards, une accélération des liaisons ferroviaires. On va reporter sur le rail de 70 à 80 p. 100 du trafic aérien Paris—Lyon qui est parmi les meilleures lignes de Air Inter. Une fois cette opération réussie Air Inter n'aura que deux solutions : ou bien réclamer de nouvelles subventions, ou bien ralentir son trafic. Si cette compagnie ralentit son trafic, elle achètera moins d'avions en France. Si elle le maintient, elle fera double emploi avec la ligne Paris—Lyon et alors elle coûtera encore plus cher au contribuable.

Je suis étonné de constater qu'en dépit des observations qu'a présentées la commission des finances, cette opération soit poursuivie envers et contre tout. La surprise est encore plus justifiée quand on compare cette précipitation avec la lenteur des investissements de la S. N. C. F. pour améliorer les transports de banlieue, ce qui prouve une fois de plus que seuls les transports de pointe l'intéressent. (*Applaudissements.*)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne vous poserai que quelques questions, étant donné le court laps de temps dont je dispose.

La première concerne les transporteurs routiers. Nous avons été saisis — comme, je pense, beaucoup de nos collègues ici — des revendications de ces transporteurs, qu'ils soient salariés ou artisans. Deux problèmes préoccupent ces travailleurs. Ils voudraient savoir quand seront enfin reconnus comme maladies professionnelles les troubles de la vue et les déformations de la colonne vertébrale et si vous prévoyez d'abaisser l'âge de la retraite et d'organiser le recyclage indispensable.

Ma seconde question a trait au développement des transports en commun dans la capitale. Nous savons tous qu'il existe une infrastructure qui permettrait — les différents services des ministères l'ont reconnu — d'améliorer dans les conditions les moins coûteuses les transports dans Paris : il s'agit du tronçon sud de ce que l'on appelle « la petite ceinture ». Sa mise en service permettrait de raccorder à une ligne semi-circulaire toute une série de lignes qui convergent vers le centre de Paris et, par conséquent, d'aider dans leurs déplacements ceux qui viennent travailler dans la capitale. Nous serions donc très heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, de connaître votre opinion sur ce point. J'ai eu l'occasion de déposer à ce sujet une question orale sans débat au printemps dernier. Votre prédécesseur l'avait remise à des temps meilleurs. Ne pensez-vous pas que, ces temps meilleurs sont arrivés ?

Dernière question : quand le tronçon central du R. E. R. et les interconnexions seront-ils achevés ? (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

(*La séance est suspendue.*)

(La séance, suspendue à douze heures trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Pierre-Christian Taittinger.)

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

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant les transports : section commune et transports terrestres.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Mesdames, messieurs les sénateurs, vous m'avez posé ce matin de nombreuses questions sur le projet de budget relatif aux transports terrestres. Je vais essayer de répondre au plus grand nombre possible d'entre elles, sans pour autant prolonger excessivement les débats.

Monsieur Schmaus, avant de me poser trois questions auxquelles je vais répondre, vous avez indiqué que la S. N. C. F. pratiquait des tarifs préférentiels trop bas pour certains transports industriels. Je ne puis laisser passer cette affirmation sans vous dire qu'elle est fautive. La preuve en est que l'accroissement du trafic routier était jusqu'à maintenant constamment supérieur à celui du transport par rail, ce qui, dans les circonstances actuelles, n'est pas sans poser quelques problèmes.

Vous avez également déclaré que les investissements de la S. N. C. F. étaient insuffisants. Je reprends simplement les chiffres que j'ai cités ce matin. Ses investissements, qui s'élevaient à 2 300 millions de francs en 1973, sont passés à 3 600 millions en 1975, ce qui représente une hausse de 56 p. 100 en deux ans. Il me paraît difficile d'aller plus loin dans cette voie.

Vous m'avez posé, à partir de là, trois questions relatives à la S. N. C. F. La première concernait le financement du T. G. V. Paris-Sud-Est. Ce financement sera assuré d'une façon classique, comme pour tous les autres investissements de la S. N. C. F., c'est-à-dire par emprunts effectués par la société nationale.

Votre deuxième question portait sur le délai d'exécution de la gare souterraine Paris-Nord. La S. N. C. F. se propose d'inscrire le démarrage de ces travaux au budget de 1976. S'ils sont retenus, ils devront donc, normalement, commencer en 1976, leur durée d'exécution étant de l'ordre de trois à quatre ans.

En troisième lieu, vous m'avez demandé quel était le coût des études de l'opération « aérotrain » sur la ligne Cergy—La Défense. Ce coût total, depuis 1965, s'est élevé à 12 millions de francs de subventions, auxquelles se sont ajoutés 8 millions de prêts. L'expérience que nous avons obtenue par ces travaux reste cependant acquise pour d'autres utilisations éventuelles de l'aérotrain suburbain dans un site mieux approprié.

Vous avez ensuite évoqué le problème des transports publics urbains, en particulier celui de la ligne de métro desservant Clichy dont nous avons d'ailleurs déjà parlé ensemble. Je puis vous dire que le projet, tel qu'il a été retenu en définitive, c'est-à-dire comportant une partie aérienne uniquement pour la traversée de la Seine, jumelée au-delà avec la création d'une voie routière, a permis une économie de l'ordre de 100 millions de francs, qui permettra d'accélérer le prolongement d'une autre ligne desservant d'autres banlieusards.

Compte tenu des progrès techniques réalisés dans la liaison roues-rail et essentiellement dans la conception des boggies, le projet tel qu'il a été arrêté ne doit pas conduire à un métro plus bruyant que le métro sur pneus, d'autant plus que des écrans anti-bruit ont été prévus pour le tronçon aérien. D'autre part, les études effectuées montrent qu'aucun usager ne sera, dans les circonstances les plus défavorables, éloigné de plus de 800 mètres d'une station. C'est dire que ce projet peut être jugé satisfaisant ; il a d'ailleurs été jugé ainsi par les organismes régionaux.

Monsieur Lacournet, vous m'avez parlé des transports collectifs et vous avez insisté sur la nécessité de promouvoir les transports en commun. Je me suis, ce matin, assez étendu sur ce sujet pour vous avoir persuadé que c'était également la volonté du Gouvernement, mais c'est une politique qui demande un effort conjugué des pouvoirs publics et des collectivités locales.

Vous avez évoqué quelques problèmes spécifiques, notamment les plans de circulation. Ces derniers — je l'ai dit ce matin — seront désormais soumis à l'approbation de mon département ministériel, ce qui permettra de nous assurer qu'ils favorisent

précisément les transports en commun. Cette condition sera nécessaire pour que la subvention, qui dépend des ministères de l'équipement et de l'intérieur, soit délivrée.

Vous avez soulevé le problème du taux des amendes. Un décret est en préparation, qui portera le montant de ces amendes à 50 francs pour le stationnement interdit, 120 francs pour le stationnement gênant et 250 francs pour le stationnement dans les couloirs d'autobus.

Vous avez enfin évoqué un problème qui intéresse votre département, celui du plan d'étude départemental de toutes les formes de transport collectif qui peuvent exister. C'est un problème essentiellement juridique, lié à la réglementation des transports. Si votre département a le désir et la volonté de modifier la situation existante, il ne lui est pas nécessaire d'attendre la mise en place des schémas régionaux de transport, bien qu'ils soient prévus dans votre région, car, en fin de compte, le seul problème qui soit posé est celui de la coordination des travaux départementaux avec ceux qui sont menés au plan régional. Il suffit que l'initiative vienne de l'une des parties concernées. Il serait bon d'ailleurs qu'elle vienne d'une collectivité locale.

Monsieur Jean Colin, vous avez mis l'accent sur la nécessité de promouvoir les transports en commun par une campagne d'information aussi large que possible. Je dois dire à ce sujet qu'une campagne d'information en faveur des transports en commun, surtout dans la région parisienne, est actuellement menée à la fois dans la presse quotidienne et à la radio. Ces efforts doivent être poursuivis, notamment pour donner aux usagers une meilleure information sur les réseaux d'autobus. J'ai demandé à cet effet que la R. A. T. P. conçoive et diffuse assez rapidement un plan précis, clair et lisible des réseaux d'autobus parisiens. D'autres actions du même type sont déjà menées dans certaines villes du pays, en particulier à Besançon.

Vous avez également attiré mon attention sur la nécessité d'assurer une meilleure qualité des services de la S. N. C. F. A cet effet, nous avons agi dans deux directions différentes.

D'une part, la S. N. C. F. s'est décentralisée depuis 1971 par la création de directions régionales disposant de pouvoirs étendus, qui gèrent, à l'échelon régional, les services locaux et s'occupent des problèmes commerciaux.

D'autre part, dans la banlieue parisienne, la S. N. C. F. poursuit le programme qu'elle a élaboré pour améliorer les fréquences de façon à suivre, sinon à précéder, l'évolution de la demande. En particulier, il est prévu d'entreprendre en 1975 la liaison Invalides—Orsay, qui assurera, pour tous les usagers de la banlieue Sud et Sud-Ouest, une meilleure diffusion dans Paris.

Vous avez également évoqué le problème de la responsabilité financière des transports en commun dans la région parisienne. Il s'agit effectivement d'un problème important, ne serait-ce que par les chiffres qui sont en jeu. A ce propos, un projet a été étudié par le Gouvernement, en vue de transférer des départements de la région parisienne aux districts les responsabilités financières, aussi bien pour les recettes que pour les dépenses, relatives aux transports en commun.

Ce projet devra nécessairement être confronté, au préalable, aux conclusions qui seront données par le Parlement aux études menées actuellement en vue de la réforme des institutions dans la région parisienne.

Pour ce qui est de la tarification des transports en commun de la région parisienne, je voudrais attirer votre attention sur l'importance d'une mesure qui entrera en application dans le courant de l'année 1975 : la carte d'abonnement mensuel. Cette carte, vous le savez, permettra à n'importe quel usager d'une zone géographique déterminée de faire un nombre illimité de voyages dans le mois, quel que soit le moyen qu'il utilisera, qu'il s'agisse de la S. N. C. F., du métro ou de l'autobus. Cette disposition fort importante devrait être très favorable pour ceux qui ont de très longs trajets à effectuer de leur domicile à leur lieu de travail. Elle sera donc bénéfique pour les couches sociales les plus défavorisées de la population.

Mme Gros a évoqué plusieurs problèmes. Elle a d'abord insisté sur l'allongement des temps de trajet pour les déplacements domicile-travail des habitants de la région parisienne. Le Gouvernement est évidemment particulièrement soucieux d'améliorer cette situation. C'est la raison pour laquelle il a retenu le principe de l'interconnexion des différents réseaux ferrés de la région parisienne, S. N. C. F.-R. A. T. P. Une première réalisation doit être entreprise en 1975 avec la liaison Invalides-Orsay et la jonction au Châtelet des lignes est et ouest du R. E. R. et de la ligne de Sceaux sera poursuivie. Lorsque le projet d'interconnexion sera entièrement réalisé, en particulier les raccordements sur le réseau du R. E. R. de la banlieue sud-est de la S. N. C. F. à la gare de Lyon et de la banlieue

Nord à la gare du Nord, les usagers concernés, soit environ quatre cent mille personnes selon les estimations que nous avons faites, épargneront deux heures de transport par semaine.

Mme Gros a estimé, par ailleurs, que le budget d'équipement ne connaissait pas une croissance suffisante, bien que sa croissance globale soit de 39 p. 100. Ce chiffre est une moyenne. Il faut, madame, le moduler. Dans certains cas, les chiffres sont bien supérieurs à 39 p. 100, notamment pour les transports en commun.

En voici deux exemples : les crédits pour les voiries spécifiques passent de 15 millions à 40 millions de francs ; par ailleurs, en dehors de ce budget, il est vrai, les prêts prévus pour l'amélioration ou l'extension des réseaux d'autobus passent de 110 millions à 230 millions de francs.

Mme Gros a jugé également que l'effort d'investissement dans la région parisienne n'était pas suffisant, que Paris était moins bien traité que la province sur ce sujet bien précis. J'avais entendu quelques instants auparavant un orateur qui disait exactement l'inverse. La querelle — si querelle il y a — est donc ouverte. Je ne veux pas prendre parti, d'autant plus que cette querelle est apparemment essentiellement féminine.

Je voudrais simplement rappeler mes propos de ce matin. Un des soucis prioritaires du Gouvernement est d'égaliser les conditions d'intervention de l'Etat à Paris et en province.

M. Bonnefous a évoqué le problème du T. G. V. Paris - Sud-Est. Il a évoqué le coût de l'opération. Il est vrai que celui-ci est de 2,75 milliards de francs, dans les conditions économiques au 1^{er} janvier 1973. Au plan technique, il y a très peu de risques que le montant du devis soit modifié, car il s'agit d'un projet classique, d'un procédé connu, pour lequel les aléas sont très faibles, et qui s'apparente en fin de compte à la construction d'une autoroute sur laquelle on mettrait des rails. La marge d'erreur est très réduite. Au plan financier, l'évaluation, basée sur les coûts à un moment donné, n'intègre pas l'érosion monétaire, et cela se traduira en francs courants par une dépense supplémentaire.

Vous avez évoqué aussi, monsieur le président, le problème de la concurrence entre cette ligne S. N. C. F. et le trafic d'Air Inter, sur la liaison Paris—Lyon. Le trafic aérien intéressé par cette création ne représente qu'une part modeste du trafic total d'Air Inter. Par ailleurs, s'agissant d'une distance relativement courte pour le transport aérien, cette ligne n'est pas, de loin, la plus rentable.

L'économie d'énergie est évaluée à 100 000 tonnes de pétrole par an, en raison du double transfert du transport aérien et de la route vers le rail du fait de cette nouvelle ligne.

Dans ces conditions, la rentabilité de cet investissement me paraît assurée, comme l'ont prouvé tous les calculs, aussi bien sur le plan énergétique qui est important actuellement que sur le plan économique.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

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

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Il y a dans votre réponse, me semble-t-il, une contradiction. Vous nous dites d'une part que le transfert sur la voie ferrée du trafic pour partie assuré actuellement par la route et par l'air se traduira par une économie de carburant et, d'autre part, qu'il n'en résultera aucun préjudice pour Air Inter.

Si Air Inter réalisait une économie sur le carburant, ce serait parce qu'il y aurait réduction du trafic. Or, contrairement à ce que vous pensez, le trafic d'Air Inter sur le parcours Paris—Lyon est un des plus rentables. S'il diminue, c'est l'avenir d'Air Inter qui est en cause et son déficit probable.

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. L'avenir de la compagnie Air Inter ne serait pas mis en cause parce que l'on toucherait dans six ans au trafic d'une des lignes sur les quarante ou cinquante dessertes qu'elle assure.

Ce qui est certain c'est que la ligne Paris—Lyon est actuellement une des plus saturées, aussi bien au niveau des transports aériens que des transports ferroviaires ou routiers. Il est donc important que nous prévoyions d'assurer le trafic entre Paris et Lyon par le moyen d'un transport collectif qui, économiquement, est le plus intéressant, puisque nous mettons l'accent sur les transports collectifs. Dès lors, la meilleure solution est d'assurer cette liaison par voie ferrée.

M. Boucheny, pour sa part, m'a posé quatre questions bien précises auxquelles je vais essayer de répondre avec autant de précision.

Il m'a demandé, d'abord quand des maladies comme la lombalgie, qui peuvent être considérées pour les conducteurs routiers comme des maladies professionnelles, seraient reconnues comme telles par la loi. La liste des maladies professionnelles qui peuvent frapper les salariés de ce secteur est établie en liaison avec le ministère de la santé et le ministère du travail après une étude très longue. J'ai obtenu le concours financier de la caisse nationale de sécurité sociale pour mener à bien cette étude. Elle a déjà commencé, mais comme elle repose sur un certain nombre d'observations cliniques de longue durée, on ne peut pas attendre un résultat avant un délai de quelques années.

Vous m'avez demandé également si l'on envisageait un recyclage des conducteurs routiers qui sont reconnus inaptes pour l'exercice de leur profession. En fait, il apparaît, statistiquement, que les transporteurs routiers quittent fréquemment leur emploi d'eux-mêmes avant l'âge normal de la retraite. Il est vrai aussi que la structure des entreprises rend difficile leur reclassement dans le cadre de la profession elle-même. Compte tenu de ce fait, je me propose de réunir tous les partenaires sociaux intéressés pour étudier le problème et essayer d'arriver à une solution.

Vous m'avez posé également deux questions sur le développement des transports en commun dans la région parisienne : l'une sur l'opportunité d'une mise en service du tronçon Sud de la petite ceinture — je pense que vous faisiez allusion à la liaison Balard—Masséna — et l'autre sur la réalisation du tronçon central du R. E. R. et l'interconnexion.

Pour ce qui est de la petite ceinture, je confirme les propos qui ont été tenus déjà par mon prédécesseur, en réponse à une question orale qui lui avait été posée à ce sujet. Cette liaison fait partie des projets qui seront examinés au moment de la préparation du VII^e Plan. La politique du Gouvernement consiste à encourager, notamment, les liaisons ferrées de rocade. C'est ainsi d'ailleurs que le projet de budget pour 1975 prévoit la remise en service de la liaison de grande ceinture, Massy-Pont de Rungis. Pour ce qui est du tronçon central du R. E. R., le réexamen du projet des halles ne remet pas en cause les délais d'exécution prévus. Les travaux sont entrepris : le tronçon central sera mis en service à la fin de 1977. Quant à la ligne de Sceaux elle sera prolongée jusqu'au Châtelet en 1978.

Voilà les réponses que je pouvais apporter aux questions que vous m'avez posées. Si telle ou telle question n'avait pas reçu de réponse, je reste à votre disposition pour l'évoquer en dehors de la discussion de ce budget.

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

Nous allons examiner les crédits concernant les transports :
I. — Section commune et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, + 3 592 129 francs. »

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, + 21 000 000 de francs ». — (Adopté.)

« Crédits de paiement, + 6 579 000 francs ». — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, + 3 600 000 francs ». — (Adopté.)

« Crédits de paiement, + 3 040 000 francs ». — (Adopté.)

Nous allons examiner les crédits concernant les transports :
II. — Transports terrestres et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, + 2 679 240 francs ». — (Adopté.)

« Titre IV, + 1 797 539 000 francs ». — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, + 15 570 000 francs ». — (Adopté.)

« Crédits de paiement, + 4 140 000 francs ». — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, + 661 740 000 francs ». — (Adopté.)

« Crédits de paiement, + 205 150 000 francs ». — (Adopté.)

III. — AVIATION CIVILE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les transports : III. — Aviation civile. 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, qui nous est présenté, reflète à la fois la politique d'austérité qu'entend suivre le Gouvernement, la crise que subit actuellement le transport aérien et l'achèvement des trois grands programmes de construction aéronautique.

Politique d'austérité, car l'ensemble du budget n'est en progression que de 2 p. 100. Les crédits consacrés aux dépenses en capital, notamment à la construction aéronautique, sont en baisse de 4,8 p. 100. Cependant, au titre V, un effort particulier de 210 millions de francs est accompli en faveur du moteur de dix tonnes C. F. M. 56, et nous vous en félicitons. Figure également, au chapitre concerné, un crédit de 10 millions de francs pour une préétude d'un « avion avancé », c'est-à-dire d'un avion pouvant utiliser des moteurs de ce type.

En ce qui concerne l'équipement des aéroports, une part très importante est faite à la navigation aérienne et au « service en route ». L'Etat ne prévoit pas de participer, en 1975, à la construction de la deuxième piste de Nice-Côte d'Azur et réduit sa participation à l'équipement des aéroports d'intérêt régional.

Malgré ce souci d'austérité que nous avons souligné, on note la création de 320 emplois nouveaux dont 230 pour la navigation aérienne, ce qui est une manifestation de vitalité.

Que devons-nous penser de ce budget et de l'état de santé de notre aéronautique civile ?

Le fait essentiel de l'année qui s'écoule est l'aggravation de la situation du transport aérien en grande partie du fait de la crise de l'énergie et, à un degré moindre, du fait de certains éléments conjoncturels tels que le marasme économique, les événements politiques de Chypre ou du Portugal. Mais il ne s'agit que d'une aggravation, car l'augmentation des charges pesant sur le transport aérien à laquelle nous assistons depuis plusieurs années ne pouvait que conduire à des difficultés prévisibles.

A la vérité, nous étions trop confortablement installés dans des perspectives de hausse de trafic de 12 à 15 p. 100 l'an, voire plus, en certains secteurs. Comment n'être pas frappé par une brutale stagnation, voire parfois une certaine régression ?

Personne dans notre assemblée ne sous-estime l'importance du transport aérien qui, comme le faisait remarquer récemment M. Vergnaud, président du comité des transports aériens français, représente 10 p. 100 de la valeur du commerce extérieur de la France et participe aux 90 p. 100 restants, fait vivre directement ou indirectement un Français sur quarante-trois, est l'auxiliaire indispensable des affaires et du tourisme sur le plan national et le stimulant des économies régionales.

Il est d'ailleurs significatif de constater que le trafic aérien des villes de province les plus « enclavées » continue à progresser. On peut lire, çà et là, au nom de la rationalisation des choix, que la crise pétrolière et les sorties de devises nécessaires à l'achat du pétrole militeraient en faveur du développement des transports terrestres, moins coûteux en énergie et plus lents. Je ne crois pas que ce serait la bonne solution, d'abord parce que les compagnies aériennes, y compris la compagnie Air Inter, ont un solde positif en ce domaine et qu'elles créditent la balance des paiements de quelque deux milliards de devises, ensuite parce que c'est précisément en période de régression économique que les entreprises doivent faire preuve d'une agressivité commerciale accrue fondée sur la rapidité des moyens de communication.

Prenons l'exemple de la Bretagne ou de certaines villes du Massif Central pour lesquelles le transport aérien a suscité l'implantation d'industries nouvelles. Que se passerait-il si, aux difficultés rencontrées par ces entreprises en fonction de la crise actuelle, venait s'ajouter un isolement accru ?

En ce qui concerne le transport aérien, nous devons donc raisonner, non pas en termes de consommation d'énergie, mais en termes d'efficacité et d'entraînement économique.

Dans le contexte international actuel, il paraît regrettable que nous n'ayons pas de politique européenne du transport aérien. Nous ne pouvons pas imaginer que chaque Etat européen puisse, isolément, discuter d'égal à égal avec le géant américain qui, en matière de transports comme en matière d'industrie, adopte une politique protectionniste. « Volez américain » est un slogan lancé aux Etats-Unis où les transitaires sont priés de donner

la préférence aux avions cargos américains, où dix mille agents de voyages sont invités à remplir par priorité les avions des compagnies nationales.

Or, de notre côté, malgré les efforts méritoires de la commission européenne de l'aviation civile, nous arrivons en ordre dispersé aux négociations internationales, nous n'avons toujours pas résolu le problème de l'attribution des droits de cinquième liberté sur le territoire européen. Notre but doit donc être d'intensifier la concertation et la réflexion avec nos partenaires européens, puis de discuter d'égal à égal avec les Etats-Unis.

Il faudrait aussi que nous nous entendions pour établir d'autres règles que l'échange des droits de trafic bilatéraux afin de développer des liaisons interrégionales européennes. Enfin, au slogan : « volez américain », puissions-nous, au moins pour les moyens et courts courriers, opposer le slogan : « achetez européen » ! Nous aurons l'occasion d'en reparler lorsque nous examinerons les problèmes de l'industrie aéronautique.

Air France avait connu jusqu'à ces dernières années de bons résultats financiers, mais 1973 a été le dernier exercice classique caractérisé par une énergie à bon marché. L'année 1974 est une année d'adaptation à des conditions nouvelles, qui montrera un déficit de 425 à 450 millions de francs comblé par une réaction rapide et énergique au niveau de toute la compagnie. L'année 1975, qui constituera probablement le premier exercice d'une économie complètement différente, comporte un projet de programme basé sur une hausse de la recette unitaire d'environ 10 p. 100 sur 1974 et laisse entrevoir un léger bénéfice. Nous pouvons légitimement penser que, après un exercice 1974 qui devrait rester particulier, les exercices suivants manifesteront le retour à une situation assainie.

Pour lutter contre son déficit d'exploitation, le conseil d'administration d'Air Inter a décidé, d'une part, des suppressions de lignes et des réductions de fréquences. A ce sujet, nos collègues, MM. Schumann et Moinet, se sont préoccupés de la suppression de la desserte par Air Inter des lignes Paris-Lille et Paris-La Rochelle. Nous aimerions avoir l'assurance que ces lignes seront desservies par l'aviation de troisième niveau. J'espère que vous pourrez, monsieur le secrétaire d'Etat, nous donner cette assurance dans la réponse que vous ferez tout à l'heure.

Le conseil d'administration d'Air Inter a décidé, d'autre part, le lancement de deux emprunts pour un montant maximum de 242 millions de francs, dont une partie sera consacrée à l'achat d'avions *Mercury*.

Rappelons à ce propos que les charges supportées par Air Inter pour les pièces de rechange de cet appareil dépasseront les dépenses que cette société aurait eues dans le cas d'une série normale. Afin de compenser ce surcroît de dépenses, l'Etat a accordé une aide à Air Inter, d'un montant de 125 millions de francs, aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1974.

L'Union de transports aériens a été affectée par le boycott exercé à l'encontre de cette compagnie par les pays du Pacifique pour protester contre les essais nucléaires. Aussi, les résultats qui étaient en progrès constants, se sont soldés cette année par une perte de 5,4 millions de francs.

Mais les efforts draconiens d'économie entrepris, joints à une étroite rigueur de gestion budgétaire, devraient permettre de limiter les conséquences financières défavorables de la conjoncture présente.

Une question importante pour les compagnies est le financement du matériel volant, allié quelquefois à des problèmes fiscaux. Par exemple, la compagnie Air Inter qui, soit dit en passant, joue la carte de l'utilisation du matériel français et a un rôle d'intérêt public, ne peut pas récupérer la taxe sur la valeur ajoutée qu'elle a payée et ne peut pas accéder aux crédits du Fonds de développement économique et social. Est-ce normal ? La compagnie Air France est toujours dans l'attente du mode de financement de ses quatre *Concorde*. Quant au système de *leasing* établi pour l'*Airbus*, et dont on m'assurait l'an dernier qu'il résolvait définitivement le problème, sa source est épuisée après l'achat des trois premiers appareils.

L'*Airbus* est, d'après ses premiers mois d'exploitation, un bon avion, sain, économique, peu bruyant. Mais par le fait d'un marché international dominé par les Etats-Unis, fortement implantés même en Europe, les qualités d'un avion ne suffisent pas à assurer qu'il sera vendu.

Est-ce à dire que si nous résolvons le problème de son financement « clientèle » nous serons assurés du succès ? Hélas ! non. Mais si nous ne le résolvons pas, nous sommes certains de l'échec. Certes, le problème est difficile dans une Europe qui n'a pas encore réussi son unification, qui n'a même pas réussi à rendre comparables les législations financières et fiscales de chacun de ses Etats, qui ne réussit pas à unifier ses règles de certification ou à adopter une politique commune de marketing pour des productions qui seront communes.

Il faut donc à tout prix renforcer la concertation pour arriver à une politique commune. Il faut aussi renforcer la concertation entre les compagnies et les constructeurs dont on peut s'étonner qu'elle ne soit pas plus effective dans la mesure où les Etats sont généralement les actionnaires principaux des unes et des autres.

Les Américains, avant de lancer un modèle, s'entendent avec deux ou trois transporteurs, soit sur des commandes fermes, soit sur des options payantes. Rien de comparable n'existe en Europe. La coopération d'Air Inter avec Dassault ne s'est développée qu'après que la décision eut été prise de lancer l'appareil *Mercury* ; on se souvient que les transporteurs étaient favorables à la *Super-Caravelle* qui n'a jamais été construite compte tenu du programme *Concorde*. Certes, des contacts existent entre le groupe K. S. S. U. — K. L. M., Swissair, S. A. S., U. T. A. — fortement influencé par Douglas et Atlas créé pour l'entretien des *Boeing*, et Airbus-Industrie. Mais il faut instaurer une coopération plus profonde et l'établir dès l'étude de réalisation des projets, par exemple pour l'étude des avions des années 1980. Il importe que nous restions présents sur le marché d'avions commerciaux estimé récemment par Boeing à 250 milliards de francs pour les années à venir.

Concorde est l'objet des préoccupations de tous. Nous espérons que, sans sacrifier à la sécurité, la certification de l'appareil pourra intervenir le plus rapidement possible afin qu'il puisse être mis en service sans retard.

Ce n'est qu'à ce moment qu'il sera possible de savoir si les évaluations relativement optimistes parues à plusieurs reprises dans des organismes de presse étaient fondées. Nous devons mettre au point le plus rapidement possible les financements « clientèle », prospecter toutes les formules de location ou d'utilisation conjointes. Le problème se pose aussi de savoir si nous devons, au prix d'un sacrifice supplémentaire, étudier la version AB à rayon d'action amélioré. Nous aimerions, monsieur le secrétaire d'Etat, connaître votre sentiment à ce sujet.

Les réductions de cadence qui ont été décidées posent des problèmes à la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation qui, se situant au quatrième rang des producteurs mondiaux, assume les deux tiers de la production française de moteurs.

En ce qui concerne le moteur de dix tonnes, qui constitue la première expérience d'une collaboration avec les Etats-Unis, son succès est d'autant plus nécessaire qu'il peut compenser la baisse du plan de charge due à l'*Olympus* qui équipe le *Concorde*.

Certes, il serait injuste de ne pas noter, dans notre industrie aéronautique, le succès de la branche « Hélicoptères » de la Société nationale industrielle aérospatiale, le plan de charge de Dassault assuré pour deux ans environ pour ses fabrications militaires et civiles, parmi lesquelles les *Falcon*, XX, X et bientôt XXX et 50, qui continuent à bénéficier de succès enviables, ou les percées effectuées par certaines sociétés d'équipement. Il n'en reste pas moins que, de 1964 à 1974, la part de nos constructeurs est passée de 30 à 20 p. 100 sur le marché européen.

L'un des impératifs du développement du transport aérien est sa régularité, conditionnée en grande partie par la qualité du fonctionnement des services de la navigation aérienne. Nous avons toujours pensé qu'il ne fallait négliger aucun effort en ce domaine.

On peut se demander si la rigidité administrative est bien adaptée à un service en pleine évolution sociale et technique. Par ailleurs, les transporteurs vont assumer, dès 1975, 60 p. 100 des coûts de fonctionnement, ce qui, très normalement, les conduira à des exigences nouvelles. Un comité permanent consultatif a été créé. Peut-être faut-il aller plus loin dans la concertation où sous des formes différentes ! De même, la création de comités régionaux de gestion de l'espace aérien constitue un progrès. Faut-il aller plus loin ? La question reste posée.

D'autre part, pour utiliser l'espace aérien avec le maximum d'efficacité, il y a lieu de resserrer les liens entre les systèmes civil et militaire, qui, bien que répondant à des missions différentes, présentent une importante partie commune. Il serait souhaitable que soit poursuivie l'harmonisation nécessaire, qui implique que des barrières psychologiques soient franchies par une série de mesures successives.

Sur le plan international, il semble que la convention d'Euro-control doive être examinée et que des conclusions soient tirées de l'expérience sur les plans opérationnel, technique, financier et social. Les points de vue technique et financier doivent être rapprochés afin d'aboutir au sauvetage de l'organisation.

Si la création de deux cent trente postes nouveaux pour la navigation aérienne constitue un facteur positif, on peut noter que

les crédits concernant le matériel sont en hausse de 5 p. 100 seulement, soit un pourcentage très inférieur à l'érosion monétaire.

De plus, les crédits de recherche, dans ce domaine, paraissent insuffisants compte tenu de la rentabilité des exportations qui en résultent.

Les crédits des bases aériennes sont de 30 millions de francs pour les aérodromes d'intérêt national et en régression de 4 millions pour les aérodromes d'intérêt régional.

Je crois qu'en matière d'aéroports l'ère des cathédrales — je veux dire des aérogares luxueuses — doit être révolue. J'ai été frappé — au cours d'un récent voyage aux Etats-Unis — par la différence de conception qui règne à ce sujet entre les deux pays. J'ai dit, l'année dernière — et je le répète — que nous devrions étudier des installations types qui économiseraient une grande partie des frais d'études et des gaspillages en cours de réalisation, qu'il faudrait faire autour des aérodromes — comme je l'ai vu aux Etats-Unis — des zones industrielles qui contribuent à les rentabiliser, à résoudre des problèmes d'environnement et font bénéficier les industriels — même ceux qui ne sont pas intéressés par le transport aérien — des différentes adductions et moyens de desserte nécessaires aux aéroports. Il faut aussi organiser de façon systématique — et non occasionnelle, comme c'est le cas actuellement — la concertation avec les utilisateurs.

S'agissant de l'infrastructure, un grand nombre de questions peuvent se poser : le décret-loi du 24 septembre 1953 ne devrait-il pas être révisé ? Les critères de l'intervention financière de l'Etat ne doivent-ils pas être précisés ? Faut-il maintenir la distinction entre les aéroports nationaux et régionaux ? Ne faut-il pas sortir certains aéroports du domaine public ? Ne faudrait-il pas créer un fonds d'investissement aéroportuaire analogue au fonds routier ? Et j'en passe.

Il s'agit, certes, de réflexions à long terme que nous souhaiterions, monsieur le ministre, pouvoir faire en contact avec vos services.

En ce qui concerne l'Aéroport de Paris, le problème n'a guère évolué depuis l'an passé, à savoir que la situation reste préoccupante compte tenu des charges financières qui pèsent sur cet établissement public et qui résultent en partie de la faiblesse — pour ne pas dire l'absence — de son capital, la situation étant aggravée par la stagnation du trafic.

Les années 1974 et 1975 constituent un passage difficile, après quoi les perspectives sont meilleures.

Pour l'instant un coup de frein est donné aux investissements. De plus, les mesures d'austérité draconiennes mises en application ont permis de réduire considérablement le déficit initialement prévu : au lieu de 100 millions de francs, il ne sera que 68 millions pour l'année 1974.

Ce sont des félicitations que j'adresse à la direction de l'Aéroport de Paris.

Les collectivités locales, notamment le district, ne participent pas toujours dans le sens que nous souhaiterions. Sans doute s'agit-il de raisons que l'on pourrait qualifier d'historiques. Mais ne peut-on renverser le cours de l'histoire ? Et puis il se pose quelques problèmes dont je vous entretiendrai en dehors de ce débat, qui visent notamment les acquisitions de terrains et l'indemnisation des riverains.

A ce propos, je voudrais évoquer la taxe spéciale instituée en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains des aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle.

L'aide financière ainsi apportée est égale à 66 p. 100 des travaux d'insonorisation. Compte tenu des subventions, la charge finale pesant sur les communes, qui est de 14 p. 100, est trop lourde pour être supportée par les budgets communaux. Il apparaît souhaitable que le district fasse alléger la charge des communes par un prise de participation de l'ordre de 10 p. 100 aux frais engagés pour l'insonorisation.

Pour terminer ce tour d'horizon un peu large, je voudrais souhaiter que la météo, dont les activités se diversifient, puisse, d'une façon ou d'une autre, obtenir le concours financier des différents secteurs pour lesquels elle travaille désormais, de telle sorte qu'elle puisse faire face à ses investissements et éviter la fuite de son personnel vers des secteurs mieux rémunérés.

En ce qui concerne l'aviation générale, les statistiques me manquent pour apprécier l'incidence de la hausse des prix consécutive à l'augmentation du prix des carburants et du marasme économique. Il semble qu'un certain tassement s'opère sur les clubs et les avions privés, encore que les résultats soient très inégaux. En revanche, l'aviation d'affaire continue à se développer régulièrement.

Certains pays européens — je pense à l'Italie — appliquent à l'égard de l'aviation générale des taxes dissuasives. En France,

ce n'est pas le cas. Néanmoins, les milieux de l'aviation légère s'inquiètent des dispositions fiscales qui permettent de doubler le montant du tarif de base servant à l'évaluation du train de vie d'un propriétaire d'avion. La construction amateur, concernant des gens aux ressources modestes, serait durement frappée si cette mesure était appliquée sans discernement. Je souhaiterais, monsieur le ministre, obtenir quelques apaisements à ce sujet.

Le bruit des avions légers classiques n'est en rien comparable à celui des avions de ligne, mais — et on m'en faisait récemment la remarque — on note une plus grande sensibilité des riverains au bruit, et l'aviation de plaisance n'a pas pour le public une justification économique aussi certaine que l'aviation de transport. Seuls, les initiés peuvent évaluer son impact économique.

Il y a sans doute là un travail d'information à faire et puis peut-être pourrait-on également se préoccuper de réduire le bruit à la source. L'adaptation de silencieux sur les moteurs, en gros analogues à des moteurs d'automobile, n'est un problème ni technique ni financier. Contrairement aux informations généralement répandues, ils peuvent ne pas absorber de puissance s'ils sont conçus selon certaines règles.

Quant au problème du réducteur nécessaire à la diminution du bruit de l'hélice, on admettra difficilement que des études ne puissent aboutir à une solution satisfaisante.

En ne faisant rien, c'est-à-dire en traitant le sujet par l'indifférence, nous verrons s'envenimer les rapports entre pratiquants et riverains, quelquefois fermer certains terrains et les reporter plus loin des villes, ce qui n'est généralement pas une affaire intéressante, sauf peut-être pour certains promoteurs avisés.

Voilà, monsieur le ministre, quelques observations et quelques idées sur ce budget. S'il me fallait mettre en exergue une idée principale, je crois que je choiserais la recherche de la concertation systématique, à tous les niveaux, comme le moyen le plus sûr de faire face aux difficultés actuelles. Nous souhaitons qu'un effort vigoureux soit fait en cette direction.

Sous réserve de ces observations, je soumetts au Sénat, au nom de notre commission, le budget qui nous est proposé. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

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

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la situation générale du transport aérien dans le monde connaît une période extrêmement difficile à laquelle, d'ailleurs, nos compagnies n'échappent pas.

Leurs difficultés, à côté de raisons économiques et monétaires qui sont réelles, tiennent également à un certain nombre de facteurs particuliers parmi lesquels il faut citer les investissements dans le domaine des infrastructures, qu'il faut rentabiliser au moyen de taxes plus élevées ; les investissements en matière de matériels, puisque les compagnies doivent acheter des avions de plus grande capacité et quelquefois moderniser leur flotte pour satisfaire aux nouvelles normes de bruit et de pollution ; la hausse du prix des carburants a en moyenne triplé pour les compagnies aériennes — les dépenses de carburant, qui correspondaient autrefois à environ 10 p. 100 de leurs dépenses d'exploitation, représentent maintenant de 25 à 28 p. 100 — enfin, il faut ajouter la hausse des salaires, lesquels interviennent pour environ 40 p. 100 dans les frais d'exploitation.

Face à cette augmentation des dépenses, le trafic est en diminution ou, dans les cas les plus favorables, en stagnation. Les compagnies se trouvent dans l'impossibilité, par ailleurs, de relever leurs prix dans une trop forte proportion, puisque cette stagnation du transport aérien, qui est due à des causes économiques extérieures, risquerait encore de faire baisser leur coefficient de remplissage et, par voie de conséquence, d'entraîner des résultats d'exploitation moins favorables.

A l'époque où nous vivons, où, de tous côtés, on constate la faillite des technocrates, il appartient aux politiques de faire preuve d'imagination et de rechercher des solutions qui, si elles ne sont pas marquées au coin du génie, le soient en tout cas à celui du bon sens.

D'abord, lorsqu'on examine la situation de nos compagnies françaises et qu'on voit combien leurs comptes d'exploitation ont eu à souffrir de la grève des contrôleurs de la navigation aérienne, on se rend compte qu'une concertation poussée avec tous les personnels qui concourent à assurer le service aérien devrait permettre d'éviter des conséquences aussi fâcheuses. Je sais que certaines améliorations ont été apportées à la situation des intéressés, mais des revendications restent encore pendantes. Là également, il vaut mieux prévenir que guérir.

Ne serait-il pas possible, par ailleurs, en ce qui concerne la compagnie Air Inter, d'établir un système qui permette, comme c'est le cas à la S. N. C. F., de rembourser le manque à gagner consécutif à certaines réductions ? Je parle non pas des réductions qui ont un caractère commercial très marqué, mais de celles qui, s'appliquant à certaines catégories de personnes, permettraient à ces dernières de prendre l'avion et ainsi, à notre compagnie nationale, de transporter des passagers supplémentaires.

Enfin, ne pourrait-on pas inciter les compagnies à se regrouper ? Certes, sur le plan européen, un effort a été fait avec *Atlas*. A cet égard, nous aimerions connaître les résultats positifs que ce groupement a donnés.

N'est-il pas possible d'envisager dès maintenant des conversations pour arriver à la création d'un fonds d'achat d'appareils démodés, tel que cela avait été envisagé à l'échelon des compagnies ? En effet, le problème qui nous a préoccupés — nous y reviendrons tout à l'heure — est essentiellement celui de la construction aéronautique.

Il faudrait, certes, coordonner les activités des compagnies du troisième niveau. Cette aviation du troisième niveau paraît être nécessaire pour l'aménagement du territoire. Elle donne des résultats appréciables et satisfaisants. Une collaboration s'est instaurée entre elle et Air Inter, d'une part, Air France de l'autre. Mais lorsque l'on constate que les soixante-quatre avions qui constituent le parc de ces compagnies sont de quatorze types différents, il est bien évident que l'exploitation ne peut pas atteindre le niveau souhaitable et que, là encore, un effort de normalisation doit être entrepris.

En ce qui concerne la position de la compagnie Air France, je ne reprendrai pas les détails figurant dans mon rapport écrit, mais je voudrais savoir où en sont les négociations sur les droits de trafic et les survols de territoires, notamment vers l'Est.

La compagnie d'aviation chinoise peut survoler certaines parties de son territoire national et met deux heures de moins qu'Air France pour aller de Paris à Pékin. Ces deux heures supplémentaires représentent une dépense de carburant accrue, mais aussi une servitude pour les passagers.

De nombreux problèmes restent en suspens, notamment le mode de financement des investissements de la compagnie nationale Air France, ou d'Air Inter pour le matériel qu'elle a à acheter, problèmes de financement en ce qui concerne aussi l'ensemble des clients éventuels de nos constructions aéronautiques. Tout cela doit être étudié, et étudié vite parce que le temps ne nous attend pas.

En matière d'aviation civile, nous sommes bien obligés de constater que le Plan n'a pas été réalisé à 50 p. 100 un an avant son achèvement et cela n'est pas sans provoquer un certain nombre d'inquiétudes, même si, dans le budget de 1975, un rattrapage important est prévu.

Reste le problème des aéroports, notamment du point de vue financier, et je ferai une mention particulière à celui de Paris. Dans mon rapport écrit, j'avais indiqué, sur la foi d'une réponse à une question que nous avions adressée à vos services, monsieur le secrétaire d'Etat, que le déficit d'exploitation serait de l'ordre de 100 millions de francs en 1974, ce qui représentait une amélioration par rapport au chiffre initialement avancé de 162 millions de francs. Or je viens d'apprendre qu'au cours de la réunion du dernier conseil d'administration de cet établissement on avait constaté que le déficit, grâce aux mesures draconiennes prises, s'élèverait à 68 millions de francs, peut-être même à un montant inférieur. Nous aimerions obtenir une précision à ce sujet, que nécessite la grande différence entre ces chiffres.

Je vous disais précédemment que notre commission s'était surtout préoccupée de la construction aéronautique car elle n'est pas la commission de l'aviation civile mais la commission des affaires économiques et du Plan. Il est bien évident que la construction aéronautique remplit un rôle essentiel dans l'industrie d'un pays comme le nôtre.

Différents types d'avions ont été mis en chantier. Je dirai un mot de *Concorde* car cet avion représente tout de même une réussite technique remarquable. En effet, sur ses 3 000 heures de vol, dont 952 effectuées à vitesse supersonique, la consommation a été conforme aux prévisions.

Les modifications qui lui ont été apportées, tant au point de vue du bruit que des nuisances, donnent satisfaction aux écologistes. Nous pouvons donc espérer ne pas rencontrer de difficultés de la part des Américains pour permettre à cet avion l'accès à leur territoire.

Par conséquent, *Concorde* se révèle comme un avion sûr et éprouvé. Cependant, sur le plan commercial, il faut considérer la compétitivité et la rentabilité de cet appareil ainsi que les perspectives de vente qui se présentent.

Cet appareil est beaucoup plus cher que tous ceux actuellement sur le marché puisqu'il reviendra à environ 300 millions de francs avec les rechanges, alors qu'un de ses concurrents, le *Boeing 747* gros porteur, n'atteint qu'un prix de 190 millions avec les rechanges.

En dépit de ce facteur et de l'accroissement du prix du carburant — j'indiquai tout à l'heure qu'il avait été multiplié par trois depuis 1973 — le coût d'exploitation ne dépasserait pas, pour l'étape Paris-New York, 246 dollars par siège. Sur cette base et en appliquant au passage le tarif actuel de la première classe, soit 565 dollars, le coefficient de remplissage de rentabilité ressortirait à 46 p. 100, frais financiers exclus.

Puisqu'on ne connaît pas encore les conditions financières consenties pour l'acquisition de ces appareils, il est évidemment difficile d'évaluer le nombre de voyageurs qui l'emprunteront mais, en 1973, 537 500 personnes ont traversé l'Atlantique nord en première classe. Donc, si le prix d'un billet sur *Concorde* était voisin de celui d'un billet de première classe, on peut penser qu'il y aurait une clientèle suffisante dans la mesure où, pour quatre *Concorde* mis en service et sur un an, les vols étant remplis à 60 p. 100, le total des passagers ainsi transportés ne dépasserait pas 380 000. C'est une estimation et non une étude de marché, mais elle offre une perspective valable de rentabilité de cet appareil lorsqu'il sera en exploitation.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, nous insistons sur l'accélération des formalités de certification car le marché se développera seulement lorsque les premiers avions seront en service commercial.

Les frais de développement de cet appareil ont été très élevés puisqu'ils se sont montés à 12 960 000 francs dont 6 534 000 francs pour la France, dépassant très largement, de trois à quatre fois, les prévisions qui avaient été faites au moment du lancement de ce programme.

Les commandes se montent, à l'heure actuelle, à neuf, et seize appareils sont en fabrication, alors qu'un approvisionnement de vingt-deux avait été envisagé dans les prévisions initiales. C'est peu puisque cinq unités seront produites en 1975, quatre en 1976 et trois pour chacune des trois années suivantes.

L'effectif du personnel actuellement affecté au programme — 2 740 personnes, s'il n'y a pas de modification — devrait être progressivement réduit. Il se pose là un problème très grave sur le plan social.

Notre commission a insisté sur l'absence d'esprit commercial qui a, tout au long de la poursuite du développement de ce programme, manqué aux constructeurs, et aussi sur l'absence de concertation avec les utilisateurs futurs, ainsi que sur l'absence de plan de financement définitif.

Pour vendre une marchandise, il faut évaluer son coût et, pour le savoir, il faut connaître le financement qu'on peut obtenir pour ladite marchandise, la durée de l'emprunt, le montant en pourcentage par rapport au coût de l'objet et, enfin, le taux d'intérêt qui sera réclamé.

Le dépassement qui est intervenu sur le devis initial est inadmissible et une enquête aérienne devrait être faite à ce sujet pour savoir si les dépenses ont été délibérément sous-estimées ou si, simplement, elles ont été mal estimées.

Dans la situation actuelle, votre commission a pensé qu'il convenait de séparer l'aspect financier de ce programme, dont la réalisation se traduira, en tout état de cause, par une perte de 7 milliards de francs — cela est déjà acquis — de ses perspectives aéronautiques. Celles-ci semblent bonnes, même si la construction des nouveaux appareils entraîne un déficit jusqu'à la production de 40 à 50 unités. On devrait atteindre le point d'équilibre au cinquième.

Ce chiffre de vente pourra être atteint si les conditions de financement, d'exploitation, de regroupement des entreprises, pour en assurer l'entretien et diminuer la lourde charge financière des pièces de rechange, peuvent être réunies.

En ce qui concerne l'*Airbus 320 B*, 23 appareils sont commandés et 17 sont en option. Cet avion se révèle particulièrement économique, sa consommation au siège-kilomètre étant inférieure de 44 p. 100 à celle du *Boeing 727-200*, à égalité de densité de sièges.

C'est un argument favorable puisque les compagnies font très attention à ces consommations de carburant et nous avons appris, dernièrement, que les Etats-Unis avaient passé une commande de 80 cellules de *Nord 262* qui avait été abandonnée, dans la mesure où, selon leur compagnie *Alleghany Air Lines*, la consommation de cet appareil était intéressante, de telle sorte qu'il valait la peine de reprendre cette commande, bien que le moteur ne fût pas le même que celui prévu au départ.

C'est un élément important car l'*Airbus* offre un coût d'exploitation inférieur de 20 p. 100 à celui de ses meilleurs concurrents.

Le niveau de bruit est aussi très satisfaisant, puisque l'avion s'entend sur 9 kilomètres carrés, contre 140 kilomètres carrés pour le *Boeing 707*.

Dans ces conditions, il est indispensable de prévoir des modes de financement adaptés qui permettent aux compagnies aériennes, déjà lourdement grevées, de se procurer ces nouveaux matériels.

Une caractéristique importante de l'*Airbus* réside dans ses possibilités d'évolution, comme ce fut le cas pour la *Caravelle*, et l'on ne peut que regretter, au passage, que les versions améliorées de la *Caravelle* n'aient pas connu un succès beaucoup plus grand, du fait qu'elles sont arrivées trop tardivement sur le marché !

A ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, nous l'avons constaté, nous nous trouvons, pour la vente de l'*Airbus*, confrontés à une agressivité de la part de la production américaine qui a déjà vendu 1 300 *Boeing 727* et nous aimerions savoir dans quelles conditions Iberia a renoncé aux options qu'elle avait prises sur l'appareil français. Cette renonciation a-t-elle été due à un motif de politique étrangère de la part de l'Espagne, ou à des raisons économiques propres à la compagnie aérienne ? Et quelle est la position du Gouvernement français sur cette affaire puisqu'il y avait eu, au départ, un accord de gouvernement à gouvernement ?

En ce qui concerne le *Mercury*, vous savez que cette série a été limitée à dix appareils qu'Air Inter a achetés sur incitation de l'Etat. Même si cet appareil a des qualités, des problèmes importants vont se poser pour sa maintenance, pour les prix des pièces de rechange, pour les délais nécessaires à leur obtention.

L'Etat a accordé une certaine garantie à Air Inter à ce sujet, en association avec la Société des avions Marcel-Dassault.

La commission a émis des réserves sur la formule d'après laquelle l'Etat prend financièrement en charge une partie des services après vente normalement assurés par le constructeur.

Enfin, dernier point relatif à la construction aéronautique, nous avons trop souvent déploré le fait que la France ne possédait pas de moteur pour que nous n'évoquions pas la construction du réacteur de dix tonnes de poussée.

Il serait souhaitable que des crédits fussent dégagés pour permettre la poursuite de ce programme, car la société Pratt et Withney s'est d'ores et déjà lancée dans la fabrication d'un moteur de caractéristiques à peu près semblables. Elle a, certes, un retard de six mois sur nous mais il peut être vite comblé si nous n'y prenons pas garde.

Il semble que ce moteur soit, à l'heure actuelle, la meilleure chance de notre industrie aéronautique, au moment où celle-ci connaît de sérieuses difficultés, je pense à la S. N. I. A. S.

En effet, si cette société construit des engins, elle produit peu d'avions militaires. Par rapport aux fabrications militaires, les avions civils sont la source, pour une société, de bien plus grosses difficultés, du fait de la longueur du cycle de fabrication, du fait des coûts de démarrage élevés qui nécessitent des séries importantes, du fait de la nécessité de fabriquer des avions avant de les avoir vendus car les clients, généralement, ne veulent pas attendre, et enfin du fait du marché financier caractérisé par les taux d'intérêt que nous connaissons à l'heure actuelle.

Nous voudrions savoir, monsieur le secrétaire d'Etat si des mesures d'aide et de financement sont prévues pour la couverture des pertes pour mettre la S. N. I. A. S. dans une situation équivalente à celle de ses concurrents étrangers et si le montant des crédits pourra être maintenu — car tel a été notre souci primordial au cours de l'examen de ces dispositions budgétaires — pour garder en fonction les bureaux d'études et permettre par exemple l'étude de nouveaux avions à partir d'un moteur C. F. M. 56 qui pourront, dans un avenir relativement proche, remplacer les *Caravelle* ou les *Boeing 707*.

Il faut que nous nous tenions prêts. Il ne s'agit pas d'une technique de pointe comme celle de *Concorde* mais nous sommes là en présence d'un marché sans doute plus sûr. C'est la raison pour laquelle notre commission a insisté sur ce point.

Sous réserves des différentes observations que j'ai eu l'honneur de présenter devant vous, la commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des dispositions budgétaires concernant l'aviation civile. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, les rapports et exposés de vos rapporteurs constituent une analyse très pertinente, dont je tiens à les féliciter, du projet de budget consacré à l'aviation civile. Je puis donc m'en tenir aux grandes lignes de ce budget

et je répondrai bien évidemment aussi complètement que possible sur tous les problèmes, sans en éluder aucun, ainsi que je me suis d'ailleurs efforcé de le faire chaque fois que j'ai eu à évoquer ces questions avec tous les parlementaires préoccupés par le sujet ou avec les diverses commissions des deux assemblées.

Vos commissions ont fait remarquer que le montant total des crédits de paiements était à peine supérieur à celui de l'année précédente et les autorisations de programme en diminution. Cela est exact comme il est exact que le budget ne permet pas d'atteindre à la fin de 1975 les objectifs fixés par le plan.

Mais ces objectifs avaient été déterminés en fonction d'un certain taux de croissance du trafic aérien. Or, pour des raisons sur lesquelles je ne reviendrai pas, parce qu'elles sont bien connues de tous, le tonnage transporté aura évolué moins vite que prévu pendant ces cinq années.

Il n'était, dès lors, pas possible de ne pas tenir compte de cette crise, car il faut bien appeler cela une crise, et le budget que je vous présente intègre cette évolution des données fondamentales qui lui servent de base ; il doit, cependant, nous permettre, d'une part, de faire face aux besoins essentiels, et, d'autre part, de préparer un avenir qui, je l'espère, sera meilleur.

Ce budget comprend deux parties très différentes : la première est relative à la construction aéronautique, la seconde concerne tout ce qui concourt à la bonne marche du transport aérien en France.

Je veux évoquer d'abord la construction aéronautique car je sais combien sa situation actuelle et son avenir préoccupent tous ceux qui, professionnellement ou non, y sont attachés. Et je comprends cette préoccupation qui est la conséquence de l'attachement que portent à leur métier tous nos ingénieurs, techniciens et ouvriers dont la valeur n'est plus à démontrer car elle porte des noms prestigieux tels que *Concorde*, *Airbus* ou *Mercure*. Que tous ceux-là soient assurés que le Gouvernement est conscient de l'importance de leur activité pour la grandeur et l'indépendance de la France et qu'il fera ce qui est en son pouvoir pour conserver l'outil irremplaçable qu'elle constitue, en particulier pour maintenir des bureaux d'études capables de concevoir et de développer de grands programmes d'avions civils.

Ce budget des constructions aéronautiques représente encore près des trois quarts des dépenses en capital de l'aviation civile, mais il est en diminution de 15 p. 100 en crédits de paiement et de 8 p. 100 en autorisations de programme par rapport à 1974. C'est la conséquence logique du fait que deux grands programmes : le *Concorde* et l'*Airbus*, passent ou vont passer du stade du développement à celui de la commercialisation.

Pour *Concorde*, la seule donnée sûre dont nous disposons est le nombre des commandes actuelles ; vous savez que ces commandes sont au nombre de neuf : cinq pour British Airways et quatre pour Air France.

Il est pratiquement certain que, dans le contexte actuel, il y a très peu de chances de voir de nouvelles commandes se manifester avant la mise en service de l'appareil, sauf peut-être une commande iranienne de deux appareils qui fait actuellement l'objet de négociations actives et paraît se préciser. En revanche, je suis persuadé, et l'enthousiasme suscité par les vols récents sur le continent américain le prouve, comme le prouvent certaines réactions des passagers potentiels, que le succès auprès des passagers sera tel, quand l'avion sera sur des lignes régulières d'Air France et de British Airways, que d'autres compagnies seront amenées à revoir leur position. J'ai donc donné des instructions pour que tout soit fait pour hâter cette mise en service, l'objectif visé étant le tout début de l'année 1976. Pour atteindre cet objectif un certain nombre de conditions que je vais préciser doivent être remplies.

Il faut d'abord terminer le développement de l'appareil dans sa définition actuelle et le certifier. Cela doit pouvoir être acquis à la fin 1975, y compris un nombre minimal de vols d'endurance qui sont nécessaires pour tout nouvel avion, et en particulier pour *Concorde* et qui font partie intégrante du processus de certification. A ce propos, je tiens à préciser ici que ce processus de certification se déroule avec toute la diligence nécessaire de la part des services compétents, mais il s'agit là d'un travail délicat et complexe qui doit être réalisé méthodiquement, surtout pour un avion aussi nouveau que *Concorde*.

Il faut ensuite que les compagnies disposent d'un nombre minimum d'avions et de pièces de rechange afin d'être en mesure d'assurer un service régulier. Dans ce domaine également, les programmes ont été établis pour permettre d'avoir deux avions en ligne au début de 1976.

Il faut enfin négocier les accords de trafic, obtenir les autorisations d'atterrissage nécessaires et fixer les tarifs en liaison

avec l'association internationale des transports aériens. Tout cela nécessite également un travail important, qui est déjà entrepris et doit être réalisé dans le courant de l'année 1975.

Le problème le plus important, parce que précisément nous n'avons pas la possibilité d'en contrôler toutes les données, est celui de l'avenir de ce programme. En effet, cet avenir dépend essentiellement des réactions des passagers et des transferts de trafic qu'elles provoqueront, qui devraient inciter d'autres compagnies aériennes à s'équiper en *Concorde*. Dans ces conditions, nous sommes soumis à deux exigences contradictoires : d'une part, éviter d'avoir un nombre trop élevé d'appareils non vendus, avec tous les risques et toutes les charges que cette situation présente, d'autre part, être en mesure de faire face aux commandes éventuelles dans un délai acceptable par les compagnies clientes.

Partant de là, nous avons réaménagé le programme de production, de telle sorte que le seizième avion soit livrable vers le milieu de l'année 1978, et nous pouvons, et nous devons attendre le début de 1976 pour prendre la décision de lancement des appareils au-delà du seizième. Il est bien entendu que ces mesures doivent faire l'objet de décisions communes franco-britanniques. Je les proposerai prochainement à mon collègue d'outre-manche, que j'envisage de rencontrer dès que possible.

En outre, il est certain que cette position devra être reconsidérée, en cas de nouvelle commande avant la mise en service commerciale de l'appareil. Dans cette optique, je compte proposer également au cours de ces entretiens, le principe d'une nouvelle rencontre, entre les deux parties, afin d'examiner la situation ainsi créée, et de prendre les décisions indispensables.

Enfin, je tiens à préciser, pour répondre à certaines inquiétudes qui se sont manifestées ici et là, que les crédits inscrits pour le *Concorde* dans le budget que je vous présente permettent de réaliser le programme ainsi défini et comportent également une provision pour lancer, le moment venu, les études d'amélioration des performances de l'appareil, si celles-ci s'avèrent justifiées.

Pour l'*Airbus* les crédits inscrits correspondent à la fin du développement des versions B2 et B4 ainsi qu'à des études d'avant-projets d'autres versions susceptibles d'intéresser les compagnies. Le développement proprement dit de telles versions sera entrepris si un marché suffisant se dessine pour elles.

Bien que peu d'appareils aient encore été vendus — 19 commandes fermes et 22 options — mais cela s'explique par la situation difficile où se trouvent actuellement la plupart des compagnies aériennes qui rend plus difficile que jamais la percée d'un nouvel appareil, l'*Airbus*, grâce aux avantages qu'il présente par rapport aux avions actuellement en service, doit finir par s'imposer et sera, j'en suis convaincu, un succès commercial après avoir été un succès technique.

Les autorisations données aujourd'hui à Airbus Industrie couvrent la fabrication de 52 avions et les approvisionnements pour 16 avions supplémentaires.

Je dois indiquer, à ce sujet, que de multiples négociations sont en cours, dans le monde entier, et que le marché potentiel de l'*Airbus* est exploré systématiquement, et notamment en Amérique.

Nos partenaires allemands, comme nous-mêmes, sont décidés à tout faire pour réussir la percée de l'*Airbus* sur le marché mondial étant donné l'importance de ce programme pour l'avenir de l'industrie aéronautique européenne dont il est la chance.

A ce propos, monsieur Pams, vous avez posé le problème des *Airbus* commandés par Ibéria. Cette commande résulte d'un accord gouvernemental et engage donc le Gouvernement espagnol. Il est vrai qu'une clause secondaire, introduite dans le contrat avec le constructeur, a été mise à profit par le client espagnol pour retarder la livraison de ces appareils. M. le Premier ministre est intervenu personnellement auprès du Gouvernement espagnol dès que cette position a été connue. Nous avons reçu tout récemment la réponse du Gouvernement espagnol qui accepte de revoir la question en liaison avec nos services.

Un autre programme se présente aujourd'hui de façon très favorable : le moteur CFM 56. Ce moteur de dix tonnes de poussée réalisé en coopération par la S. N. E. C. M. A. et General Electric, doit marquer un progrès considérable en matière de bruit, de pollution et de consommation, trois éléments qui revêtent de nos jours une importance toute particulière. La première phase du programme ayant montré que les objectifs devraient être largement tenus, il s'agit maintenant de lancer la phase de développement proprement dite : c'est ce à quoi correspond le budget qui vous est proposé.

Vous avez pu constater également qu'un effort particulier était fait sur les hélicoptères et sur les études générales.

Les hélicoptères — comme l'ont d'ailleurs souligné MM. les rapporteurs — connaissent un succès grandissant sur le marché civil et la S. N. I. A. S. tient dans ce domaine une place impor-

tante. Ce budget prévoit le soutien de deux opérations : d'abord le SA. 365, appareil bimoteur capable d'emporter dix passagers, pour lequel un soutien avait déjà été accordé l'année dernière, d'autre part, un programme nouveau le SA. 350, hélicoptère léger et rustique conçu en vue des coûts d'exploitation les plus bas possibles, ce qui devrait lui permettre de toucher une nouvelle gamme d'utilisateurs.

Quant aux études générales, elles sont un élément indispensable pour la préparation de l'avenir surtout dans des industries de pointe comme l'aéronautique. Elles portent sur des sujets très variés tels que les problèmes de sécurité et de réglementation, la diminution des nuisances, bruit et pollution des moteurs, l'amélioration de la fiabilité ou l'amélioration des performances, études aérodynamique en particulier. Elles préparent également les techniques de demain en matière d'équipements au sol et d'équipements embarqués.

Ce budget fait enfin apparaître une ligne nouvelle : « préétude d'avions avancés ».

Il faut en effet commencer à penser au lancement d'un nouveau programme, mais il s'agit de s'assurer au préalable qu'il correspondra bien à ce qu'attend le marché. C'est pourquoi, après avoir consulté les compagnies européennes qui vont avoir à remplacer dans quelques années un certain nombre d'avions de conception déjà ancienne, les constructeurs européens sont en train d'établir différents avant-projets qui seront ensuite discutés avec les compagnies.

Le dialogue constructeurs-compagnies devrait se poursuivre tout au long de l'année 1975 pour aboutir au lancement d'un nouveau projet, en principe autour du moteur C. F. M. 56, peut-être dès 1976.

Ayant évoqué les grandes lignes de ce budget des constructions aéronautiques, j'en viens maintenant à la deuxième partie du budget de l'aviation civile qui comprend tout ce qui concourt au bon fonctionnement du transport aérien en France.

Les dépenses ordinaires sont en progression de 15 p. 100. L'augmentation porte essentiellement sur les dépenses de personnel. C'est ainsi que 324 postes nouveaux sont créés, dont 230 pour la navigation aérienne, 28 pour la météorologie et 55 pour les services communs.

Pour donner une idée de l'effort accompli dans le domaine de la circulation aérienne, je vous indiquerai que les effectifs de contrôleurs auront été augmentés de 50 p. 100 entre 1971 et 1975. Cet effort commence à porter ses fruits dans le domaine de la régularité en particulier et, la stagnation du trafic aidant, on peut dire que la situation dans ce secteur redevient satisfaisante.

Une amélioration des conditions matérielles de ces personnels est prévue. Je me propose, par ailleurs, d'engager, dès ces jours-ci, des conversations avec les syndicats pour examiner l'ensemble des problèmes de cette profession.

Les dépenses en capital, elles, sont en progression de 15 p. 100 pour les autorisations de programme. Les augmentations portent essentiellement sur les équipements pour la navigation aérienne et la météorologie nationale ainsi que sur le matériel aéronautique. Par contre, les crédits d'infrastructure, aussi bien pour la métropole que pour l'outre-mer, sont en diminution.

En matière de navigation aérienne, l'amélioration de la sécurité et de la régularité du trafic dépend, certes, des effectifs en personnel qualifié, mais aussi de la capacité de traitement et du nombre des équipements mis à la disposition de ces personnels pour exécuter leur tâche.

L'effort fait sur les personnels est donc assorti d'un effort sur les matériels, avec la mise en place de l'équipement du nouveau centre de contrôle de Brest, dont la mise en service, depuis deux ans, a permis de décongestionner les trois autres centres existants, le début des travaux de génie civil d'un cinquième centre et le développement de la couverture radar de l'espace aérien français ; en outre, le système d'assistance automatisée à la fonction de contrôle en route sera périmé dans peu de temps et il convient de lancer, dès maintenant, une nouvelle génération capable de meilleures performances.

Pour la météorologie, on assiste à un accroissement et à une diversification des demandes d'assistance dans tous les domaines ainsi qu'à une évolution rapide des techniques et des méthodes qui doivent rester compétitives dans le contexte international qui est celui de cette activité. Cela conduit à la réalisation d'équipements de plus en plus perfectionnés, et donc coûteux, associés à des moyens informatiques toujours plus puissants.

Par ailleurs, la décentralisation de ce service à Toulouse se poursuit ; c'est ainsi que vingt-deux millions de francs sont inscrits dans ce but au présent budget, représentant la contribution des transports à laquelle vient s'ajouter la participation de la D. A. T. A. R.

La flotte d'appareils utilisée par le service de la formation aéronautique pour assurer ses missions a été constituée voici plus de quinze ans et son renouvellement s'impose. Il est prévu, en 1975, le remplacement de dix des soixante-quinze *Morane 733* toujours en service.

Par contre, dans le domaine des aéroports, les dépenses d'infrastructure seront en diminution tant en métropole qu'outre-mer. En effet, la situation actuelle du transport aérien nous a incité à une certaine prudence dans ce secteur, sans toutefois perdre de vue qu'il est indispensable, étant donné les délais de réalisation de certains ouvrages, de les engager dès 1975 en vue de satisfaire les besoins nouveaux qui apparaîtront nécessairement dans quelques années.

De plus, la priorité a été donnée aux principaux programmes d'équipement déjà engagés qu'il convient de mener à leur terme, comme Lyon-Satolas qui sera ouvert au trafic fin avril 1975.

A propos des aéroports, je voudrais éclairer le Sénat sur les différentes actions entreprises pour réduire, autant que faire se peut, la gêne apportée aux riverains des aéroports par le bruit des avions, problème qu'a évoqué M. Fortier.

Le Gouvernement a bien conscience de l'importance de cette question qui touche à la qualité de la vie. Mais vous n'ignorez pas combien il est difficile de concilier cet aspect du problème, quelle que soit son importance, avec d'autres impératifs d'ordre économique qui conduisent à installer les aéroports le plus près possible des villes qu'ils desservent. Partant de ce principe, les actions sont menées dans cinq directions.

En premier lieu, nous cherchons une réduction du bruit même des avions, par des moyens réglementaires et des recherches techniques. De très grands progrès ont déjà été obtenus — et seront développés — sur les avions modernes tels que le *Boeing 747*, le *DC. 10* et l'*Airbus* qui sont beaucoup plus silencieux, tout en emportant deux à trois fois plus de passagers, que leurs prédécesseurs.

Ensuite, une adaptation, dans les limites imposées par la sécurité et les contraintes économiques, des procédures techniques d'exploitation et des horaires d'ouverture des aéroports s'impose.

Nous agissons également par une rigueur accrue dans le contrôle de l'urbanisme et de l'utilisation des sols autour des aérodromes et par des modifications des ouvrages d'infrastructure — pistes, aides radioélectriques — qui devraient permettre de diminuer ou supprimer le survol de certaines agglomérations. C'est le cas, en particulier, à Nice et à Clermont-Ferrand.

Enfin, et dans les cas extrêmes — à Orly et Charles de Gaulle — une aide financière spécifique est prévue pour aider les riverains à se protéger du bruit ou, à la limite, racheter les logements dans lesquels les conditions de vie sont trop perturbées.

Ces diverses actions ne seront pas relâchées ; certaines même seront largement étendues, le but essentiel à atteindre étant que, dans les meilleurs délais, le maximum d'avions fasse aussi peu de bruit que possible, encore moins que l'*Airbus*.

Telles sont donc les grandes lignes de ce budget de l'aviation civile qui n'a pas la prétention de résoudre tous les problèmes.

C'est un budget de rigueur, qui tient compte d'une situation générale du transport aérien extrêmement préoccupante et dont les répercussions se font sentir tant en amont, dans le domaine de la construction aéronautique qui a beaucoup de mal à vendre des avions nouveaux, qu'en aval, sur les aéroports qui parviennent difficilement à rentabiliser leurs investissements.

Tel qu'il est, il devrait nous permettre de faire face aux difficultés de l'heure et de préparer un avenir meilleur. C'est pourquoi, en remerciant les rapporteurs qui ont conclu à son adoption, je demande au Sénat de bien vouloir le voter. (*Applaudissements.*)

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

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je voudrais demander à M. le secrétaire d'Etat quelle est la proportion de matériels étrangers qui entrent dans le *Concorde*.

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 14 novembre 1974 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : vingt-quatre minutes ;
Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : vingt-trois minutes ;

Groupe socialiste : vingt-trois minutes ;
Groupe communiste : dix-huit minutes.

La parole est à M. Méric.

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais, une nouvelle fois, au nom du groupe socialiste, attirer l'attention du Gouvernement et du Sénat sur les conséquences regrettables dues à l'incohérence de la politique en matière de constructions aéronautiques à l'échelle de la France et de l'Europe.

En 1970, l'équipement des flottes aériennes était réalisé à 30 p. 100 par les constructeurs européens. En 1973, il ne l'était plus qu'à 19 p. 100. En 1974, aux dires de M. le ministre de la défense lors des débats qui eurent lieu au Sénat le 16 octobre dernier, il ne l'est plus qu'à 7 p. 100.

Or, de 1970 à 1973, le développement du transport aérien a été de 27 p. 100 pour les passagers et de 32 p. 100 pour le fret.

En contrepartie, la proportion de matériel d'origine européenne utilisé aux U. S. A. tombait de 3 p. 100 en 1965 à 1 p. 100 en 1970.

Ces pourcentages apportent la preuve irréfutable de la volonté d'hégémonie de l'industrie américaine contre laquelle rien de sérieux n'a été fait par les gouvernements européens.

Le groupe socialiste rejette toute notion d'irréversibilité, notamment toute politique qui met en cause l'indépendance nationale, *a fortiori* en matière de techniques avancées.

Après le plan calcul, l'informatique, la filière d'énergie nucléaire, il n'accepte pas que l'arrêt de la fabrication du supersonique *Concorde* après le seizième appareil et le refus de procéder à l'étude et au développement de la version B de ce même avion placent l'industrie aéronautique de la France sous la domination américaine.

La question que se posaient unanimement les sénateurs socialistes avant d'analyser objectivement les documents budgétaires était de savoir si les possibilités financières mises à votre disposition, monsieur le secrétaire d'Etat, allaient vous permettre d'organiser la lutte contre cette domination humiliante sur le marché français et européen.

Hélas, nous ne pouvons qu'affirmer notre déception !

Nous avons examiné, avec l'attention soutenue que l'on devine, le fascicule budgétaire et nous avons constaté que l'augmentation des crédits était notoirement inférieure à la hausse des prix. C'est dire que vos moyens, dans le domaine aéronautique, sont moins importants, en valeur absolue, par rapport à l'exercice précédent.

Les dotations affectées à la construction aéronautique, pour les dépenses ordinaires et pour les crédits de paiement, sont réduites de 15 p. 100 et de 8 p. 100, alors que ces mêmes rubriques avaient été déjà diminuées en 1974 de 4 p. 100 et de 14 p. 100 par rapport à 1973.

Pour éviter, à l'Assemblée nationale, le vote d'un amendement qui prévoyait d'augmenter les crédits affectés au développement des programmes de *Concorde* et d'*Airbus*, vous avez indiqué — et vous venez de le répéter — que figurent, à la ligne consacrée au *Concorde*, des crédits « qui, compte tenu de l'état d'avancement du programme, permettront éventuellement de lancer en cours d'année l'étude de la version améliorée ». Nous serions heureux d'obtenir sur ce point des explications plus précises.

En effet, les renseignements recueillis nous donnent la certitude que cette éventualité réduirait le rythme de fabrication des appareils, à l'heure actuelle de quatre par an, sur une chaîne susceptible d'assurer la sortie de quatre avions par mois, ce qui aggraverait le problème de personnel qui reste particulièrement préoccupant.

La lecture des documents budgétaires nous permet de constater également que l'effort pour *Corvette* est nul.

Les crédits destinés au moteur de dix tonnes ne couvrent pas l'ensemble des besoins exprimés par la S. N. E. C. M. A. ; les dotations affectées aux préétudes d'avions avancés sont insignifiantes.

Au cours des débats à l'Assemblée nationale, vous avez considéré qu'il était heureux que les crédits d'études soient en diminution et ajouté qu'il serait grave qu'ils soient maintenus au même niveau à partir du moment où l'appareil vole normalement, une telle éventualité s'apparentant à un mauvais avion.

En l'occurrence, votre observation pour les appareils concernés, *Concorde* et *Airbus*, nous paraît fort ambiguë, la réduction des crédits d'études étant pour le moins inopportune.

Pour assurer l'avenir de l'industrie aéronautique française et éventuellement européenne, nous considérons que *Concorde* est notre fer de lance contre l'hégémonie américaine.

La bataille du transport supersonique ne doit pas être perdue et, pour la mener à bien, il s'agit d'assurer non seulement la commercialisation de *Concorde*, mais aussi de promouvoir les études et le développement de la version B qui, nul ne peut l'ignorer, répond aux souhaits de nombreuses compagnies de navigation aérienne.

A la vérité, le maintien des crédits de l'exercice précédent, en francs constants, aurait permis de donner, en partie, satisfaction à la requête formulée par le comité de soutien de *Concorde* auquel vous apparteniez avant d'occuper vos fonctions actuelles, monsieur le secrétaire d'Etat, tendant à l'inscription de 130 millions de francs pour l'étude et le développement de la version B susceptible d'élargir le marché.

Cet organisme, après le vote du budget de l'aviation civile par la commission des finances de l'Assemblée nationale, avait publié le communiqué que voici :

« En prévision de la discussion à la commission des finances de l'Assemblée nationale du budget de l'aviation civile, le comité de soutien *Concorde* avait présenté aux principaux dirigeants des partis politiques français un plan en trois points qui permettrait de maintenir les chances du programme *Concorde* à environ un an de sa mise en service.

« Des membres éminents de la majorité et de l'opposition avaient exprimé sans ambages leur adhésion sur chacun des trois points de ce plan et tout particulièrement l'U. D. R. en la personne de MM. Labbé et Papon ainsi que M. Baudis, maire de Toulouse et rapporteur spécial du budget de l'aviation civile.

« Malgré ces assurances et en dépit de l'opposition déterminée des partis de gauche, le budget a été accepté en commission par une majorité U. D. R., plus républicains indépendants, sans autre forme de procès qu'un amendement à peine capable de couvrir 20 p. 100 des crédits que réclamait ce plan.

« Le comité de soutien *Concorde* enregistre avec une profonde déception le changement d'attitude qu'ont cru devoir observer les membres les plus influents de la majorité au moment du vote du budget en commission. »

Je ne pense pas que les votes intervenus par la suite à l'Assemblée nationale, notamment le rejet de l'amendement de la commission des finances et vos déclarations optimistes, soient susceptibles d'effacer la profonde déception ressentie par les membres de cet organisme qui ont « toujours fait profession de défendre » *Concorde*.

Nous avons la certitude que votre budget reflète une politique d'attentisme qui, à notre avis, ne peut être que préjudiciable à l'avenir de notre aéronautique, *Concorde*, *Airbus*, *Mercur* et le moteur de dix tonnes pouvant avoir des développements favorables pour notre industrie.

Nous avons pris acte de votre désir de voir attribuer, à la fin de 1975, le certificat de navigabilité à *Concorde*. Vous dites maintenant, début 1976 (M. le secrétaire d'Etat fait un signe de dénégation.)

C'est ce que vous avez dit tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat. J'écoute bien, je ne suis pas tout à fait sourd. Nous vérifierons sur le compte rendu.

S'il en était autrement — en admettant même que ce soit 1976 — et si cette attribution devait être retardée, nous ne pourrions condamner une telle éventualité, en la qualifiant d'insupportable, car nous persistons à penser que cette certification peut intervenir très rapidement.

En effet, le supersonique franco-britannique, avec les six premiers appareils, totalisait, le 8 septembre dernier : 1 369 vols représentant 2 994 heures 41 minutes de vol dont 949 heures 55 minutes en régime supersonique, ce qui représente plus de 164 jours de vol, dont plus de 39 en régime supersonique, vols qui ont permis à cet avion de démontrer ses qualités en Alaska, sous les effets de températures inhabituelles, allant jusqu'à moins 45 degrés, de gagner 5 heures sur la liaison Paris—Rio de Janeiro, d'effectuer Washington—Paris, soit 6 200 km, en 3 heures 30 minutes.

En juin dernier, à Boston, *Concorde* a démontré qu'il n'était pas limité « ... à des départs et des approches en ligne droite, mais qu'il est suffisamment maniable à basse vitesse pour permettre des procédures de réduction de bruit... ».

M. Richard Skully, chef de bureau de l'environnement au *Federal Aviation Administration*, le témoignage est de valeur, a déclaré « ... que les données étaient, à quelques décibels près, celles des quadriréacteurs de transport des premières générations au décollage et à l'atterrissage ».

Le 29 juin 1974, Sa Majesté Impériale le Shah d'Iran a regagné Téhéran à bord de *Concorde* 02. Les 4 600 kilomètres séparant Istres de Téhéran ont été parcourus en 2 heures 36 minutes. Le retour, Téhéran—Toulouse — soit 4 820 kilomètres — s'est effectué en 2 heures 47 minutes, dont 2 heures 16 minutes à vitesse supersonique.

Le 13 septembre dernier s'est terminée, avec le second *Concorde* de série, une campagne de 40 jours au Moyen-Orient et à Singapour. A Bahrein, l'avion a subi, durant 15 jours, des essais intensifs en climat chaud, essais de refroidissement réalisés dans tous les cas d'utilisation.

Le 19 août, au Koweït, l'appareil a poursuivi ses essais en vol et au sol à la température ambiante de 47 degrés.

Au cours de ces essais ou de ces démonstrations, il y a eu parfois — je le signale au moment où l'on refuse la certification — cent personnes à bord. Il doit donc présenter certaines garanties !

Est-il utile de rappeler les performances étonnantes réalisées sur Londres—Téhéran : 3 heures 25 en vol supersonique au lieu de 5 heures 30 en vol subsonique ; sur Bahrein—Singapour : 3 heures 46 en vol supersonique au lieu de 7 heures 40, et sur Bahrein—Fairford : 4 heures 12 en vol supersonique au lieu de 6 heures 40 ?

Faut-il rappeler l'accueil enthousiaste à Bogota et à Lima, la liaison Lima—Los Angeles — 7 000 kilomètres — en 5 heures 12 avec 1 heure 40 d'escale à Acapulco ?

Le voyage aux Amériques a permis à *Concorde* 02 de parcourir 40 000 kilomètres en faisant preuve d'une incomparable régularité.

Bien que cet appareil soit d'une nouveauté technique avancée, croyez-vous qu'après avoir effectué tant de vols et de démonstrations, il soit utile de lui demander encore de nombreux vols d'endurance ?

Nous pensons pouvoir affirmer que les services intéressés français et britanniques pourraient alléger leurs exigences pour la délivrance de cette certification indispensable.

Cet avion a triomphé de tous les pièges qui lui ont été tendus depuis le 7 février 1969, date des essais de roulage à grande vitesse.

N'a-t-il pas apporté assez d'enseignements dans tous les domaines ?

N'est-il pas le seul appareil répondant aux critères du monde occidental et possédant, pour de nombreuses années encore, des performances transocéaniques en vol supersonique ?

Mais que pense-t-on de cet avion aux Etats-Unis et qu'en pensent en particulier les personnalités qui l'ont combattu au départ ?

Par exemple, voici la déclaration de M. MacGruder, l'ancien chef du programme S. S. T. américain : « On ne peut pas décemment se contenter de faire voler Ford, Rockefeller et Kissinger autour du monde dans des *Boeing* 707 à 965 kilomètres/heure, alors que le Shah d'Iran et bien d'autres ont déjà voyagé à 2 250 kilomètres/heure sur *Concorde*. Il serait intéressant de connaître l'opinion du congrès américain à ce sujet. »

Que pense M. Fitzsimmons, directeur des études sur le transport supersonique de seconde génération chez Douglas et membre du conseil américain de l'aéronautique et de l'espace ? « Les passagers préfèrent *Concorde* pour le temps qu'il fait gagner. Un coefficient de remplissage important peut très bien compenser les coûts d'exploitation, d'autant plus que les tarifs vont augmenter d'une façon générale. Les études faites chez Douglas indiquent que *Concorde* pourrait dans ces conditions s'avérer rentable. »

M. J. W. R. Taylor, ancien directeur général de l'institut suédois de recherche aéronautique, dit également ceci : « Cependant, à notre avis, il existe des raisons tout aussi valables pour que le programme *Concorde* ne soit pas abandonné, même si la Grande-Bretagne n'a aucun scrupule à laisser tomber son partenaire européen. Bien qu'il s'agisse d'une réalisation complexe et d'avant-garde, le déroulement du programme d'essais en vol a été caractérisé par une sécurité et une régularité dépassant les prévisions les plus optimistes. »

Cependant, on nous dit qu'il faut encore attendre pour délivrer les certificats de navigabilité. Or, les techniciens américains pensent le contraire. C'est étonnant.

M. Robert Nuck, doyen des pilotes de ligne américains écrit : « Je tire mon chapeau aux Français et aux Britanniques. Ils ont fait le premier grand pas. Il y en aura d'autres et un bon nombre d'entre nous aux Etats-Unis seront attristés de ne pas les faire eux-mêmes. »

A la vérité, ce magnifique appareil qui a permis à notre technologie de faire un bon en avant considérable a le tort de mettre en cause, par sa réussite, les intérêts de l'industrie américaine.

M. André Aubry. C'est le fond du problème.

M. André Méric. Plus que jamais, le groupe socialiste considère, notamment après le sondage organisé par l'I. F. O. P. le 25 octobre 1974, à la demande du comité de soutien, qu'il importe d'inscrire les crédits utiles à l'étude et au développement de la version B, à la construction des dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième appareils.

En effet, comme chacun en a la certitude, la commercialisation de *Concorde* sera un succès, dès lors que les neuf commandes

seront confirmées, les cinq options transformées en commandes fermes, et vous ne disposerez alors que de deux avions seulement pour faire face aux demandes de plus d'une vingtaine de compagnies susceptibles d'utiliser cet appareil.

C'est dire qu'il faut que *Concorde* soit disponible au moment où l'intérêt suscité par sa mise en service sera le plus grand.

La poursuite de cette construction au-delà du seizième avion s'impose dans l'immédiat.

Où en sommes-nous de l'*Airbus* ?

Au 1^{er} septembre dernier, les sept appareils totalisaient 1 059 vols, représentant une durée de 2 224 heures cinq minutes.

Sa commercialisation par Air France a été un succès. Les résultats d'exploitations confirment les prévisions.

L'*Airbus* A 300, quatre mois après sa mise en service, comptait cinquante commandes fermes ou en option.

Comment en serait-il autrement lorsqu'on sait que du 23 mai au 22 juin, c'est-à-dire en un mois, sur Paris—Londres et retour, il a transporté plus de 20 000 passagers, que, depuis le 1^{er} octobre, avec trois appareils en ligne, le coefficient de remplissage a été de 70 ?

L'*Airbus* est, non seulement l'avion le plus silencieux du monde, mais aussi, en cette période de cherté du carburant, le moins dispendieux des moyens-courriers grâce à ses moteurs à double flux.

De telles qualités et les résultats obtenus permettent les plus grands espoirs.

Il est regrettable que les gouvernements précédents n'aient pas entendu nos requêtes concernant l'accélération de la fabrication de cet avion et la mise en place d'une commercialisation rapide car ses chances de succès en auraient été accrues.

La coordination entre la France, la République fédérale d'Allemagne, la compagnie britannique Hawker Siddeley et l'Espagne, a été trop longue à établir. Cela est regrettable, d'autant plus que la presse nous a informés récemment que six mois avant la livraison, la compagnie espagnole Iberia renonçait à acheter l'*Airbus*, achat qui pourrait éventuellement intervenir dans un an ou deux.

Cette décision nous apparaît inopportune, car nous ne pouvons ignorer que l'Espagne, par l'intermédiaire de la société Construciones Aeronauticas fabrique l'empennage horizontal du biréacteur européen et que le gouvernement espagnol a promis de fournir, d'ici à 1982, 5 milliards de pesetas, soit 400 millions de francs pour cette production.

J'ose croire, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement de la République française mettra tout en œuvre pour faire respecter les engagements pris par le gouvernement de l'Espagne franquiste et pour que la compagnie de navigation aérienne Iberia revienne sur une décision inattendue et à terme dommageable.

Le moteur CFM 56 de dix tonnes de poussée, conçu pour la génération des courts et moyens-courriers en service à partir de 1978, porte, bien qu'il ait été lancé en collaboration internationale, non seulement européenne, mais aussi américaine avec le concours du motoriste *General Electric*, les espoirs français dans la mesure où il répondra aux besoins des compagnies aériennes qui ont, d'ailleurs, commencé de faire des choix déterminants.

D'ores et déjà, il est possible d'estimer le marché potentiel de ce réacteur entre 5 000 et 10 000 moteurs.

Or, au cours d'une récente réunion, les industriels et les représentants des compagnies européennes ont défini les trois types d'avions pour lesquels il y a possibilité de succès dans les années 1980 : un moyen-courrier gros fuselage ; un moyen-courrier de 200 places ; un court-courrier de 100 places.

Si, pour les deux premiers modèles, l'*Airbus* et ses dérivés peuvent éventuellement être retenus, pour le court-courrier des études aussi poussées que possible pourraient être lancées autour du CFM 56 et nous placer ainsi en position de force lors de l'attribution des marchés afin de nous assurer la maîtrise d'œuvre, étant bien entendu qu'il ne s'agit pas du seul développement possible de ce moteur.

Or, telle n'est pas votre intention. Permettez-moi de le déplorer !

Vous n'avez pas cru devoir inscrire au budget de 1975, des crédits affectés à un grand programme.

Vous préférez porter vos efforts sur la commercialisation considérant que, dans le passé, nous avons construit de très bons avions qui n'ont pas trouvé d'acquéreurs.

J'observe cependant qu'il y a quelques années ce sont nos gouvernants qui ont fait les beaux jours du constructeur américain Douglas en arrêtant la construction de *Super-Caravelle* qui

répondrait aux désirs exprimés par les compagnies de navigation aérienne, notre industrie perdant ainsi un marché de plusieurs centaines d'appareils.

Tout à l'heure, j'ai entendu le rapporteur de la commission des finances dire qu'on n'avait pas fabriqué de *Super-Caravelle*. En réalité, on en a construit douze. Ce que je peux vous dire, c'est que j'en prends une tous les matins pour venir à Paris et tous les soirs pour retourner à Toulouse et que, si l'on avait poursuivi ce marché, bien des compagnies l'auraient achetée.

M. André Aubry. Très bien !

M. André Méric. Aujourd'hui, c'est le D. C. 9-50 qui le remplace et qui nous a volé tous les clients de *Caravelle*.

Quels sont les autres avions qui ont été construits et abandonnés ? Je suis un lecteur assidu des rapports de la Cour des comptes : on y apprend beaucoup de choses ! J'ai acquis la certitude qu'il s'agit surtout de matériel militaire, secteur où la prospection s'avère pourtant beaucoup plus facile que pour le matériel civil.

Vous pourriez me répondre que vous agissez ainsi en raison des difficultés financières que rencontrent les compagnies de navigation aérienne.

Notre volonté de redonner à l'industrie aéronautique française et européenne la place qui lui revient sur le marché mondial ne nous permet pas d'ignorer qu'en fin d'année dix-huit compagnies régulières européennes connaîtront des déficits importants.

A quoi tiennent ces difficultés ?

En premier lieu, à l'utilisation des gros porteurs sans démocratisation réelle du transport aérien. La rentabilité de ces matériels n'a jamais été obtenue. L'inflation et le prix de l'énergie ont aggravé les déséquilibres des comptes de ces dix-huit transporteurs.

Nous observons cependant que seules la compagnie suisse et la compagnie scandinave disposeront d'un solde créditeur non négligeable et ce grâce à une gestion rigoureuse et éminemment perspicace depuis 1973.

Mais nous considérons que les difficultés financières des compagnies ne sont pas les seules raisons de la mévente du supersonique.

En effet, malgré la participation effective du gouvernement français, d'après les indications que vous avez données à l'Assemblée nationale, pour la vente de *Concorde*, prenant à sa charge un tiers du coût de l'appareil, malgré les conditions que vous consentez aux acheteurs étrangers qui sont identiques à celles que pratiquent les constructeurs américains grâce à l'avance d'un crédit de 90 p. 100 remboursable sur dix années avec un taux de 8 p. 100, vous devez constater qu'aucun client éventuel n'est venu vers vous ou vers les constructeurs pour « bénéficier de conditions financières particulières ».

Nous nous sommes efforcés de rechercher les raisons de cet insuccès.

Permettez-moi d'observer que le dispositif mis au point par M. Valéry Giscard d'Estaing, lorsqu'il était ministre de l'économie et des finances, nous apparaît plus favorable, le taux d'intérêt étant de 5 à 5,5 p. 100 l'an et la durée du prêt pouvant atteindre douze années.

Nous considérons que vous devriez prendre également en considération les propositions définies par le Conseil économique et social qui sont «... de prévoir que l'exploitation se réalise au moins pendant la première année de lancement sous le régime d'un contrat de régie passé entre l'Etat français et Air France, contrat dans lequel interviendrait le constructeur comme prestataire de service... »

Ce contrat, à notre humble avis, pourrait être étendu aux compagnies aériennes européennes. Pour nos constructeurs, nous pourrions aussi évoquer l'assurance contre les variations de coûts supérieurs aux hausses aux Etats-Unis, l'harmonisation communautaire des modalités de l'assurance crédit, etc.

Cependant, les réticences des compagnies proviennent non seulement de leurs difficultés financières, mais aussi de l'incertitude qui pèse sur l'avenir du supersonique franco-britannique.

Un climat plus favorable s'instaurerait si elles avaient la certitude qu'à partir de l'année 1980 elles pourraient disposer d'une version évoluée de *Concorde*, notamment de la version B, qui assurerait les liaisons essentielles telles que Francfort—New York, Milan—New York, Anchorage—Tokyo, Sydney—Singapour.

En refusant le lancement de la version B, le Gouvernement s'oppose aux stades évolutifs de cet appareil, chaque stade correspondant à des séries de marchés potentiels.

Comment serait-il possible de vendre un avion, même supersonique, si les compagnies ont la certitude que l'évolution technique qu'elles souhaitent pour assurer une meilleure rentabilité n'interviendra pas ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, votre prospection commerciale ne suffit pas pour lutter contre la domination de l'industrie américaine.

Il faut donner une nouvelle dimension à la politique en matière d'aviation civile.

Le Gouvernement français doit préconiser sans cesse auprès des gouvernements des Etats membres de la Communauté économique européenne l'indispensable coopération européenne entre les différents constructeurs, entre les compagnies de navigation aérienne, afin d'utiliser les matériels civils communs comme le *Concorde*, l'*Airbus*, le *Mercure*, le *V. F. W. 614*, le *F. 28*, leur élimination au profit de matériels américains mettant à la merci des intérêts politiques et économiques des Etats-Unis « l'avenir et même l'indépendance des lignes aériennes européennes ».

La démonstration est faite aujourd'hui que le niveau technologique de l'Europe lui permet de réaliser toutes les gammes d'avions comme l'industrie américaine. Pourquoi les compagnies n'utiliseraient-elles donc pas les appareils fabriqués en Europe ?

L'heure est venue, croyons-nous, pour les pays de la C. E. E., d'unir leurs ressources financières, leurs moyens de développement de production et de transports ; cette union est l'une des conditions primordiales de la résurrection de notre industrie.

C'est pourquoi nous vous demandons de retenir l'une des déclarations faites en septembre 1973 par les responsables des sociétés aéronautiques européennes.

« Des décisions politiques, disent-ils, doivent intervenir très rapidement si l'Europe veut assurer l'existence et l'indépendance de son industrie aéronautique, faute de quoi celle-ci n'aurait d'autre solution que de se résigner, dans un avenir plus ou moins proche, à un rôle modeste et limité de sous-traitant de l'industrie américaine. » Ce sont les constructeurs européens qui vous le disent, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je voudrais, en terminant, vous entretenir de la situation de la S. N. I. A. S.

Depuis 1970, les restructurations successives ont entraîné des suppressions d'usines, avec leur cortège de pertes d'emplois et de mutations quasi arbitraires. En 1970, l'effectif de cette société nationale s'élevait à 43 000 personnes ; il se trouve ramené à 38 000 en 1974. C'est dire qu'il a été supprimé plus de 1 000 emplois annuellement.

L'analyse du nombre des heures productives prouve que les charges de travail iront en diminuant malgré l'amélioration éventuelle que peut apporter une série de charges plus ou moins hypothétiques.

C'est dire que cette politique de suppression d'emplois va être poursuivie. Je n'en veux pour preuve que la lettre adressée par M. le ministre de la défense à M. Cristofini, président de l'Aérospatiale, où il est dit notamment :

« a) En distinguant le plan du bureau d'études et celui du siège social.

« b) Notamment *Concorde*, 16 appareils version A ; *Airbus*, deux appareils par mois sans augmentation de cadences ; *Corvette*, cadence un avion par mois.

« Ce plan devait respecter les orientations suivantes :

« a) Eviter que les difficultés rencontrées par la division Avions ne se répercutent sur les autres divisions dont la situation peut et doit rester satisfaisante.

« Il en ressort qu'un nombre important de mesures à prendre est à appliquer uniquement à la division Avions et à certaines de ses filiales.

« b) Mettre en œuvre en priorité des actions susceptibles d'entraîner une diminution rapide des effectifs sans procéder, dans un premier temps, à des licenciements collectifs.

« Ces différentes actions, qu'il appartient à la S. N. I. A. S. de préciser et de chiffrer sur le plan de l'emploi et sur le plan financier, peuvent consister à :

« 1° Limiter strictement, voire interdire tout recrutement. »

On n'a pas repris les jeunes gens qui rentrent du service militaire, pas plus que les élèves qui sortent de l'école professionnelle de la S. N. I. A. S.

« 2° Encourager par des mesures incitatives des départs volontaires.

« 3° Rechercher activement des possibilités de réemploi dans d'autres sociétés situées dans les régions des établissements concernés. » Dans la région Midi-Pyrénées, je me demande où !

« 4° Encourager et faciliter au maximum les transferts de personnels entre établissements en sous-activité et établissements dépendant des départements hélicoptères et engins tactiques.

« 5° Diminuer le nombre des personnels loués.

« 6° Accélérer la mise en préretraite des personnels de plus de soixante ans.

« 7° Encourager les congés-formation.

« 8° Procéder à des dégagements de personnels âgés de plus de cinquante-sept ans, voire de cinquante-cinq ans.

« 9° Réduire les horaires hebdomadaires de travail qui sont actuellement de 42 heures 30. »

Contrairement à ce qu'on pouvait espérer, la situation à Toulouse ne s'améliore pas.

Nous constatons l'arrêt du développement du HS 146, l'annulation des commandes Airbus par Iberia, la suspension de la chaîne Concorde au seizième appareil, des difficultés pour Corvette, le transfert de charges plus difficile que les estimations faites voilà quelques semaines.

Pour le bureau d'études, on compte actuellement une charge de 215 000 heures ; la courbe sûre varie en baisse : 180 000 heures au 1^{er} janvier 1975, 125 000 heures au 1^{er} janvier 1976, 120 000 heures à la fin de 1976.

En hypothèse, la courbe serait de 200 000 heures le 1^{er} janvier 1975, 190 000 heures le 1^{er} janvier 1976, 215 000 heures à la fin de 1976.

Quelle que soit la valeur des hypothèses, ces charges, tant à la production qu'aux études, ne garantiront pas l'emploi.

A la suite de l'abandon du HS 146 qui représente pour Toulouse une perte de 20 000 heures et la résiliation des commandes Airbus par Iberia, ce ne sont pas les 10 p. 100 du plan de charges de la sous-traitance de la société Marcel Dassault, ni les 65 000 heures prévues pour fin 1975 des transferts de Marignane vers Toulouse qui sont de nature à combler le déficit du plan de charges des usines de Toulouse.

Votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, ne permet pas de mettre fin à l'incertitude ; il ne permet ni de poursuivre les programmes en cours, ni de débloquer une tranche supplémentaire de Concorde, ni de lancer l'étude et le développement de la version B, ni d'étudier un projet de 180 à 200 places autour du moteur CFM 56.

Je voudrais également vous poser quelques questions relatives à la situation des contrôleurs du trafic aérien.

Au mois d'octobre dernier, on a laissé entendre que la commission d'enquête sur la catastrophe de Nantes pourrait déposer son rapport au mois d'octobre. Nous sommes au mois de décembre et nous n'avons toujours rien vu.

Le 16 juillet dernier, une loi d'amnistie a été proclamée. Sur un amendement à l'article 12, M. le garde des sceaux m'avait opposé l'article 40, mais je constate que, dans le budget de 1975, nous ne retrouvons pas les crédits qu'on nous avait refusés en 1974 pour répondre aux besoins découlant de la loi d'amnistie.

Le 26 juillet, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé les arrêtés de révocation et, en août, les contrôleurs ont été réintégrés par bienveillance. Dès lors, je vous pose la question : de qui se moque-t-on ? Du législateur ou du juriste ? Qu'en est-il des sanctions portant abaissement d'échelon ? Pourtant, le vœu du législateur avait été, semble-t-il, très clair.

Quant au droit de grève, la loi de 1964 a reconnu des sujétions et des responsabilités exceptionnelles aux contrôleurs de la navigation aérienne. Cela justifiait-il que les textes leur enlèvent le droit de grève ? Quand les textes sont inefficaces, il faut les changer.

Enfin, en 1970, le ministre, votre prédécesseur, avait promis à ces techniciens que leurs primes entreraient dans le décompte de la retraite. Nous sommes en 1974 et il n'en est rien.

En 1973, le ministre avait promis une négociation avec la reprise du travail. Il n'en est rien.

Ce comité des relations professionnelles est-il une enceinte où vous voulez négocier ? S'il en est ainsi, je n'ai pas vu de crédits dans le « bleu » à cet effet pour satisfaire les revendications des contrôleurs du trafic aérien.

Telles sont les observations que le groupe socialiste m'avait chargé de faire à cette tribune à l'occasion de la discussion de votre budget. Vous comprendrez, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'après nos critiques justifiées il ne nous soit pas possible de le voter. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, rattachant mon exposé aux discussions qui ont eu lieu ce matin, je pense qu'en fonction des

graves difficultés auxquelles la France se trouve confrontée en cette fin d'année 1974 le budget qui nous est présenté doit traduire, d'une façon claire, la volonté du Gouvernement de faire prévaloir cette politique qu'il cherche à mettre en œuvre et pour laquelle il demande l'adhésion de tous les Français afin d'économiser au maximum une énergie devenue rare et chère.

Cette exigence est fondamentale dans le domaine des transports pour peu que l'on rappelle que le quart de la consommation nationale relève de ce secteur. Tous les orateurs ont insisté sur ce point.

Encore faut-il faire un choix et le faire clairement. J'ai entendu ce matin les observations de M. le secrétaire d'Etat concernant les efforts engagés par le Gouvernement pour soutenir les moyens de transport les plus économiques et les moins exigeants en énergie, à savoir essentiellement le rail.

Pourtant, sans vouloir relancer un débat déjà bien entamé, je suis amené à rejoindre M. le président de la commission des finances qui a indiqué que le choix n'était peut-être pas aussi clair que nous pouvions l'espérer. La préférence donnée au rail est-elle vraiment prééminente dans ce budget ? En tout cas, pas à mon sens. Une option est à prendre en fonction des circonstances et, que vous donniez raison à M. le président de la commission des finances ou à moi-même — car nos conclusions diffèrent un peu — le budget ne fait pas ressortir une orientation précise et le choix reste actuellement ambigu.

Comment concevoir, en effet, qu'à travers la S. N. C. F., Air France et, dans une moindre mesure, Air Inter, dont les emprunts annoncés pèseront quand même sur le marché financier, de grands organismes se livrent à une concurrence très vive où se profile, qu'on le veuille ou non, la notion de gaspillage ?

Comment admettre une telle contradiction ? Comment admettre que, sur les liaisons à moyenne distance, le trafic aérien ne soit pas l'objet de mesures limitatives alors qu'à service égal, l'avion consomme dix fois plus d'énergie et que les délais pour gagner les aéroports, notamment dans les liaisons moyennes, sont tellement longs que la réduction du temps de parcours n'est plus intéressante, tant s'en faut ?

Comment admettre que la coordination demeure, en ce domaine, l'exception et que la concurrence, qui est souvent acharnée, demeure la règle ?

Le maintien d'une situation qui se caractérise par la dispersion des efforts représente, à mon sens, une grave anomalie et j'aimerais que le Gouvernement reprenne, sans que nous trahissions peut-être le débat aujourd'hui, l'étude de cette affaire.

J'évoquerai maintenant, comme l'a fait M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, les problèmes qui touchent les contrôleurs du trafic aérien.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'attitude bienveillante que vous avez finalement adoptée et qui doit apporter l'apaisement. J'estime toutefois qu'il y a lieu de tenter d'éviter, à l'avenir, le retour de tensions aussi grandes.

Je tiens à rappeler à ce sujet que notre collègue M. Tinant a déposé une proposition de loi portant le numéro 46, qui concerne le droit de grève. Cette proposition tend à instituer une procédure de médiation nouvelle avec discussion obligatoire et arbitrage. Une telle formule, à la lumière d'événements récents dans d'autres secteurs, permettrait peut-être d'éviter de sérieuses difficultés.

La loi de 1964 a accordé un statut spécial aux contrôleurs de la navigation aérienne. Il peut donc être dérogé aux règles normales de la fonction publique, notamment pour une revendication qui est toujours en suspens et qui est d'ailleurs de portée générale. Cette revendication consisterait à intégrer les diverses primes dans le calcul des droits à la retraite. Ne peut-on trouver une autre formule qui amènerait la même solution par le biais de glissements indiciaires ? Telle est la question que je suis amené à vous poser.

Je voudrais maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat, à la suite de ce plaidoyer, plaider également la cause d'une catégorie de Français particulièrement défavorisés. Je dois ici porter témoignage, en effet, en faveur d'une catégorie de réprochés : je veux parler des habitants qui résident à proximité des aéroports.

J'ai toujours à cette tribune plaidé leur cause, sans grand succès. J'obtiendrai peut-être difficilement de meilleurs résultats de la part d'un interlocuteur qui est très attaché, comme l'orateur précédent, on le comprend, à une région qui est celle de l'aéronautique.

Essayez cependant d'imaginer, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que peut être la vie dans des agglomérations qui supportent le survol journalier de quatre cents appareils à réaction, et ceci

chaque jour de l'année. Les cadences, aux heures de pointe, sont de moins de trois minutes, si bien que le mugissement d'un appareil remplace immédiatement celui de l'appareil qui l'a précédé.

Pourtant, autour d'Orly, deux cent mille habitants sont concernés ; certaines agglomérations sont survolées à moins de 100 mètres d'altitude. Or, dans toutes ces agglomérations, résident des populations qui, après une journée fatigante, sont nerveusement ébranlées par le maintien du trafic jusqu'à 23 heures, heure théorique de l'arrêt des vols ; mais, le plus souvent, cette règle théorique subit des entorses, comme je l'ai constaté à différentes reprises au cours de ces derniers jours.

Cette situation se prolonge depuis longtemps ; elle s'aggrave d'année en année, d'autant que les transferts sur Roissy, aéroport difficilement accessible, n'ont pas encore fourni de résultats décisifs et s'avèrent désespérément longs.

Je ne veux pas dire que le Gouvernement ne se soit pas préoccupé de ce problème et je l'en remercie. Toutefois, les mesures prises, pour l'essentiel, n'ont pas amené les résultats importants qui étaient espérés car elles paraissent inspirées plus par le souci de neutraliser le mécontentement des riverains que par la volonté de leur venir réellement en aide. Elles sont en tout cas plus coercitives que positives et elles ne satisfont personne. Elles n'apportent pas, à mon sens, la vraie solution.

En effet, le décret du 13 février 1973 et l'arrêté d'application du 27 mars ont admis — et c'est très bien — le principe de l'indemnisation ; encore que, il faut bien le souligner, l'indemnisation ne constitue pas la panacée, ce n'est qu'un pis-aller. Néanmoins, c'est déjà un point acquis car, trop longtemps, les troubles résultant du voisinage des aéroports ont été complètement ignorés et leur existence contestée.

Les textes de 1973 ont donc le mérite d'avoir reconnu qu'il existait une nuisance et c'est déjà un pas important vers la solution des problèmes. Mais le contenu des textes n'apporte pas la confirmation des espoirs qu'on avait fait naître.

En effet, les indemnités ne sont encore attribuées que dans des conditions très restrictives. A proximité d'Orly, elles ne sont dues que pour les bâtiments publics et non pour les habitations privées. De plus, le tracé des zones de bruit présente des anomalies bizarres. J'ai ainsi appris que, par un étrange phénomène acoustique, les ondes sonores ne se propageaient pas en ligne droite ; dans ma propre commune, un point d'inflexion a été créé artificiellement sur les courbes de bruit, ce qui l'écarte du secteur indemnisable.

En outre, une circulaire de M. le Premier ministre, en date du 30 juillet 1973, a singulièrement compliqué les choses en ce qui concerne toutes les zones de bruit et tout spécialement la zone C. En effet, cette directive, opposable aux tiers par le biais des contrôles exercés à l'échelon de la préfecture sur la délivrance des permis de construire, a restreint fortement les possibilités de construire en zone C et les a pratiquement interdites en zones A et B. Si bien que, pour la zone C, on se trouve dans la situation paradoxale de ne pouvoir construire sans se plier à des sujétions très grandes, ceci parce qu'il y a du bruit, alors que, par ailleurs, aucune indemnisation n'est due parce qu'il n'y a pas de bruit.

A noter au passage qu'une simple circulaire prétend ainsi restreindre la portée et l'exercice du droit de propriété, ceci sans intervention législative. C'est, à mon sens, une situation paradoxale dans le droit français. Pour cet ensemble de raisons, j'estime que, jusqu'à ce jour, le problème a été mal posé et qu'il reste encore à lui trouver une solution.

Les troubles deviennent si graves et si constants qu'ils affectent même la capitale et qu'ils rendent impossible l'application de l'arrêté du 20 janvier 1948 qui interdit le survol de Paris à moins de 2 000 mètres. Cette règle est très fréquemment violée et les sanctions prévues ne peuvent pas être appliquées, l'identification des appareils étant évidemment très difficile.

Cette nouvelle situation me permet de retrouver l'espoir car, autant il est difficile pour nous, habitants de banlieues délaissées, d'obtenir des satisfactions, autant peut-on espérer, puisque la capitale se trouve maintenant concernée, qu'un mouvement d'opinion se concrétisera et permettra de régler ces problèmes.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais que l'étude en soit reprise et qu'avec les représentants des communes concernées vous demandiez à vos services de dégager de nouvelles solutions. Je sais bien qu'elles ne peuvent être que fragmentaires, mais déjà elles apporteraient de très grandes améliorations.

Voici quels sont actuellement nos principaux desiderata. D'abord, le respect très strict des interdictions d'atterrissage et de décollage la nuit, ce qui, je viens de le dire, n'est pas

le cas pour le moment. Par ailleurs, le respect des cônes d'envol selon les normes techniques arrêtées par l'aéroport, ce qui couperait court à des improvisations malencontreuses au-dessus des zones où la population est extrêmement dense. Lorsque des dérogations sont autorisées, lorsque des correctifs sont apportés, les pilotes n'ont plus de règles de conduite exactes et tous les abus deviennent possibles.

En outre, le transfert à Villacoublay qui couvre toute une zone où les décollages seraient beaucoup moins gênants, puisqu'il s'agit de bois, apporterait une solution partielle. Elle permettrait d'envisager un alternat et une solution de rechange avec les villes qui pour le moment sont les plus éprouvées par les survols continuels.

L'accentuation des angles de décollage est également une solution. Cette technique permet aux appareils de prendre tout de suite de la hauteur, ce qui est particulièrement important car au-dessus de huit cents mètres, on peut considérer que les troubles deviennent tout à fait acceptables et beaucoup moins sérieux.

Il est aussi demandé — je sais que c'est une solution bien difficile à mettre en œuvre, mais il convient de s'orienter néanmoins dans cette voie — le retrait des appareils les plus bruyants. Cette décision serait d'autant plus justifiée que ces appareils bruyants ne sont plus maintenant de première jeunesse.

Dans le même esprit encore, il est fondamental que pour les appareils nouveaux, notamment pour le *Concorde* — je sais bien que le *Concorde* a beaucoup de qualités mais je lui vois pour ma part un défaut : celui d'être extrêmement bruyant — il est fondamental, dis-je, que la certification ne soit accordée que si les normes en matière de bruit sont acceptables.

Dans le même sens, j'ai noté avec beaucoup d'intérêt la suggestion qui avait été présentée par M. le rapporteur de la commission des finances sur les réducteurs de bruit. Je souhaite que l'on puisse étudier la possibilité de doter les appareils en service de tels réducteurs puisés, techniquement, il ne semble pas qu'il y ait de véritables impossibilités.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat — et je vous en remercie — vous avez évoqué le problème des secteurs les plus sinistrés. C'est une des premières fois qu'on le fait. Il va être procédé à un examen de la situation de ces secteurs afin de donner une option : soit maintien des habitants sur place s'ils le souhaitent et dans ce cas octroi d'une indemnisation pour leur permettre de faire des travaux d'insonorisation ; soit départ de ces habitants, dans les cas les plus désespérés, s'ils le souhaitent et dans ce cas, versement d'indemnisation importante de réinstallation.

Par contre, et je m'en excuse, je ne partage pas l'opinion du rapporteur de la commission des finances, qui souhaite l'intervention du district en matière d'insonorisation. Ce problème est plus d'ordre national que d'ordre régional. A ma connaissance, aucune assemblée départementale ou régionale ne participe à l'étude d'un problème préoccupant certes, mais qui intéresse toute la nation.

En conclusion, les mesures que j'ai préconisées pourraient être appliquées, surtout si l'on considère que le produit de la taxe instituée par le décret de 1973 est maintenant loin d'être négligeable et commence à procurer des rentrées tout à fait substantielles.

J'entends dire pourtant — et sur ce point j'aimerais bien obtenir de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, un démenti — que les recettes provenant de la taxe seraient affectées pour partie, avec l'accord de certaines communes, à des aménagements et à des prolongements de pistes d'envol. Ce serait à mon sens particulièrement regrettable. Je souhaiterais avoir des précisions à cet égard car il n'est pas normal que la taxe puisse être détournée de son objet, qui est d'assurer de meilleures conditions de vie aux riverains des aéroports.

J'insiste pour que les suggestions qui précèdent soient étudiées dans le cadre d'une large concertation à laquelle les élus locaux devraient prendre part afin de faire aboutir de telles réformes et régler une situation aussi irritante. Il faut obtenir pour cela un consensus général. Faute de l'avoir compris, les auteurs du décret de 1973 se sont fourvoyés.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les remarques que m'amène à présenter l'examen des crédits de votre budget de l'aviation civile. Elles visent à régler des problèmes préoccupants, et sont peut-être, dans l'ensemble, conformes aux objectifs que vous poursuivez. C'est pourquoi j'ai l'espoir que vous voudrez bien leur réserver la plus extrême attention. (*Applaudissements.*)

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

M. Eugène Bonnet. Monsieur le secrétaire d'Etat, les comptes rendus de l'Assemblée nationale mentionnent l'intégralité des questions qui vous ont été posées lors des débats sur le budget de l'aviation civile et les réponses que vous y avez données. Mes collègues sénateurs et moi-même, n'en doutez pas, en avons pris connaissance.

Vous venez de nous donner quelques informations de dernière minute, sans pour autant nous apporter d'apaisement réel.

Il me paraît donc opportun de vous donner lecture d'un petit document que j'ai préparé qui vous renseignera sur mon état d'esprit et mon inquiétude quant à l'avenir de l'aéronautique française.

Laissez-moi vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que je n'ai trouvé, ni dans les comptes rendus analytiques de l'Assemblée nationale, ni dans l'exposé que vous avez fait à cette tribune, la réponse que les travailleurs et les ingénieurs du monde de l'aéronautique attendaient.

En terminant votre discours à l'Assemblée nationale, vous déclariez ce qui suit : « Voilà donc les principaux éléments de notre politique et les principales orientations en matière de construction aéronautique civile. Il est bien évident » — disiez-vous — « que la situation actuelle n'est pas sans répercussion sur le plan de charge industrielle, en particulier sur la division « avions », de la S. N. I. A. S. ». Et vous ajoutiez : « Cette situation fait actuellement l'objet d'une étude très approfondie de la part des deux ministères intéressés, avec le souci fondamental de préserver le potentiel technique important que représente aujourd'hui cette division, aussi bien son bureau d'études qui a fait la preuve de sa valeur que ses ateliers qui doivent conserver leur potentiel de fabrication ».

Bien sincèrement, monsieur le secrétaire d'Etat, malgré la marque de bonne volonté que révèlent toutes vos réponses, aucune certitude quant à la garantie de l'emploi n'apparaît d'une façon évidente. C'est pourquoi il ne m'est pas agréable de vous dire que je n'ai relevé dans votre discours ni affirmations, ni assurances, mais que des paroles de bonnes intentions ; et je ne pense pas que les ouvriers et les ingénieurs de l'aéronautique, surtout ceux de la S. N. I. A. S. de Toulouse, se contenteront du fait que vous leur annonciez que leur situation « fait actuellement l'objet d'une étude très approfondie ». Tous ces travailleurs et ingénieurs de l'aéronautique auraient certainement préféré que, en présentant votre budget, vous leur annonciez de quoi seraient faits leurs lendemains sur le plan de la garantie de l'emploi, ce qui est primordial.

N'ayant aucune compétence sur le plan technique, c'est donc surtout sur le domaine économique et social que je vais appeler votre bienveillante attention et celle, bien entendu, du Gouvernement à qui je m'adresse à travers votre personne. N'y voyez, monsieur le secrétaire d'Etat, aucune restriction sur la haute considération que je vous porte, eu égard au travail que vous avez accompli depuis que vous avez été appelé aux hautes fonctions qui sont les vôtres. Je pense que le problème de l'aéronautique dépasse les compétences d'un seul homme, fut-il — ce que vous êtes d'ailleurs — un homme de talent animé d'une bonne volonté que personne dans cet hémicycle ne songe à contester. Ce problème, dirais-je, relève des compétences du Gouvernement tout entier, dont vous êtes membre. Je dirais même qu'il requiert, à l'époque difficile où nous vivons, l'intervention de M. le Président de la République lui-même.

La question qui nous préoccupe dans notre monde actuel dépasse le cadre national et embrasse, par-delà le cadre européen, la concurrence internationale. C'est la raison pour laquelle elle nécessite, je le pense sincèrement, des contacts entre chefs d'Etat.

L'Europe, vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, est en pleine gestation. Elle est, comme tout organisme qui commence à se constituer, vulnérable et donc exposée à la convoitise. Nous n'avons pas le droit de laisser échapper une fois de plus, notre chance, comme ce fut le cas pour *Caravelle*. Comme l'a dit un de nos éminents collègues de l'Assemblée nationale, « ne risquons pas, par une absence de volonté à poursuivre la recherche, de diminuer dans l'avenir la technologie aéronautique française qui a été, jusqu'à ces derniers temps, tant qu'elle n'était pas concurrentielle, reconnue par toutes les capitales du monde ».

Nous n'avons rien fait jusqu'à ce jour sur le plan de la propagande à l'étranger, si ce n'est la preuve que *Concorde* a soulevé l'enthousiasme de tout le monde lors de ses dernières démonstrations en-dehors de nos frontières. A part cela, rien n'a été fait, si ce n'est à une échelle réduite sur le plan de la propagande commerciale.

Il me plairait de connaître, monsieur le secrétaire d'Etat, l'orientation que le Gouvernement entend prendre en matière d'industrie aéronautique et la place qu'il entend lui donner dans le cadre de l'économie française.

Ce n'est pas parce que, momentanément, la plupart des compagnies aériennes restreignent leurs investissements, en grande partie du fait, il faut bien le dire, de l'augmentation du prix du carburant, que nous devons abandonner nos études dans le domaine de la recherche. Il faut penser au lendemain, car la question du carburant ne représente pas tout et ne sera pas éternelle ; elle trouvera tôt ou tard son remède. C'est pourquoi notre devoir est de penser à l'avenir si nous ne voulons pas devenir de simples sous-traitants.

Actuellement, si je m'en réfère au rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan de l'Assemblée nationale, pour la section « aviation civile », la construction de seize appareils est prévue. D'autres renseignements m'apprennent qu'en dehors des trois premiers avions : les numéros 1, 2 et 3, qui ne seraient pas conformes à la version de série, neuf appareils seraient vendus et deux ou trois — je veux parler d'une éventuelle commande de l'Iran — en instance de l'être. A cela s'ajouteraient deux ou trois commandes en instance pour la Chine.

Qu'en est-il exactement, monsieur le secrétaire d'Etat ? Est-il exact que le cycle de fabrication d'un *Concorde*, entre le lancement des approvisionnements et la livraison, est de trois ans et demi ? Ne craignez-vous pas que vos futurs clients ne perdent patience à nous attendre et ne se tournent vers d'autres fournisseurs qui, eux, auront prévu depuis longtemps ? Pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, ne pas suivre le sage conseil de l'ingénieur général Bloch qui préconisait le lancement systématique d'une dizaine de structures au-delà des avions vendus ? En s'obstinant dans la réserve, en faisant preuve de peu de volonté à poursuivre la guerre technologique que nous oppose la concurrence américaine, en prêtant l'oreille aux oublieux et aux défaitistes, le Gouvernement risque de se voir reprocher son manque de jugement que le bon sens commande. Ne courez pas le risque, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement ne coure pas le risque d'entendre dire plus tard : si vous nous aviez écouté, nous n'en serions pas là !

Je pense et je suggère, comme l'ont d'ailleurs, avant moi, suggéré d'éminents parlementaires de l'Assemblée nationale, qu'il serait souhaitable qu'un véritable débat s'instaure sur la politique aéronautique de la France afin que tous les élus de la Nation puissent prendre leurs responsabilités en la matière.

J'ajouterai également que s'il est exact qu'un problème d'effectifs existe à la S. N. I. A. S., plutôt que d'employer des méthodes révolues et anti-sociales, telles que les licenciements ou les mutations, pourquoi ne pas faire appel au volontariat en accordant le bénéfice de la pré-retraite à cinquante-huit ans, assortie, bien entendu, d'avantages sociaux certains ?

A ce sujet, si j'en crois les renseignements qui m'ont été fournis, il n'existerait qu'un nombre très restreint de non-cadres — environ 200 personnes — qui seraient susceptibles d'être intéressés par cette mesure. Je vous le dis, monsieur le secrétaire d'Etat, je le dis au représentant du Gouvernement que vous êtes, je le dis à l'homme du Sud-Ouest, berceau de l'aéronautique française : pensez à ces travailleurs, à ces familles, à ces enfants qui nous écoutent, pensez à tous ceux qui ne comprennent pas, pensez à ceux qui ne comprennent plus et qui, tous les jours, viennent le dire aux parlementaires que nous sommes ! Vous avez reçu leurs représentants, monsieur le secrétaire d'Etat, comme je les ai reçus moi-même et comme les ont reçus les autres parlementaires de notre région si belle, mais si déshéritée. Tous nous ont exprimé leur souci et leur inquiétude du lendemain.

En pensant à eux, monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement tout entier pensera au monde de l'aéronautique française qui fait actuellement l'objet de rivalités extérieures dans le domaine de la technologie.

En pensant à notre industrie aéronautique, vous penserez, le Gouvernement pensera, non seulement à Toulouse et à la S. N. I. A. S., mais à la France tout entière et aussi à la technologie aéronautique européenne au sein de laquelle nos ouvriers et nos ingénieurs ont leur juste place.

Les orateurs qui se sont succédé à la tribune de l'Assemblée nationale et à cette tribune du Sénat ont évoqué tous ces problèmes. Vous y avez répondu, monsieur le secrétaire d'Etat, sans pour autant calmer toutes les inquiétudes du monde de l'aéronautique.

Des interprétations les plus diverses de vos réponses ont été émises en ce qui concerne tant le lancement des études d'une voilure améliorée que la fabrication d'avions au-delà du seizième appareil.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande s'il vous est possible, dans votre réponse, de préciser les points dont je vais faire l'énumération.

Tout d'abord, le Gouvernement que vous représentez est-il d'accord pour lancer, au début de 1975, les études d'une voiture améliorée, sachant que cette version serait susceptible d'intéresser de nouvelles compagnies, et le budget que vous nous présentez le permet-il ?

Ensuite, en ce qui concerne la fabrication d'avions supplémentaires au-delà du seizième appareil, le Gouvernement accepte-t-il de lier la fabrication de nouveaux avions à toute nouvelle commande, et vous est-il possible, à ce sujet, de nous donner des assurances ?

Enfin, envisagez-vous de rencontrer au plus tôt votre homologue britannique pour connaître le point de vue de son gouvernement ? Dans l'hypothèse de difficultés qui pourraient surgir au cours de vos conversations, le Gouvernement français a-t-il prévu une solution de rechange pour la poursuite du projet *Concorde*, a-t-il en réserve des projets d'orientation et d'objectifs aéronautiques pour l'avenir ?

Vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, les difficultés que traverse notre industrie aéronautique risquent, si le Gouvernement n'y prend garde, de reléguer la France au rôle de sous-traitant, ce qui entraînerait inéluctablement la disparition des bureaux d'études, un recul technologique irréversible, une dépendance totale de l'étranger quant à la charge et donc à l'emploi, une dépendance totale de l'étranger pour des matériels essentiels à la défense nationale, sans compter que ce rôle de sous-traitant sonnerait le glas de l'industrie aéronautique européenne dont la technologie française est le moteur.

C'est pourquoi je vous pose la question de savoir s'il ne serait pas bon d'envisager, après consultation du Parlement français, la création d'une grande industrie aéronautique, civile et militaire, qui serait sous le contrôle de l'Etat, donc de la nation tout entière.

Ne prenez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, mes propos pour des critiques systématiques et aveugles. Je veux simplement, à la modeste place que j'occupe au sein de cette docte assemblée, vous dire l'inquiétude que je ressens et le désir de ne plus voir tant de familles de travailleurs tourmentées par l'incertitude du lendemain.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous le dis parce que je le pense, votre budget n'a pas la consistance nécessaire pour faire face aux problèmes que vous allez avoir à résoudre. C'est pourquoi, et malgré toute la considération que je vous porte eu égard au talent et à l'effort que vous avez déployés pour l'élaboration du budget que vous nous proposez, il m'est pénible de vous dire que le vote que je vais émettre en toute conscience, sans autre pensée que celle de remplir mon rôle de parlementaire représentant de la nation, sera négatif.

M. Edmond Sauvageot. Très bien !

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

M. André Aubry. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'étude de votre budget, une contestation s'impose : rien n'est fait qui soit de nature à améliorer réellement la situation de notre transport aérien, rien n'est prévu pour créer les conditions de l'essor, et même du maintien de notre industrie aéronautique. De toute évidence, la politique du Gouvernement ne peut qu'encourager les agissements des grands intérêts privés. Cette orientation, qui répond aux aspirations des monopoles capitalistes, conduit à une série d'abandons qui ne peuvent que nuire à l'intérêt de la nation. Saigné et dépecé par les compagnies aériennes étrangères, par les sociétés pétrolières et par les entreprises de construction aéronautique à prédominance américaine, notre transport aérien ne sera bientôt plus qu'un cadavre si nous laissons encore la situation se dégrader.

Cette détérioration n'est pas due à la fatalité. Elle apparaît comme la résultante d'un plan délibéré dont chaque élément s'ajoute aux autres, provoquant des répercussions en chaîne. Elle atteint directement ou indirectement les personnels au sol ou navigants ; elle touche le potentiel productif des entreprises et, au-delà, le développement du transport aérien dans l'ensemble de son économie.

La dégradation est douloureusement ressentie au niveau des personnels. Les menaces sur l'emploi et les atteintes aux garanties statutaires se multiplient, les conditions de travail sont aggravées du fait d'une rationalisation poussée à l'extrême, qui vise à augmenter la charge de travail de chaque agent. L'utilisation de main-d'œuvre non statutaire, l'appel au personnel saisonnier, contractuel et temporaire, la limitation de la formation professionnelle, le freinage des carrières, le refus de satisfaire les revendications, qui conduit à la dégradation du pouvoir d'achat, tout cela contribue à accroître le malaise des personnels du transport aérien.

Plus globalement, la politique provoquée par le pouvoir met en cause l'expansion même du transport aérien dans notre pays.

Depuis la seconde guerre mondiale, le transport aérien commercial a connu un développement spectaculaire. Dans les pays capitalistes, il n'en demeure pas moins réservé aux hommes d'affaires et aux touristes de classe privilégiée. Il s'étend timidement à des couches de la population moins fortunée par le biais du transport à la demande, c'est-à-dire des charters, mais ce n'est qu'occasionnellement et dans des conditions restrictives ne tenant parfois pas compte des exigences de la sécurité.

Les quelques mesures prises, ces dernières années, par les compagnies régulières pour abaisser certains tarifs et permettre ainsi à de nouvelles couches de la population d'accéder aux transports aériens ont été remises en cause par la prétendue crise du pétrole. En réalité, le transport aérien n'a pas échappé à l'appétit des requins du cartel pétrolier international. Celui-ci a imposé des prix sans aucune commune mesure avec ceux qui sont pratiqués par les pays producteurs.

Grâce au rapport de la commission parlementaire d'enquête, nous sommes maintenant à même de mesurer l'ampleur du pillage entrepris par les sociétés pétrolières. L'importance des marchés avait — il est vrai — de quoi stimuler la boulimie du cartel. Rien que pour la compagnie nationale Air France, le marché porte sur 2,3 millions de tonnes de pétrole, dont un million pour la France.

Les sociétés pétrolières se sont entendues pour imposer des contrats léonins multipliant les prix par quatre et réduisant le volume des livraisons au-dessous des quantités nécessaires pour couvrir les besoins.

Le résultat ne s'est pas fait attendre. Air Inter devra dépenser 173 millions de francs en 1974 pour s'approvisionner en carburant, contre 62 millions de francs en 1972.

Air France voit passer la part du carburant dans son programme d'exploitation de 8 p. 100 pour 1973 à 28 p. 100 pour 1974. En 1975, la compagnie nationale sera contrainte de dépenser 900 millions de francs de plus qu'en 1974 pour que les moteurs de ses avions puissent tourner.

Aussi ne faut-il pas s'étonner quand les compagnies aériennes, tenant compte de cette situation, envisagent d'augmenter de façon importante les tarifs pour 1975.

Le racket des compagnies pétrolières est scandaleux et inacceptable. Mais la culpabilité du Gouvernement français n'est pas moins grande. Connaissant parfaitement la situation, il a laissé ces pratiques s'instaurer sans lever le petit doigt, sans prendre la moindre mesure susceptible de stopper le brigandage du cartel.

Monsieur le secrétaire d'Etat, maintenant que le scandale a éclaté au grand jour, allez-vous vous décider à agir pour mettre un terme au pillage des « majors » ?

Allez-vous encore tolérer que l'entreprise d'Etat Elf-Erap et que la Compagnie française des pétroles, dont l'Etat est actionnaire, rivalisent de rapacité avec les compagnies anglo-saxonnes pour ponctionner Air France ?

Enfin, allez-vous alléger les charges du transport aérien civil en lui appliquant une détaxe sur le carburant égale à celle qui est accordée aux transporteurs internationaux ? A ce sujet, je vous rappelle qu'en 1974 la compagnie nationale Air France aura versé à l'Etat, au titre de la T. V. A. sur les carburants, une somme de 500 millions de francs.

Ces questions sont essentielles. Le problème des hausses intervenues sur les produits pétroliers conditionnent pour une grande part l'avenir du transport aérien national.

Cependant, à l'évidence, le renchérissement du prix du carburant n'a fait qu'accélérer la crise de l'aviation civile, crise commerciale qui résulte en particulier d'une concurrence de plus en plus anarchique découlant elle-même des contradictions du système capitaliste et de sa logique du profit.

Une analyse de la situation sur le plan national nous amène à constater que le transport aérien français, national et international, est assuré par la compagnie nationale Air France, la compagnie privée U. T. A., la compagnie semi-privée Air Inter et par plusieurs dizaines de compagnies privées dites de troisième niveau, telles que Touraine Air Transport et Air Alpes.

Cette divergence dans les finalités et l'organisation qui en découle sont anti-économiques. Elles conduisent à l'inflation des moyens, à des luttes sourdes et tout particulièrement au dépouillement de l'entreprise nationale au profit des intérêts privés. Elles ne permettent pas l'unité de vue et d'action pourtant nécessaires dans la période actuelle. Le VI^e Plan, qui reconnaît dans une certaine mesure la nécessité de remédier à cet état de choses, se contente d'émettre des vœux pieux pour une meilleure coopération.

Dans un tel contexte, la réduction des programmes d'étude et des investissements inscrits dans votre budget ne peut que favoriser l'abandon au secteur privé de certaines activités. La multiplication des filiales et des sociétés d'exploitation, l'usage renforcé de la sous-traitance et le transfert à des entreprises privées de services jusqu'ici assurés par les sociétés nationales ont déjà fortement entamé le potentiel économique et humain de ces dernières. Il est à craindre que cette évolution ne s'accroisse dans la période à venir.

La reprise de lignes intérieures par des compagnies de troisième niveau, sur le plan aussi bien national qu'international, ne peut que confirmer nos craintes de voir le monopole jeté aux orties. Et ce n'est pas la récente récupération des lignes Paris—La Rochelle et Paris—Lille par Touraine Air Transport qui risque de nous détromper.

Nous pensons que le seul moyen qui permette à la compagnie nationale Air France de faire face aux menaces de démantèlement, consiste à lui donner davantage de moyens pour qu'elle puisse supporter l'accroissement de ses charges et affronter avec succès la concurrence qui s'exerce au sein d'un marché rétréci.

En clair, donner à la compagnie Air France les moyens d'assurer l'avenir de notre transport aérien, cela veut dire porter son capital à deux milliards de francs.

Les raisons de cette augmentation sont multiples. En premier lieu, en raison de la politique aveugle d'encadrement du crédit, décidée par le Gouvernement, Air France a dû emprunter sur les places étrangères et s'est fortement endettée. C'est l'importance des sommes dues qui a déterminé la compagnie nationale à demander aux pouvoirs publics une augmentation de son capital égale à 370 millions de francs, le capital passant ainsi de 1 340 millions à 1 710 millions de francs. Cette dotation de capital supplémentaire est absolument nécessaire si la compagnie veut faire face à ses échéances et respecter son programme d'investissements. Pour notre part, nous estimons qu'elle est encore insuffisante puisqu'elle ne permet pas à Air France de se doter des appareils dont elle a besoin et de promouvoir ainsi la construction aéronautique française, ce qui est pour nous l'une des conditions du développement de notre transport aérien. En effet, l'essor du transport aérien national ne peut se concevoir sans l'existence d'une puissante industrie aéronautique nationale.

Toute une série de questions mettent en lumière la nécessité de porter à 2 milliards de francs le capital d'Air France.

Sans cette augmentation de capital, comment Air France pourrait-elle assurer seule la mise en œuvre du plan de financement des trois derniers *Airbus*? Comment pourrait-elle assumer le plan de financement des quatre *Concorde* commandés? Comment pourrait-elle assurer seule la mise en place des installations de Roissy-en-France avec toutes les sujétions qui en découlent? A ce sujet, que compte faire le Gouvernement pour compenser les pertes de recettes estimées à 80 millions de francs occasionnées par l'indifférence de la clientèle à l'égard de l'aéroport Charles-de-Gaulle?

Comme nous le voyons, la responsabilité de l'Etat est entière dans l'accroissement des charges supportées par la compagnie nationale. Seul le Gouvernement peut donner le feu vert à l'augmentation de capital qui est en mesure de donner à Air France les moyens de faire face à ses obligations. Il ne vous sera pas possible, monsieur le secrétaire d'Etat, d'éluder ce problème.

Relancer l'activité d'Air France, c'est lui faire jouer un rôle dans la promotion commerciale de notre industrie aéronautique civile.

La question est d'actualité. En ce moment, Air France étudie le remplacement en moyens courriers de 32 *Caravelles* et de 6 *Boeing 707 A*. Une fois de plus, un constructeur américain est sollicité puisqu'on envisage de doter notre flotte de *Boeing 737*, le coût estimé de l'opération étant de l'ordre de 1 600 millions d'anciens francs. Cette option pose, une nouvelle fois, le problème de l'avenir de la construction aéronautique française.

Ce que recherche Air France, c'est un moyen courrier de cent places. La construction d'une *super-Caravelle* d'une telle capacité ne pose aucun problème technique; nous disposons, notamment à la S. N. I. A. S., du potentiel technique et humain nécessaire pour mener à bien une telle entreprise. Par ailleurs, le Gouvernement répète sur tous les tons qu'il faut résorber le déficit de notre balance des paiements. Ce faisceau de faits nous détermine à proclamer qu'il serait conforme à l'intérêt national de procéder à la mise en chantier du moyen courrier dont nous avons besoin au lieu d'aller renforcer encore l'industrie aéronautique américaine qui fournit — rappelons-le — 93 p. 100 du marché européen de l'aviation civile.

Dans une telle conjoncture, quelle sera, monsieur le secrétaire d'Etat, la position du Gouvernement français? Allez-vous choisir, comme un quelconque Stehlin, le chemin de l'atlantisme et du renoncement national...

Un sénateur au centre droit. Très bien!

M. André Aubry. ... ou bien profiter de l'occasion qui nous est donnée pour relancer, dans l'intérêt de la nation, la construction aéronautique française?

Cette question s'applique également au cas de *Concorde*.

Concorde représente l'avenir de notre aviation. A vous de nous dire si nous devons attendre que les Etats-Unis rattrapent leur retard pour nous imposer un avion de leur conception. N'est-ce pas ce qu'a sous-entendu le président de la British Aircraft Corporation en déclarant que *Concorde* devait servir de base au supersonique américain.

Comme nous l'avons démontré lors du débat qui s'est déroulé ici, le 15 octobre dernier, nous affirmons que *Concorde* est dès maintenant rentable et que son exploitation est possible.

La compagnie nationale Air France, dans ses études prévisionnelles, a déjà démontré qu'une clientèle potentielle existait, à condition que soient pratiqués des tarifs identiques ou légèrement supérieurs à ceux qui ont cours actuellement pour les premières classes des avions subsoniques.

Des sondages effectués sur cette base ont mis en lumière, que 91 p. 100 des usagers de première classe et 43 p. 100 des usagers de classe économique préféreraient voyager sur *Concorde* dans de telles conditions. Sachant qu'à de tels prix, le seuil de rentabilité exige un coefficient de remplissage de l'ordre de 48 p. 100, il apparaît non seulement que *Concorde* est viable, mais que son exploitation permettra aux compagnies de réaliser des profits.

L'avion supersonique français n'est — on le voit — ni la réalisation de prestige pour laquelle on aurait investi massivement en fonds perdus, ni un avion à l'usage exclusif des milliardaires, comme se plaît à le répéter le lobby pro-américain.

Par conséquent, il nous apparaît urgent de prendre toute une série de dispositions permettant d'assurer l'avenir de *Concorde* et du transport aérien en France.

La première urgence, c'est la commercialisation de *Concorde*, et pour cela, il faut que s'accélère le processus de certification de l'appareil. Pourquoi, en effet, avoir tant attendu alors que jamais un avion n'a subi, avec succès, autant de contrôles et d'examens?

Concorde présentant toutes les garanties en matière de fiabilité et de sécurité — les normes étant conformes aux exigences américaines, notamment dans le domaine de la pollution — il est légitime de se poser des questions à propos des raisons qui font que la certification n'est pas encore intervenue.

Par ailleurs, il apparaît très clairement que pour ne pas perdre l'avance technologique que nous possédons, il faut très rapidement aller à une version améliorée de *Concorde*. La version B permettrait de transporter davantage de voyageurs.

La construction d'un gros porteur supersonique ne pourrait que renforcer l'avance prise par la France en aéronautique civile. La réussite certaine d'un tel avion permettrait d'assurer le plein emploi pendant de nombreuses années, au moins jusqu'à ce que de nouveaux programmes prennent le relais.

Cet essor de notre industrie aéronautique, industrie faible consommatrice de matières premières, mais créatrice d'une forte valeur ajoutée, serait la garantie d'un apport considérable de devises, ce qui est moins que jamais négligeable à l'heure où nous éprouvons tant de difficultés à équilibrer notre balance des comptes.

Avec *Concorde* dans sa version B, notre pays a donc un atout maître dans son jeu et c'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande quelles dispositions vous comptez prendre rapidement pour que soit mise à l'étude la version améliorée de *Concorde*.

Les solutions que nous préconisons montrent que la situation actuelle n'est pas fatale. Une autre politique est possible en matière de transport aérien français et de construction aéronautique.

Sa mise en application est conditionnée par un large rassemblement pour la réalisation du programme commun de gouvernement. Il y va de l'intérêt du transport aérien français, des personnels qui y travaillent, comme de l'intérêt de l'ensemble de notre pays.

Votre budget ne s'orientant pas dans cet esprit, le groupe communiste ne votera pas les crédits de votre secrétariat d'Etat. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

M. René Monory, au nom 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. Monory.

M. René Monory, au nom de la commission des finances. Notre collègue, M. Fortier, a présenté un excellent rapport au nom de la commission des finances. Cependant, je voudrais poser encore une question à M. le secrétaire d'Etat.

Tout à l'heure, dans la partie de son exposé concernant *Concorde*, il a cité des chiffres insuffisamment précis ; or, nous sommes préoccupés par les problèmes financiers que pose cet appareil, comme vous pouvez vous en douter.

L'idée de rentabilité avait été faite pour un avion qui devait coûter 220 millions de francs, à condition d'en fabriquer 150. Cette perspective, aujourd'hui, ne semble malheureusement pas atteinte et la cadence de fabrication de série ne sera pas de deux avions par mois mais de deux avions par an.

D'après les renseignements que nous avons recueillis, cette nouvelle perspective élèverait le prix du nouvel appareil aux environs de 400 millions de francs. Dans ces conditions, quelle sera la position du Gouvernement en ce qui concerne la vente de ces avions ? Avez-vous l'intention de vendre les seize appareils actuellement en fabrication au nouveau prix de revient ou, au contraire, puisque vous avez parlé d'une provision budgétaire, vous sera-t-il possible de pourvoir à la différence ? Car il faudra bien combler la perte de 180 millions de francs pour chacun de ces 16 appareils.

Cette question n'a pas paru trouver sa réponse dans vos propos, monsieur le secrétaire d'Etat.

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Les budgets se suivent et se ressemblent par certains aspects car je me trouve de nouveau devant un amoncellement de questions. Je vais essayer de répondre au plus grand nombre d'entre elles avec le maximum de précisions. Si j'en oublie quelques-unes, je suis à votre disposition pour m'en entretenir avec vous en dehors de ce débat.

M. Coudé du Foresto m'a demandé quelle part de matériel étranger intervenait dans la fabrication de *Concorde* ? Environ 5 p. 100 du matériel utilisé ne sont pas d'origine franco-britannique.

J'avais omis tout à l'heure de répondre à M. Pams sur le déficit de l'aéroport de Paris en 1974 et je répare maintenant cet oubli. Effectivement, j'avais moi-même chiffré ce déficit, il y a peu de temps, à 100 millions de francs, alors que, à la dernière réunion du conseil d'administration de l'aéroport, on a avancé le chiffre de 68 millions de francs.

Il s'agit, bien entendu, dans un cas comme dans l'autre, de prévisions, puisque nous ne sommes pas encore à la fin de l'année.

Mais, entre les dates où ont été énoncés ces deux chiffres, deux sortes de mesures sont intervenues : d'une part, l'Etat a autorisé un différé d'intérêts sur emprunts du F. D. E. S. de l'ordre de 50 millions de francs ; d'autre part, un programme d'économies a été appliqué dans la gestion de l'aéroport. On ne peut que se féliciter de ce que ces deux causes convergentes aient permis de passer d'un chiffre élevé à un chiffre sensiblement inférieur.

Monsieur Méric, vous avez posé beaucoup de questions et évoqué de nombreux problèmes. Je vais essayer de les reprendre dans le même ordre que vous.

Je vous répondrai d'abord sur les problèmes de *Concorde* et, ce faisant, je répondrai en même temps à M. Bonnet et à M. Aubry.

Dans mon exposé de base, j'ai volontairement repris, pratiquement mot pour mot, mon exposé devant l'Assemblée nationale, non par facilité, mais pour bien marquer que, de ma part, il n'y avait qu'une position sur *Concorde*, cette position étant, bien entendu, celle du Gouvernement.

A propos de la certification, je vois mal, je ne dirai pas la querelle, mais le différend qui oppose ceux qui mettent en doute le processus de la certification à ceux qui la font.

Cette certification se déroule suivant un processus rigoureux et méthodique qui est nécessaire pour tout avion et à plus forte raison s'il s'agit d'un avion nouveau. Ce processus, en dehors des analyses, comprend des essais en vol d'endurance qui sont absolument indispensables pour s'assurer que l'avion pourra être mis en service dans des conditions de fiabilité suffisantes.

Ces vols d'endurance, je le rappelle, portent sur six cent cinquante heures de vol alors même que les autorités de certification britanniques en demandaient mille. Pour ma part, je n'accepterai jamais de mettre en jeu l'existence et l'avenir de l'avion en jouant sur sa certification.

J'ai bien précisé que cette certification interviendrait en décembre 1975 et la commercialisation de l'appareil, elle, en janvier 1976, c'est-à-dire le mois suivant.

La certification américaine se fait exactement au même rythme que la nôtre, comme cela s'est déjà produit pour l'*Airbus* qui a reçu sa certification américaine le lendemain du jour où il a obtenu sa certification française. Par contre, il semble que la certification anglaise soit un peu moins rapide.

Quant à la fabrication de *Concorde*, je croyais m'être expliqué assez clairement sur ce point, mais j'y reviens tout de même. Nous sommes pris entre deux impératifs. D'une part, nous devons avoir, en état de fabrication avancé, un nombre suffisamment grand de *Concorde* pour que, le jour où, comme je l'espère et je le crois, la vente démarrera, nous puissions livrer les appareils dans des délais raisonnables pour les compagnies. D'autre part, nous ne pouvons pas non plus accumuler en stock un nombre de *Concorde* trop élevé, en raison des frais financiers que cela représente, mais également, il faut bien le dire, de l'impression déplorable que cela ferait sur d'éventuels acquéreurs.

Partant de là, nous avons aménagé le programme de fabrication, mais nous n'en avons pas moins tenu à conserver en permanence l'outil de travail qui nous permettra, à n'importe quelle date, de passer s'il le faut à une cadence plus importante de fabrication. Nous devons être à même de livrer nos avions dans un délai de deux ans. Ce n'est pas la peine de regarder plus loin car les compagnies aériennes demanderont un délai de cet ordre ; il est nécessaire pour que, techniquement, elles puissent se préparer à mettre en service un avion aussi nouveau que *Concorde*.

Mais, il ne faut pas aller jusqu'à l'excès, à dire vrai absurde, qui consisterait à construire d'autant plus de *Concorde* que nous en vendrions moins.

C'est la raison pour laquelle je vais proposer à nos partenaires britanniques de nous rencontrer systématiquement, dès lors qu'une nouvelle commande interviendra — si jamais elle intervient — pour qu'ensemble nous examinions la situation, étant bien entendu qu'actuellement nous avons décidé de fabriquer seize avions et que nous en avons vendu neuf.

Pour ce qui est des études de la version améliorée, je crois aussi avoir été suffisamment clair, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat. Oui, j'ai obtenu les crédits nécessaires pour engager éventuellement, en cours d'année, l'étude d'une version améliorée, si nous estimons qu'elle s'impose, mais j'attire votre attention sur le fait qu'une telle décision ne peut pas être purement française. Il n'y a jamais de décision unilatérale concernant *Concorde* puisque l'appareil est construit conjointement par la France et la Grande-Bretagne.

Je proposerai également à mon collègue britannique d'en discuter en cours d'année. L'important pour moi est de disposer dès maintenant, des crédits nécessaires pour que le jour où, techniquement, cette étude s'imposera, nous puissions y procéder.

A ce propos, j'attirerai votre attention sur une certaine contradiction. En effet, on me demande à la fois de lancer la construction de nouveaux avions dans leur version actuelle, au-delà du numéro 16, et de commencer l'étude d'une version améliorée. De deux choses l'une : ou bien l'avion dans sa version actuelle est valable et, dans un tel cas, on peut envisager d'en fabriquer davantage, mais il ne faut pas fabriquer une nouvelle version car jamais nous ne vendrons ceux que nous construisons si nous n'avons pas confiance, nous-mêmes, dans la version actuelle. Ou bien nous admettons que l'avion doit être perfectionné pour être commercialisé et, dans ce cas, nous pouvons et nous devons lancer tout de suite l'étude d'une version améliorée, mais alors il faut arrêter la fabrication dans la version actuelle car nous ne vendrons pas les appareils construits dans ces conditions.

Je le répète, si de nouvelles commandes se présentaient, nous examinerions avec nos partenaires britanniques s'il y a lieu de lancer la fabrication d'autres avions. En outre, si cela semble nécessaire, en cours d'année, nous discuterons avec eux de l'éventuelle nécessité d'étudier une version améliorée puisque nous disposons des crédits nécessaires.

Vous m'avez parlé également, monsieur Méric, de l'absence de crédits pour la *Corvette*. En effet, aucun crédit n'est prévu pour la *Corvette 100*. La S. N. I. A. S. a quatorze appareils en commande, mais, entre le treizième et le quatorzième, un an s'est écoulé. Vingt unités sont déjà en fabrication et les approvisionnements sont lancés pour vingt autres, soit quarante au total.

Malgré ce décalage très important entre le nombre des commandes et le nombre des appareils approvisionnés, nous

avons décidé de poursuivre la chaîne jusqu'au quarantième puisque nous avons les approvisionnements nécessaires pour ce nombre d'appareils.

Mais, eu égard à la cadence à laquelle nous recevons des commandes pour la *Corvette 100*, il n'est vraiment pas opportun, dans le contexte actuel, de mettre à l'étude la *Corvette 200*.

Vous m'avez parlé également des crédits de préétude d'un avion construit autour du moteur CFM 56. Ces crédits sont, c'est vrai, limités. Cela est voulu. Comme je l'ai dit à l'Assemblée nationale, trop souvent par le passé, nous avons conçu — car nous sommes aptes à le faire — de beaux et bons avions. Nous les avons mis sur la planche à dessin, puis nous les avons fabriqués; enfin nous avons cherché à les vendre. Nous nous sommes aperçus alors que, quelles que soient leurs qualités, il n'y avait pas de créneau commercial pour les placer.

Que nous ayons fait des erreurs n'est pas grave, dans la mesure où nous savons en tirer les leçons. Mais ces leçons coûtent cher! Pour l'avenir, nous avons décidé de faire le contraire, nous procéderons, autant que possible à l'échelon européen, à une étude de marchés avant de lancer tout nouveau programme de façon à définir, d'après les prévisions, le créneau commercial dans lequel pourra s'inscrire le nouvel appareil. Nous avons l'aubaine de posséder le moteur de dix tonnes de poussée. Il est notre chance pour l'avenir. Si tout se passe bien, dès 1976, nous pourrions, connaissant le marché et les aspirations de ceux auxquels nous le proposerons, lancer un nouveau grand programme.

Je suis surpris que vous m'avez parlé de la *Caravelle 12*. Vous avez déclaré que nous n'en avions pas fabriqué assez. Je crois que c'est l'inverse.

M. André Méric. Non!

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je vais m'expliquer, monsieur Méric.

Nous avons vendu des *Caravelle 12* essentiellement à Air Inter et à une compagnie étrangère qui ne nous les a pas encore payées, si bien que nous allons probablement devoir les récupérer. Je ne pense pas que vous puissiez me citer un acquéreur de *Caravelle 12* éventuel qui n'ait pas été livré parce que nous n'en fabriquions pas. Faute de commandes nous avons arrêté la fabrication. S'il y a des acquéreurs — pour les trois appareils que nous risquons de récupérer — nous sommes tout disposés à les leur vendre.

Vous avez évoqué le problème du rapport d'enquête de la catastrophe aérienne de Nantes. Je vous indique à ce sujet que la commission d'enquête est souveraine et indépendante, bien entendu. Il appartient à elle seule de définir la date à laquelle elle publiera son rapport. Pour ma part, je ne l'ai pas vu et j'attendrai qu'il soit publié par la commission.

Vous m'avez interrogé sur le comité des relations professionnelles. Je vous réponds que j'ai reçu séparément tous les syndicats intéressés pour les inviter à siéger à ce comité dont la première réunion est fixée au 6 décembre. Vous voyez donc que vous aurez satisfaction prochainement, au moins sur ce point.

Au sujet du problème des contrôleurs de la navigation aérienne, je précise que les réintégrations ont été faites sur des emplois vacants prévus au budget, il n'y avait donc pas lieu de prévoir de dotation budgétaire. En ce qui concerne les déplacements d'office, il n'y avait pas lieu non plus de prévoir de mesure budgétaire; enfin, pour les contrôleurs qui, ayant subi une sanction d'abaissement d'échelon, n'ont pas encore retrouvé l'échelon qu'ils avaient atteint avant les sanctions, soit environ un cinquième — 50 sur 250 — leur situation fait l'objet d'études approfondies par mes services. Je ne cache pas que des problèmes à la fois juridiques et pratiques particulièrement complexes et donc difficiles à résoudre se posent.

Monsieur Jean Colin, vous m'avez parlé en premier lieu d'un choix à opérer entre la S. N. C. F. et Air Inter, donnant ainsi une suite à votre intervention de ce matin sur les transports terrestres. Pour ce qui est des déplacements de voyageurs autres qu'en transports urbains et en transports collectifs en agglomération, nous désirons conserver le principe du libre choix de l'usager. Dans ce libre choix plusieurs facteurs interviennent, mais il est un facteur déterminant pour le choix du type de transport : c'est le facteur temps. J'ai toujours dit que les divers moyens de transport devaient être et étaient non pas opposés mais convergents, chaque usager choisissant en fonction des facteurs qui lui paraissent les plus importants pour son compte. On assiste d'ailleurs à un développement du transport aérien — un peu freiné provisoirement — pour les liaisons à grande distance et pour les liaisons transversales.

On assiste aussi au développement de la S. N. C. F. dans sa mission classique qui est d'assurer les liaisons à moyenne distance. Je répète qu'il n'y a pas opposition, mais complémentarité entre les deux moyens de transport et nous tenons à respecter le libre choix de l'usager.

Vous m'avez interrogé également sur les procédures de solution des conflits dans la navigation aérienne. Je vous réponds très clairement à ce sujet qu'il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de revenir sur la loi de 1964 qui régit le droit de grève des contrôleurs de la navigation aérienne. Cette loi a réalisé, à l'époque, un équilibre difficile entre les avantages et les sujétions de la profession et dans l'état actuel des choses il ne me paraît pas opportun de remettre en cause cet équilibre qui est très fragile.

Vous avez également attiré mon attention sur les nuisances des aéroports. J'ai traité longuement ce sujet au cours de mon exposé. J'ai vérifié personnellement l'importance de ces nuisances autour des aéroports parisiens. Je vous rappelle simplement les cinq mesures principales que j'envisage pour lutter contre ces nuisances : réduction des bruits d'avions, adaptation, autant que faire se peut, de l'exploitation des aéroports, contrôle de l'urbanisation autour des aéroports, modification des ouvrages d'infrastructure quand cela se peut, ou quand cela est trop nécessaire; et enfin, dans les cas extrêmes d'Orly et de Roissy, une aide financière pour les riverains. Des abus sont toujours possibles. Si abus il y a, croyez bien, contrairement à ce que vous disiez, qu'il est facile de les découvrir. Il suffit que vous nous en saisissiez et nous étudierons ensemble le problème. Je peux vous dire encore à ce sujet que deux réunions sont prévues dans les jours qui viennent au secrétariat d'Etat aux transports avec les dirigeants de l'aéroport de Paris et les représentants des associations de riverains pour étudier précisément les modifications que l'on pourrait apporter à la réglementation sur les approches et les décollages d'avions de façon à diminuer, autant que faire se peut, les nuisances.

Enfin, vous vous êtes fait l'écho d'une rumeur suivant laquelle la taxe sur le bruit serait utilisée pour agrandir des pistes. Je puis, bien sûr, apporter le démenti le plus formel à une telle rumeur qui est sans fondement.

Monsieur Bonnet, vous avez rappelé ma conclusion à l'Assemblée nationale. Vous reconnaissez que mes propos d'aujourd'hui ne sont pas différents. Effectivement, je tiens les mêmes propos au Sénat qu'à l'Assemblée nationale. Pour ce qui est de la fabrication de *Concorde*, je ne reviens pas sur ce que j'ai dit : la décision appartient au Gouvernement britannique, autant qu'à nous-mêmes. Vous connaissez parfaitement la proposition que j'ai faite et que j'ai annoncée ici. Pour ce qui est de la version améliorée, il n'est pas utile non plus que je répète ce que j'ai dit. Là aussi, la décision interviendra en cours d'année, mais nous aurons alors les moyens de l'entreprendre si cela s'avère nécessaire.

Vous m'avez posé une question plus précise sur la date à laquelle je me proposais de rencontrer mon homologue britannique. Je réponds : le plus tôt possible! J'ai d'abord voulu passer le cap des débats budgétaires avant de présenter une proposition qui aurait pu ne pas être approuvée par le Parlement. Quand ces débats seront terminés, j'ai l'intention de le rencontrer le plus rapidement possible. Vous m'avez demandé aussi si j'avais une solution de rechange. Je vous réponds que je n'en ai pas et je me refuse à en prévoir une car je ne doute pas que nous parviendrons à terminer ensemble ce programme que nous avons commencé ensemble.

A partir de mes déclarations et des observations que vous avez formulées vous-même, vous avez déclaré que vous ne voterez pas ce budget. Je veux simplement vous indiquer, à ce propos, que, si au lieu de vous référer uniquement à la conclusion des débats de l'Assemblée nationale, vous analysiez rigoureusement et en profondeur ce qui a été dit par les intervenants et par moi-même, vous pourriez être appelé à revoir votre position.

Monsieur Aubry, vous avez exprimé vos doutes sur la crise du pétrole. Je puis tout de même rappeler que le prix du carburant à quadruplé depuis un an. Ce n'est pas une idée, c'est un fait. Les faits sont têtus, vous le savez bien, c'est Lénine qui l'a dit!

Cette hausse est tellement importante que l'incidence, par exemple du coût du carburant dans le prix de revient des voyages pour la compagnie Air Inter est passée de 13 p. 100 à 22 p. 100. C'est aussi un fait. Si vous pouviez faire annuler cette hausse et faire baisser le prix du pétrole, je serais, pour ma part, le premier à m'en réjouir. Je pense que vous auriez alors bien mérité du pays. (*Sourires.*)

Vous avez fait état des divergences entre les compagnies aériennes françaises. Or, il existe une complémentarité entre elles. La meilleure preuve en est, vous l'avez dit vous-même, que le jour où Air Inter cessera d'exploiter ces trois lignes

qui contribuent à son déficit, ces trois lignes seront tout de suite reprises par une compagnie du troisième niveau mieux adaptée à exploiter des lignes comme celles-là. Il y a donc bien complémentarité entre les diverses compagnies aériennes françaises.

Vous m'avez parlé de la détaxe sur les carburants pour les compagnies aériennes. Je pense que vous avez commis une erreur. Air France ne s'acquitte pas de 500 millions de francs de T. V. A. pour le carburant comme vous l'avez dit, mais elle n'en paie pas du tout.

Pour ce qui est d'Air Inter, elle a bénéficié l'an dernier d'une remise de 100 millions de francs, à la suite de la baisse de T. V. A.

Enfin, vous avez commis une autre erreur : vous avez dit que *Concorde* serait rentable avec un coefficient de remplissage de 42 p. 100. Or selon des études précises dans ce domaine, il faut un minimum de 60 p. 100 pour atteindre le seuil de rentabilité.

Monsieur Monory, vous m'avez posé une question qui met dans l'embarras. Vous m'avez demandé quel était le coût réel de *Concorde*. J'indique que des négociations commerciales, difficiles, eu égard aux sommes en jeu avec des acquéreurs éventuels de *Concorde* sont en cours. Des acquéreurs potentiels pourraient être intéressés par ces chiffres. Je vous prie, dans ces circonstances, de m'autoriser à ne pas vous fournir des chiffres précis. Je puis seulement affirmer que le Gouvernement français prend à sa charge, nécessairement, la différence entre ce prix de revient, quel qu'il soit, et le prix de vente. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Serge Boucheny. Je demande la parole.

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons écouté avec beaucoup d'attention vos réponses, avec d'autant plus d'attention que la situation de l'industrie aéronautique est extrêmement périlleuse, ainsi que vous l'avez reconnu.

Il est fort décevant que vous n'avez rien dit de la politique du Gouvernement concernant le développement du transport aérien. S'il est vrai que celui-ci est en progression d'environ 10 p. 100 par année, il est également vrai que les fabrications de l'industrie aéronautique n'ont pas suivi une telle progression au cours de ces dernières années.

Certes, les fabrications militaires constituent l'essentiel de la production aéronautique actuelle. Cependant, une politique de développement du transport aérien permettrait une progression beaucoup plus importante encore de l'industrie aéronautique.

Vous avez fait état, dans vos réponses, de la concurrence. Vous avez même indiqué, en réponse aux questions sur la commercialisation de l'*Airbus* et de *Concorde*, que nous étions capables de faire de très beaux avions et même — si vous ne l'avez pas dit, j'espère que vous le pensez — de très bons avions, mais que nous avions commis quelques erreurs sur le plan commercial. Si vous me le permettez, je n'entrerai pas dans ce débat.

Nous attendions de vous, par ailleurs, des réponses à des questions anciennes, mais toujours d'actualité, relatives à la taxe qui frappe les matériels français sur le marché américain — il s'agit, vous le savez, d'une taxe de 5 p. 100.

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour favoriser l'exportation des matériels français ? Quelles démarches concrètes effectue-t-il pour obtenir de nos partenaires européens qu'à qualité égale, priorité soit accordée aux matériels français ? Des exemples ont été cités. Je m'abstiendrai d'en dire plus long à ce sujet.

Il est une dernière question sur laquelle vous ne vous êtes pas exprimé.

Notre pays est actuellement le théâtre d'une intense campagne — et je pèse mes mots — menée contre les matériels, les ouvriers et les techniciens de l'industrie aéronautique française, par des hommes politiques appartenant à ce que l'on peut appeler un *lobby* américain qui existe réellement dans notre pays et qui s'appuie sur des journaux.

Nous aimerions connaître la position du Gouvernement à cet égard et ce qu'il entend faire pour que cesse cette campagne.

Vous n'avez rien dit non plus — ce sera ma conclusion — des revendications des travailleurs de l'industrie aéronautique et de la garantie de l'emploi.

Il a été dit que la S. N. I. A. S. employait 6 000 personnes de moins. C'est vrai. Et des licenciements nombreux vont intervenir dans différentes branches de l'aérospatiale. Je ne m'aventurerai pas à vous citer des chiffres qui pourraient être controversés.

Il serait bon, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous fassiez connaître les mesures qui sont envisagées pour garantir l'emploi dans ce secteur.

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. Vous m'avez demandé ce que comptait faire le Gouvernement pour encourager le transport aérien dont le développement conditionne celui de la construction aéronautique.

Vous m'avez également interrogé sur la taxe américaine de 5 p. 100 à l'importation. Il m'a souvent été demandé pourquoi nous n'agissions pas de même. Eh bien, pour deux raisons.

D'une part, cela serait contraire à la réglementation européenne. D'autre part, cela reviendrait à pénaliser nos compagnies aériennes qui sont, chacun le reconnaît, tributaires, pour 80 p. 100 de leurs approvisionnements, de l'industrie aéronautique américaine. Nos compagnies aériennes devraient payer les avions importés 5 p. 100 plus cher.

Je ne peux que vous répéter ce que j'ai dit à l'Assemblée nationale : nos conditions à l'exportation sont exactement les mêmes que celles que pratiquent les industries aéronautiques américaines, c'est-à-dire que nous consentons un crédit qui peut atteindre 90 p. 100 de la valeur de l'avion et qui peut s'étendre sur dix ans, avec un taux d'intérêt de l'ordre de 8 p. 100 —

Je suis frappé par ce que vous m'avez dit — c'est une attitude que je retrouve assez souvent — à propos des relations entre les compagnies de navigation aérienne et les usines aéronautiques.

J'ai dit, dans mon exposé, que le dialogue s'était déjà engagé entre elles, non seulement au niveau national, mais également, autant que faire se pouvait, au niveau européen. Il convient en effet, qu'elles agissent d'une façon coordonnée, que les unes fabriquent les appareils que les autres utiliseront.

Mais une telle coordination n'est pas facile, car il n'y a pas nécessairement coïncidence entre les pays qui ont des industries aéronautiques, même limitées, et ceux qui possèdent seulement des compagnies de navigation aérienne et qui eux, sont libres de toutes sujétions par rapport aux industries aéronautiques qu'ils ne possèdent pas.

Mais je m'étonne que vous puissiez penser que ces conférences devraient inciter les compagnies à utiliser des appareils français. Je ne partage pas votre avis.

En effet, si nous agissons de concert avec d'autres pays qui, eux aussi, possèdent une industrie de constructions aéronautiques, il faut nécessairement que nous utilisions l'ensemble des avions fabriqués par ces pays. Demander que les compagnies européennes utilisent des matériels français, c'est oublier que l'industrie aéronautique allemande fabrique — ou va fabriquer — le *V. F. W. 614*, c'est oublier que l'industrie hollandaise fabrique le *Fokker 28*, c'est oublier que l'industrie anglaise va modifier et remettre en fabrication le *B. A. C. 111*.

Ou bien nous n'envisageons que l'échelon national, et nous pouvons envisager — nous l'avons déjà fait, croyez-le — d'utiliser, autant que faire se peut, des avions nationaux pour le transport aérien national. Mais, si nous pensons à l'échelon européen, il nous faut intégrer dans le pool l'ensemble des avions fabriqués. En effet, nous ne pouvons pas demander à des pays qui sont également producteurs de n'utiliser que les avions fabriqués par un seul d'entre eux.

Au sujet de la S. N. I. A. S., je vous rappelle que je n'en ai pas la tutelle ; mais, bien entendu, je ne saurais, en aucun cas, rester étranger à ses problèmes.

Quand on parle de la S. N. I. A. S., il s'agit, en général — c'était votre propos — de la division avion, les trois autres se portant, Dieu merci, assez bien actuellement !

Je vous prie de vous reporter à ce sujet aux propos que j'ai tenus à l'Assemblée nationale.

Deux sortes de mesures ont été prises : des mesures financières, dont certaines sont déjà connues, et des mesures visant à établir une harmonie entre les plans de charges des différentes usines de façon à réduire le plus possible les problèmes d'emploi.

Nous avons demandé, à cet effet, aux responsables de la société de procéder à une analyse approfondie de la situation de leurs usines et des plans de charges prévisibles pour les années qui viennent. Au vu des résultats de cette analyse, il appartiendra au Gouvernement de prendre les décisions qui s'imposeront.

M. André Méric. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

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

M. André Méric. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie des réponses que vous avez bien voulu m'apporter. Je voudrais toutefois, et je prie mes collègues de m'en excuser, prolonger quelques instants notre entretien.

Vous avez rappelé que nous avons fabriqué douze *Supercaravelle* et qu'une compagnie n'avait pas encore payé les appareils qui lui avaient été livrés.

Je m'explique mal le succès du constructeur américain *Douglas* avec le D. C. 9. Je sais, pour l'avoir lu dans les publications professionnelles, que la *Scandinavia* qui était un client de *Caravelle* possède, à l'heure actuelle, sur 75 appareils, 50 D. C. 9. C'est dire que si l'on avait poussé la commercialisation de *Supercaravelle* — je vous cite cet exemple, mais je pourrais en citer d'autres — on aurait vendu cet appareil. A l'époque, les compagnies de navigation aérienne clientes avaient, je crois, saisi la direction de Sud-Aviation pour lui faire part des modifications qu'il convenait d'apporter à l'appareil pour le rendre rentable. Il n'a jamais été tenu compte de ces demandes bien qu'elles aient été répétées.

En définitive, cette chaîne a été abandonnée alors qu'il existait un marché potentiel réel et certainement rentable puisque le D. C. 9, est le frère jumeau de *Supercaravelle*. Il a la même envergure, possède les mêmes moteurs et le même volume. C'est une copie qui a eu un succès considérable que n'a pas obtenu *Supercaravelle*, et je m'en étonne.

Je voudrais aussi répondre à une critique souvent formulée à propos du coût de *Concorde*, soit 14 milliards de francs — la contribution nationale étant de 7 milliards.

Cette somme représente 30 francs par personne et par an, si l'on se réfère à la population active, la dépense annuelle s'élevant à 538 milliards de francs en moyenne, ou 11 francs par personne et par an, si l'on prend en considération la population totale, 0,7 p. 100 du produit des seuls impôts directs et taxes assimilées du budget de 1974, moins du huitième des paris engagés annuellement pour le tiercé. La dépense de *Concorde* représente deux millièmes du budget global de la nation !

Sept milliards de francs, c'est une somme importante. Soit ! Mais qu'on ne dise pas qu'elle est insupportable car, en fait, il s'agit de sept milliards d'investissements dans l'industrie française.

J'ai sous les yeux la liste de toutes les retombées technologiques tant en ce qui concerne les matériaux que les outillages, les méthodes et les équipements. Vraiment, en développant *Concorde*, la France a fait une bonne opération !

Je voudrais aussi parler de la certification. Vous prétendez qu'elle ne peut encore être acquise, que des vols d'endurance sont nécessaires. Ce n'est pas vrai ! *Concorde* s'insère dans le réseau du trafic subsonique. Il est partout. Il utilise les installations existantes de toutes les compagnies ; il n'est pas nécessaire d'en créer d'autres. C'est l'avion le plus essayé au monde avant d'entrer en service. Il est un modèle de sécurité pour tous les autres appareils. Les circuits essentiels de commandes sont triples et ses qualités de vol ont été éprouvées par trente-cinq pilotes, sans entraînement particulier.

Que faut-il encore pour que soit accordée la certification à cet appareil ? Plus vite il l'obtiendra, plus vite nous pourrions poursuivre nos efforts.

M. André Aubry. C'est évident !

M. André Méric. Vous nous dites que la ligne de crédits consacrée à *Concorde* vous permettra de lancer, en cours d'année, l'étude de la version améliorée. Je me demande où sont ces crédits.

Au chapitre 53-24 du fascicule budgétaire, « Grands programmes d'études et développement de matériels aéronautiques » étaient inscrits, en 1974, 1 220 millions de francs ; en 1975, il n'y figure plus que 977 millions de francs, soit une diminution de 243 millions.

Il est possible qu'il s'agisse de sommes assez restreintes pour lancer un début d'études, mais lorsque je regarde en contrepartie les autorisations de programme et les autorisations nouvelles, je ne trouve que 560 000 francs. Je serais heureux que vous nous apportiez quelques détails à ce sujet.

Par ailleurs, vous nous avez dit que si on améliorait *Concorde*, immédiatement on aurait des difficultés pour vendre les appareils fabriqués si l'on dépassait le seizième, le dix-septième, le dix-huitième ou le dix-neuvième appareil. Mais cela arrive pour tous les modèles d'avion. Au fur et à mesure que les compagnies aériennes utilisent des appareils dont elles ont fait l'achat, elles font part aux constructeurs des modifications à apporter pour assurer un meilleur service et je constate que, dans le Gouvernement précédent, M. Guéna, lorsqu'il a parlé des possi-

bilités offertes à *Concorde*, déclarait ceci : « Je suis hostile à l'adjonction d'un réservoir supplémentaire de 4,5 tonnes, qui accentuerait le rayon d'action du supersonique, à partir du dixième avion, car nous ne voulons pas retarder l'étude de la chaîne ». Il était surtout hostile à l'évolution des moteurs. Mais je crois qu'à partir du dixième appareil, il serait utile de mettre un réservoir de 4,5 tonnes qui, effectivement, accentuerait le rayon d'action du supersonique, car cette amélioration vous sera immédiatement demandée par les compagnies utilisatrices. Pourquoi ne pas la prévoir immédiatement ?

Je me permettrai d'ajouter, puisque vous avez parlé, monsieur le secrétaire d'Etat, des éventuelles discussions avec les Britanniques, que je voudrais que vous y preniez part avec un autre état d'esprit que celui qui a guidé les conversations qui sont intervenues entre le Premier ministre britannique et le Président de la République.

Moi, je me réfère toujours à des textes pour essayer de déterminer quelle est la véritable politique de notre pays. J'ai appris, le 7 mars dernier, comme beaucoup de ceux qui écoutent *Europe n° 1*, que M. Valéry Giscard d'Estaing, alors ministre des finances, et pas encore candidat à la présidence de la République, avait sollicité du directeur du budget un rapport prévisionnel pour 1975 en ce qui concerne les dépenses de l'aviation civile. M. Messmer, alors Premier ministre, avait condamné la divulgation de ce document où il était indiqué notamment : La stabilisation des crédits de développement de la construction aéronautique n'est possible que si l'abandon de *Mercur* est confirmée, si les versions dérivées de *Concorde* ne sont pas entreprises et si, d'une façon générale, notre industrie aéronautique ne se dégageait pas du secteur civil pour se concentrer sur le secteur militaire.

Par ailleurs, les termes de la lettre de M. Giscard d'Estaing au comité de soutien de *Concorde* ne m'ont pas surpris : aucun engagement pour l'avenir immédiat du programme ; il fallait attendre l'écoulement d'une période probatoire après la mise en service de l'appareil.

M. le président. Monsieur Méric, veuillez conclure...

M. André Méric. Monsieur le président, je vais conclure. Je réponds au Gouvernement en même temps que j'explique le vote de mon groupe. Cela ne me donne-t-il pas cinq minutes de plus. (*Sourires.*)

M. le président. C'est vrai, mais les dix minutes dont vous disposiez ainsi sont déjà dépassées.

M. André Méric. Alors, monsieur le président, je conclus.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous allez engager des conversations avec votre collègue britannique. Allez-y avec un autre état d'esprit que celui qui a présidé aux conversations du 19 juillet dernier entre le Premier ministre britannique et le Président de la République qui a défendu surtout les conclusions de son directeur du budget, c'est-à-dire la non-poursuite de la construction après le seizième appareil. Je compte sur vous pour sauver *Concorde* car nous sommes persuadés que si nous lançons la version B nous aurons vaincu la suprématie américaine. Le vol en supersonique est inéluctable. On n'arrête pas le progrès. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Méric, pour ce qui est de *Super-Caravelle* je ne puis que vous redire que nous n'avons vendu que les avions qu'on a bien voulu nous commander et que nous avons arrêté la fabrication parce qu'on ne nous en commandait plus. Si l'on a, à la place, commandé des DC 9, c'est tout simplement parce que c'est un avion plus récent qui possède une technologie plus avancée et plus moderne.

En tout cas, vous avez présenté une ventilation assez originale des crédits de *Concorde*. Mais je ne veux pas revenir sur ce sujet.

Je ne reviendrai pas non plus sur le problème de la certification de *Concorde* dont j'ai dit que c'était un problème technique. Mais vous avez lancé une idée qui me paraît dangereuse.

Vous avez proposé d'ajouter dès le dixième appareil un réservoir supplémentaire à *Concorde*. C'est une modification qui a été rejetée par tous les intéressés y compris les constructeurs, car elle augmente le bruit de l'appareil et elle diminue sa charge marchande. Si l'on étudie donc une version améliorée, il faut envisager une version complète.

Vous m'avez demandé aussi si je disposais des crédits pour lancer cette version améliorée. Monsieur Méric, je l'ai indiqué deux fois à l'Assemblée nationale et je le répéterai pour la troisième fois ici : j'ai ces crédits. Vous m'avez

interrogé sur leur provenance. Il n'y a rien de secret, monsieur Méric. Le nouveau comité directeur *Concorde*, qui a été nommé en cours d'année, a procédé, à ma demande expresse, à une analyse approfondie des crédits dont je pouvais espérer disposer pour cet appareil. Cette analyse a été faite et c'est à partir de ces résultats que j'ai pu tenir les propos que vous avez entendus et que, bien sûr, je maintiens et je confirme.

Enfin vous m'avez demandé d'aborder les conversations à venir avec un état d'esprit nouveau. Je n'ai pas à changer d'état d'esprit, c'est celui du Gouvernement. Je défendrai *Concorde* s'il le faut, mais j'espère ne pas avoir à le faire. Je suis heureux d'avoir réussi à faire avancer la date de mise en service commercial de cet appareil au 1^{er} janvier 1976, alors qu'initialement avait été retenu le 1^{er} avril 1976. Cela était capital pour *Concorde*. C'est le fruit du travail de tous. Je pense qu'à partir de ce moment-là nous verrons vraiment plus clair sur l'avenir de *Concorde*. (Applaudissements à droite et sur les travées de l'U. D. R.)

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

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

ETAT B

M. le président. « Titre III, + 42 645 353 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

M. André Méric. Le groupe socialiste votera contre tous les crédits de ce budget.

M. Serge Boucheny. Le groupe communiste également.
(Le crédit du titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV, + 5 305 000 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, + 1 460 350 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, + 1 006 155 000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, + 15 500 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, + 8 797 000 francs. » — (Adopté.)

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

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

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Monsieur le président, six orateurs sont inscrits dans la discussion du budget de la marine marchande. Je pensais que nous aurions pu en terminer vers vingt heures ou vingt heures trente, mais cet espoir m'a abandonné. Dans ces conditions, nous serons obligés d'interrompre ce débat.

M. le président. Le Sénat approuve votre sagesse. (Sourires.)

La séance pourrait donc être suspendue après l'audition de M. le rapporteur spécial.

IV. — MARINE MARCHANDE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les transports (IV. — Marine marchande).

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de la marine marchande pour 1975 s'élève à 978 218 623 francs. Il est en augmentation de moins de 9 p. 100 par rapport à 1974, si l'on tient compte du collectif de juillet et de celui qui va être soumis à nos délibérations avant la fin de la session.

L'accroissement est inférieur à celui du budget général de l'Etat puisque, pour 1975, il ne représente plus que 0,73 p. 100 au lieu de 0,30 p. 100 en 1974.

Les crédits se répartissent en deux parts sensiblement égales : 978 218 623 francs au titre des moyens des services et interventions publiques et 978 200 000 francs au titre des investissements d'Etat et de subventions d'investissements.

Je n'aborderai pas à cette tribune une analyse détaillée du budget, le temps qui m'est imparti étant insuffisant.

Je m'arrêterai seulement sur quelques grands chapitres du projet de budget et broserai un bref tableau de la situation de notre marine marchande en général, laquelle manifeste quel-

ques insuffisances, eu égard à nos besoins. Ensuite, je consacrerai une partie de mon intervention au plan de développement qui est prévu pour la marine marchande.

Pour ce qui est de l'utilisation détaillée des crédits, vous voudrez bien, mes chers collègues, consulter mon rapport écrit dans lequel vous trouverez également toutes les explications fournies par l'administration.

A l'Assemblée nationale, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez conclu votre discours en déclarant que votre budget reflétait les grandes lignes de la politique menée en faveur de la marine marchande et qu'il traduisait la volonté du Gouvernement de donner à nos activités maritimes l'importance qu'elles méritent dans un pays que ses frontières, largement ouvertes sur la mer, prédisposent à jouer, dans ce domaine, un rôle de tout premier plan.

Cette appréciation du budget n'a nullement été partagée par tous les intervenants à l'Assemblée nationale. Le rapporteur lui-même a été amené à constater que la marine marchande n'était pas considérée comme un secteur prioritaire et c'est ainsi que la commission des finances de l'Assemblée nationale s'est « résignée » à adopter votre budget.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la commission ne voit pas, dans le budget de 1975, se dégager la politique maritime que nécessitent notre économie en général et notre commerce extérieur en particulier, lequel, depuis quelques années, voit son évolution augmenter en moyenne de 10 p. 100 par an. Or, notre flotte de commerce, qui comprend environ cinq cents navires atteignant près de dix millions de tonneaux de jauge brute, ne peut faire face à la situation et, de ce fait, elle n'assure que moins de 40 p. 100 de nos échanges.

Notre commerce maritime atteint près de 7 p. 100 du commerce maritime mondial, alors que notre flotte ne représente que 3 p. 100 de la flotte mondiale. La réalisation à 100 p. 100 du plan de relance n'a rien modifié à la situation. Certes, notre flotte est plus jeune et son tonnage est supérieur, mais le problème qui se posait au moment de la mise en route de ce plan se pose aujourd'hui avec encore plus d'acuité.

Notre commission des finances avait indiqué qu'il était nécessaire de l'adapter à l'évolution du taux de croissance de nos échanges par mer et que l'aide devrait être sélective. Or, il semble qu'elle n'ait pas été entendue.

Le plan de relance s'était assigné deux objectifs. D'abord, consolider la place de la marine marchande française dans le monde ; or, on constate une sorte de stagnation. Ensuite, stabiliser au niveau de 1968, voire réduire le déficit de la balance des frets, pour la fin de 1975.

Pour atteindre ces objectifs, il aurait fallu se donner les moyens d'augmenter le taux de couverture du pavillon français. Or, ce taux de couverture continue à se dégrader, tant pour le transport de produits pétroliers que pour celui des marchandises sèches. Conséquence : le déficit, qui était, en 1968, de l'ordre de 800 millions de francs, va atteindre plus de 3 milliards en 1974. C'est là le reflet de l'insuffisance de notre armement en cargos de ligne, en porte-conteneurs, en caboteurs et c'est ce qui explique cette situation. Cette insuffisance, d'ailleurs, encourage l'affrètement de navires étrangers, éventuellement sous pavillon de complaisance.

Il faut mettre un terme à une telle orientation politique. Cette triste situation de notre flotte de commerce, vous la connaissez, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous reconnaissez vous-même que le taux de croissance de notre capacité de transport n'a pas suivi celui de nos échanges par mer.

Voilà rapidement broyée la situation de la flotte de commerce en général, mais ce qui précède est vrai aussi dans le domaine des pêches maritimes. Bien que les crédits soient en augmentation pour 1975, ils sont insuffisants eu égard à nos besoins. Dans ce domaine également, le déficit de notre balance commerciale est important et va croissant chaque année. Il dépasse maintenant un milliard de francs et le taux de couverture, pour la pêche maritime, n'est guère que de l'ordre de 25 p. 100. Trois milliards de francs d'un côté, plus un milliard de l'autre, c'est dire que le déficit atteint quatre milliards de francs.

Les crédits affectés pour 1975 à la pêche industrielle augmentent ; mais, compte tenu de l'érosion monétaire, ils ne permettront pas de primer un tonnage comparable à celui de 1974. Les prévisions du Plan étaient de 17 000 tonneaux par an et l'on tourne autour de 15 000 à 16 000. Le Plan prévoyait 116 chalutiers ; or, on atteindra seulement le chiffre de 90 au maximum. A l'insuffisance de l'incitation s'ajoute maintenant l'encadrement du crédit qui ne manquera pas de toucher les pêches, en particulier, les pêches industrielles, ce qui va contribuer à aggraver la situation dans ce domaine.

Le sort des pêches artisanales est encore moins enviable, bien que, pour 1975, l'augmentation des crédits soit de l'ordre de 25 p. 100 par rapport à 1974. Le VI^e Plan avait prévu le renouvellement de la flottille de pêche artisanale en douze ans et la taille des navires devant être primés avait été fixée de 15 à 100 tonneaux de jauge brute, pour que s'applique l'aide de l'Etat. Il avait également prévu la construction de 5 800 tonneaux de jauge brute chaque année.

Or, pour les trois années 1971, 1972, 1973, le tonnage cumulé mis en service est de 4 800 tonneaux. Le retard ne cesse de s'accumuler, d'où la dégradation actuelle. Nous avons, en effet, de moins en moins de bateaux de pêche et, par conséquent, de moins en moins de pêcheurs. Un problème économique et social se pose. Le chômage sévit dans ce milieu et, parallèlement, la production stagne, alors que la consommation est en constante augmentation.

La pêche française risque d'ailleurs d'avoir à affronter d'autres difficultés si, à la conférence de Caracas, on limite les eaux territoriales. Une telle limitation aurait de graves conséquences pour la pêche française, en particulier celle qui part des ports français. Il est donc temps de porter remède à une telle situation et notre commission, depuis des années, ne cesse de manifester son inquiétude devant cette détérioration de notre industrie de pêche maritime, tant artisanale qu'industrielle.

A ce point de mon propos, je voudrais m'arrêter quelques instants sur les crédits prévus au titre de l'aide à l'armement naval, en particulier sur les subventions versées aux compagnies d'économie mixte — compagnie générale maritime et compagnie générale transméditerranéenne — qui méritent un examen particulier, d'une part, du fait de la situation dans laquelle se trouve la compagnie générale maritime et ses filiales et, d'autre part, en raison du problème que pose le paquebot *France*.

En premier lieu, je voudrais succinctement parler de la situation générale du groupe de la compagnie générale maritime. Ensuite, je rappellerai les dotations allouées sous forme de subventions ou en capital. Enfin, je consacrerai quelques réflexions au problème du *France*.

Pour la première année de son existence, le groupe de la compagnie générale maritime devrait connaître, en 1974, de meilleurs résultats que ceux qu'ont obtenus en 1973 les deux compagnies. Toutefois, ces résultats ne pourront pas encore être bénéficiaires.

L'amélioration est due pour une partie à la poursuite de l'activité exceptionnelle déjà enregistrée l'année dernière, les échanges internationaux s'étant maintenus à un niveau très élevé en dépit de la crise pétrolière. On note une amélioration sensible du trafic avec l'Extrême-Orient. Il faut noter aussi que la réorganisation de certaines lignes, en direction de la Baltique et du Canada, en particulier, laisse apparaître des résultats positifs.

Cependant, plusieurs facteurs préoccupants continuent d'affecter l'exploitation en 1974.

En premier lieu, les majorations tarifaires restent insuffisantes pour couvrir les dépenses d'affrètement des navires loués. Les taux d'affrètement sont, en effet, extrêmement élevés, d'abord en raison de la rareté du nombre de navires conventionnels disponibles. Ainsi se confirme le point de vue de notre commission quant à l'erreur que représente la politique poursuivie de recours systématique à l'affrètement de bateaux étrangers pour faire face à la demande.

En second lieu, les navires français ont été soumis à un boycott dans les ports australiens et néo-zélandais. La Compagnie des messageries maritimes a subi, de ce fait, un manque à gagner important et a dû rechercher des solutions de remplacement qui se sont avérées onéreuses.

Sur ce point, il convient, monsieur le secrétaire d'Etat, de voir quel sera le comportement du Gouvernement envers ces pays qui prennent de telles dispositions à notre égard.

Par ailleurs, les lignes de Corse et d'Afrique du Nord s'annoncent toujours déficitaires et à ce déficit s'ajoute, bien entendu, le déficit de l'exploitation du *France*.

Compte tenu de la situation, le groupe de la Compagnie générale maritime recevra, en 1974, 211 millions de francs, dont un peu plus de 118 millions de francs au titre du *France*. Ce total résulte de la loi de finances pour 1974, du collectif de juillet et de celui que vous allez nous présenter incessamment.

Pour 1975, il est prévu d'accorder 193 millions de francs, dont 60 millions pour le *France*, les autres étant destinés à la couverture du déficit de la ligne de Corse, à la couverture des charges de retraite, en conformité avec les accords intervenus entre l'Etat et les compagnies, et à l'expansion de ces sociétés.

La plus grande partie de ces crédits est destinée au *France*. Personne ne conteste que ce navire n'était plus adapté à sa mission. Il accusait un déficit d'exploitation pour plusieurs raisons : d'une part, la forte décote du dollar engendrait inévitablement des pertes de change importantes, d'autant plus que 80 p. 100 des recettes étaient en dollars ; d'autre part, la crise pétrolière, bien qu'elle n'explique pas tout, a eu des incidences sur le déficit d'exploitation. Il faut y ajouter une quote-part des charges générales de la compagnie, tant à terre que celle qui est imputable au navire, et, enfin, d'importantes annuités d'amortissement.

Les mérites du *France* ont été vantés, tant par le général de Gaulle que par le Président de la République actuel. L'annonce brutale de son désarmement avait provoqué le conflit que chacun connaît, mais celui-ci eut au moins le mérite d'attirer un peu plus l'attention sur la situation de notre marine marchande. Peut-être aurait-il été souhaitable de rechercher des économies, de lui laisser le temps de vivre en attendant un autre navire de croisière plus adapté.

Notre commission est d'avis que la France ne doit pas être absente du secteur des croisières, car celui-ci offre d'importantes possibilités de développement. Notre commission demande au Gouvernement de régler dans les meilleures conditions, le plus humainement possible, les problèmes de personnel. Aucun effort ne doit être ménagé dans ce domaine.

Au titre du *France*, les crédits s'élèvent, cette année — je le répète — à 118 500 000 francs, compte tenu des deux collectifs présentés en 1974. Il apparaît donc ainsi que, pour faire face au déficit d'exploitation sur neuf mois, il a fallu 52 millions de subventions, alors que, pour le désarmer, il faut 126 millions, soit l'effort qu'il aurait exigé pour deux années de service. La somme de 126 millions sera-t-elle suffisante pour faire face aux besoins qu'impose la décision de le désarmer ?

Interrogée, l'administration a répondu qu'elle n'était pas en mesure de donner une réponse. Le moins que l'on puisse dire est qu'il aurait été souhaitable de chiffrer la note à payer avant de prendre la décision. Aujourd'hui, le Parlement n'est-il pas mis devant le fait accompli ? Il ne lui reste plus qu'à avaliser les dépenses. Vous serait-il possible, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous apporter de plus amples précisions sur le coût final de cette décision ? Pourriez-vous nous dire aussi quel sera, en définitive, le sort du *France* ? Quelles dispositions entendez-vous prendre pour que la France soit présente dans la politique des croisières ?

Je voudrais dire quelques mots de la construction navale qui, dans le budget, au titre des dépenses en capital, représente 85 p. 100 de la dotation de 1975, soit 800 millions de francs.

L'industrie de la construction navale connaît dans le monde une activité intense, puisque, ces trois dernières années, elle a enregistré un accroissement de 130 p. 100. Cet accroissement, nous l'avons déjà indiqué, résulte du développement continu des échanges mondiaux, du besoin d'industrialisation ressenti par les pays sous-développés ainsi que de la poussée démographique.

L'industrie française connaît la même tendance, mais dans des proportions différentes puisque notre production ne représente plus que 3,6 p. 100, contre 4,5 p. 100 en 1971.

Quelle en est l'explication, si ce n'est l'insuffisance du développement de notre marine marchande ? Les armateurs français passent peut-être plus de commandes de navires aux chantiers étrangers qu'aux chantiers français. Du moins, les chantiers français recouvreront-ils en compensation autant de commandes de l'étranger, comme d'ailleurs, le prévoit le plan de développement ?

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement se doit de définir une politique de développement de notre industrie de la construction navale. Nos carnets de commandes actuels assurent le plein emploi de l'industrie française, en particulier dans les grands chantiers, pour trois ans, ce qui est relativement positif ; mais le Gouvernement devrait revoir l'aide apportée aux petits et moyens chantiers, aide qui est nettement inférieure à celle des grands chantiers.

Avant de présenter quelques observations sur le plan de développement, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, attirer votre attention sur deux problèmes.

Premièrement, une amélioration a été apportée au régime des pensions et retraites, mais l'érosion monétaire a eu des incidences fâcheuses sur cet effort ; il conviendra d'en tenir compte.

Deuxièmement, la situation de certains marins qui, en raison de leur date d'admission à la retraite, n'ont pu bénéficier d'un juste reclassement, devrait être examinée. De même la situation des veuves de marins devrait être revue afin de les faire bénéficier du relèvement du taux de leur pension.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur les difficultés qu'éprouve l'association de gérance des écoles d'apprentissage maritime, l'A. G. E. A. M., qui se trouve dans l'impossibilité de faire face à sa mission. Il y a lieu, monsieur le secrétaire d'Etat, d'être très attentif à la situation des écoles d'apprentissage maritime et ce d'autant plus que, selon le plan de développement, vous envisagez la création de deux mille emplois. Le problème de la formation professionnelle va se poser avec plus d'acuité.

Je voudrais évoquer maintenant l'avenir de notre marine, en tenant compte du plan de développement. Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, présenté le plan de développement de la flotte de commerce pour la période du 1^{er} janvier 1976 au 1^{er} janvier 1981. Les objectifs qu'il définit sont, avez-vous dit, ambitieux et réalisables. Les mêmes propos avaient été tenus pour le plan de relance. On en connaît aujourd'hui les résultats, tout au moins au point de vue économique. Il est à craindre qu'il n'en soit de même pour ce plan de développement.

Loin de moi l'idée de n'y voir que des aspects négatifs. Il comporte certes des aspects positifs. Porter le tonnage de dix millions à seize millions de tonnes n'est pas négligeable. Augmenter notre flotte de soixante-sept unités, créer deux mille emplois supplémentaires, tout cela est bon.

De même sont louables les intentions d'obtenir un taux de couverture de 90 p. 100 de notre commerce pétrolier et d'environ 45 p. 100 de celui des marchandises sèches.

Mais les mesures préconisées pour atteindre ces deux derniers objectifs sont-elles suffisantes ? Correspondent-elles à l'évolution de notre commerce extérieur, en particulier de nos échanges par mer d'ici à 1980 ? Tiennent-elles compte du déficit de plus de trois milliards de francs de la balance des frets qu'il faudra combler ?

Actuellement, notre politique, dites-vous, est axée sur le développement de notre commerce extérieur, en particulier de nos exportations. Votre prédécesseur déclarait l'année dernière devant la commission des finances du Sénat : « Un second plan de relance devrait être poursuivi pour trois motifs : sécurité d'approvisionnement, économie de devises, parallélisme de la flotte et du commerce extérieur ». On ne peut qu'approuver ce programme qui permettrait d'ajuster le développement de notre marine marchande à nos besoins. Or, il ne semble pas que votre plan de développement soit suffisamment complet pour atteindre tous ces objectifs.

Je voudrais à ce sujet présenter quelques remarques. Le plan de développement ne porte que sur les navires de charges. Il n'englobe pas les navires de passagers, croisières et car-ferries. Doit-on en conclure que le Gouvernement se désintéresse de cette flotte passagers ?

Celle-ci comptait il y a quelques années vingt-neuf unités, avant le désarmement du *France*. Elle n'en compte plus que vingt et une. En ce qui concerne le trafic par car-ferries dans la Mer du Nord et la Manche, le pavillon français est pratiquement absent.

Sur la liaison Corse—Continent, pendant toute une période de l'année s'échelonnant sur plusieurs mois, c'est la flotte italienne qui supplée l'insuffisance des moyens mis en œuvre sur cette ligne. Pour le moment, heureusement, la carte d'identité suffit pour effectuer ce trajet sur de tels navires. Si l'on devait revenir au régime des passeports, il faudrait alors un passeport pour se rendre d'un département français dans un autre.

Le plan de développement ne vise ni les remorqueurs, ni les engins portuaires, ni les cargos de cabotage. Il y a un an, monsieur le secrétaire d'Etat, votre prédécesseur reconnaissait pourtant que la flotte de cabotage ne lui donnait pas satisfaction. Depuis, la situation ne s'est pas fondamentalement modifiée, mais il semble qu'on ne veuille pas y porter remède.

De même, il n'est pas question dans le plan de développement de réduire les engagements des affrètements étrangers, ni d'éliminer les pavillons de complaisance, auxquels les armateurs privés français font de plus en plus appel, pour la raison bien simple qu'ils y trouvent une source de plus grands profits.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il serait souhaitable que vous nous informiez sur le rôle que joueront dans ce plan de développement les compagnies du secteur public. Nous considérons qu'elles devraient être le fer de lance de notre marine marchande. Quelle sera leur part dans les milliards qui seront distribués ? Quelle sera la part qui sera réservée aux armateurs privés ?

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques observations et remarques que je voulais présenter sur ce budget.

En conclusion, je dirai que la situation de notre marine marchande, tant sur le plan économique que social, exige que le Gouvernement définisse non pas une politique sectorielle,

mais une politique d'ensemble pour assurer notre commerce par mer, réduire le déséquilibre qui existe et mettre un terme à l'affrètement des navires étrangers battant pavillon de complaisance.

Il y va de notre indépendance.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

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

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt-cinq minutes, est reprise à vingt et une heures trente minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant la marine marchande.

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, tous ceux que préoccupent les problèmes maritimes attendaient de ce budget quelque chose de nouveau, des dispositions qui fussent en harmonie avec les déclarations de vos prédécesseurs, monsieur le secrétaire d'Etat, et avec les propos tenus le 25 juillet dernier par la plus haute autorité de l'Etat. Il n'était question, chez les uns et chez les autres, que de mesures à prendre pour une véritable politique de la marine marchande qu'on voulait « grande » et à laquelle un effort de soutien devait être apporté pour son développement.

Sans vouloir manifester des exigences démesurées, j'espérais, pour ma part, trouver dans les fascicules budgétaires l'amorce de cette politique du renouveau qu'on était en droit d'attendre des prises de position non équivoques des pouvoirs publics.

Ces bonnes intentions — l'enfer en est pavé ! — sont remises, pour leur réalisation, à l'année prochaine, laquelle va s'ouvrir dans un climat qui ne prédispose pas à l'optimisme.

En somme, ce budget, bien qu'il soit en augmentation de 13 p. 100 par rapport au précédent, n'est qu'un budget de routine. Ses dispositions correspondent davantage à un réajustement des crédits, conséquence de l'inflation et de la hausse des coûts, qu'à une amorce du changement envisagé.

C'est ainsi que, pour la flotte de commerce, on peut se demander si le crédit de 80 millions de francs qui constitue la dernière tranche du plan de relance appelée à couvrir le montant des subventions sélectives au profit des navires livrables avant le 31 décembre 1974 sera suffisant dans cette période inflationniste où les prix ne sont plus tenus. On peut faire la même observation pour les bonifications d'intérêt dont l'armement bénéficiera, en 1975, pour une valeur de 200 millions de francs.

Je dois toutefois souligner en toute objectivité, en toute honnêteté, que, depuis 1966, la flotte française a connu un rythme de développement qui n'a cessé de croître.

Le plan de relance, succédant au plan Morin, a permis une rapide extension de notre armement au point qu'au 1^{er} janvier 1974 son potentiel atteignait un taux d'accroissement de 37 p. 100, avec quatre cent quatre-vingt-cinq navires et un tonnage supérieur à huit millions de tonneaux de jauge brute.

Nous n'avons pas le droit de nous arrêter en si bon chemin. Notre retard était tel, notre balance commerciale si mauvaise qu'il nous faut non seulement maintenir cet effort, mais bien plus encore le développer.

Aussi est-il nécessaire, indispensable d'envisager la mise en route d'un nouveau plan, lequel ne saurait s'accommoder d'une politique restrictive des crédits. Il y a des choix à faire en période difficile. Priorité doit être donnée aux activités maritimes, l'avenir du pays en dépend.

Le Gouvernement semble l'avoir compris puisque, le 2 octobre dernier, il approuvait le plan de croissance qui lui était soumis par le conseil supérieur de la marine marchande. Ce plan envisage de porter la flotte de commerce à 16 500 000 tonneaux de jauge brute à la date du 31 décembre 1980, de doubler ainsi son tonnage par rapport à celui existant au 1^{er} janvier 1974. Ce programme ambitieux se traduira par la mise en service de 166 navires neufs — 124 cargos, 30 pétroliers, 12 méthaniers — permettant ainsi, malgré le retrait de 99 unités vieilles et inadaptées, d'embaucher environ 2 000 marins et officiers.

Les investissements nécessaires pour réaliser ce programme de grande envergure atteindront 26 milliards de francs. L'Etat envisage une aide de 1 milliard de francs répartie sur la durée du plan, soit cinq ans, ce qui permettra le maintien des primes d'équipement, système qui a fait ses preuves. Ces primes seraient tout à fait inopérantes sans le maintien des bonifications d'intérêt dont le taux actuel de 7,25 p. 100 est excessif, les mesures d'encadrement du crédit devant, en outre, être assouplies si l'on veut vraiment atteindre les objectifs du plan de croissance.

Quant à la subvention pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, qui s'élève à 103 900 000 francs, elle traduit la volonté d'aider la Compagnie générale maritime à rentabiliser et à développer des activités concurrentielles sans que, pour autant, sa structure financière soit altérée par des charges héritées des activités passées.

Sur ce crédit, 60 millions de francs sont destinés au financement de mesures sociales rendues nécessaires par la décision de retrait du paquebot *France*.

A ce propos, pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, nous indiquer quelles sont les diverses hypothèses envisagées en ce qui concerne l'avenir de ce navire ? Le Gouvernement a-t-il une solution ? Qu'envisage-t-il pour le remplacement ou la reconversion du personnel ?

La deuxième partie de mon intervention portera sur l'industrie de la construction navale qui bénéficie, dans ce budget, du principal effort du Gouvernement.

Les crédits de paiement passent, en effet, de 755 millions de francs en 1974 à 855 millions de francs en 1975. Les autorisations de programme augmentent dans la même proportion et atteignent, cette année, 800 millions de francs.

Mon intention n'est pas de vous entretenir des grands chantiers dont la situation, malgré une conjoncture difficile due à l'inflation, à la hausse des salaires et à l'accroissement des coûts des matières premières, est tout de même favorable.

J'entends limiter mon intervention sur ce chapitre aux petits chantiers dont il semble que le Gouvernement ne leur accorde pas l'intérêt qu'ils méritent. Sur les 800 millions d'autorisations de programme, 24,5 millions de francs seulement leur sont attribués. Encore faut-il qu'ils les partagent avec les moyens chantiers qui s'approprient la plus grande part. Le montant réservé aux petits chantiers est donc dérisoire et leur situation est telle qu'ils connaissent des difficultés de trésorerie d'une gravité exceptionnelle. L'un d'eux même se trouverait en état de cessation de paiements.

Il n'est pas possible que les pouvoirs publics restent indifférents à ces problèmes et ne prennent pas les mesures qui s'imposent non seulement pour maintenir une industrie de qualité, mais encore pour protéger nos régions littorales dont ces petits chantiers constituent le plus souvent la seule industrie.

L'aide de l'Etat, vous en conviendrez, se justifie d'autant plus que les petits chantiers ont des marges bénéficiaires trop faibles pour leur permettre de dégager un autofinancement suffisant. Le recours au crédit bancaire à moyen et long terme est d'accès difficile et coûteux, compte tenu de la faible rentabilité des activités de construction navale et de l'étroitesse des fonds propres des entreprises. Aussi, la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures s'impose et fait l'objet de requêtes répétées de la profession.

La première de ces mesures, c'est l'application stricte de la loi du 24 mai 1951 qui prévoit la possibilité d'octroyer des allocations révisables à certains types de navires construits dans des chantiers navals inscrits sur une liste dressée chaque année par le ministre chargé de la marine marchande. Cette politique d'aide obéit à des règles claires, précises et simples, connues à l'avance, et elle permet à chacun de savoir ce qu'il peut en attendre au moment même de la passation des marchés.

La deuxième mesure consiste à fixer des taux d'intérêt préférentiels pour les emprunts contractés aux fins d'investissements. Ces derniers devraient, en outre, faire l'objet de l'intervention du Fonds de développement économique et social.

Enfin, la généralisation de l'assurance du risque économique, dont la couverture prend une importance croissante en période d'inflation galopante, s'impose au même titre que les mesures précédentes.

Or, que voyons-nous ? Malgré un doublement des prix de la construction navale, l'aide de base par tonneau de jauge brute a presque décliné de moitié entre 1969 et 1973. En y incluant la garantie de prix, l'aide totale s'est amenuisée de 50 p. 100 dans cette même période.

Le bénéfice de la garantie de prix au titre de la Coface — Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur — est refusé aux petits chantiers. En revanche, il est attribué à

certain fournisseurs de matériels français pour équiper les chalutiers construits dans les pays étrangers, notamment en Pologne, pour le compte d'armements français. N'est-ce pas une façon détournée de subventionner les chantiers étrangers ?

A ce propos, je me permets de vous indiquer que j'ai posé récemment une question écrite au ministre de l'économie et des finances au sujet de fournitures de matériel naval à des chantiers étrangers. Ces livraisons, faites à des prix inférieurs à ceux pratiqués avec les chantiers français, sont destinées à équiper des navires commandés par des armateurs français et donc appelés à revenir en France. Outre qu'une telle mesure favorise le chantier étranger, elle entraîne une sortie de devises préjudiciable à notre balance commerciale.

Les conditions de crédit sont également préjudiciables à nos armateurs qui trouvent souvent intérêt à commander leurs navires à l'étranger, notamment dans les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

Les conséquences de cette politique sont que nos chantiers ne peuvent lutter à armes égales avec leurs concurrents étrangers tels que ceux de Pologne ou d'Espagne, qui sont devenus les principaux fournisseurs mondiaux de navires de pêche. Les chantiers de ces pays jouissent d'avantages considérables. Pourvoyeurs de devises, ils bénéficient d'aides directes de leur Etat. Le niveau des salaires beaucoup plus faible qu'en France leur permet des prix de revient plus avantageux. En outre, ne disposant pas d'industries d'équipements navals, ils importent les matériels marins aux conditions de prix très favorables consenties par les pays exportateurs.

C'est ainsi que, de 1970 à 1973, 63 navires ont été commandés à l'étranger, dont 32 en Pologne et 13 en Espagne, pour 32 000 tonneaux de jauge brute et un montant de 421 millions, alors que, durant cette même période, les chantiers français n'avaient en commande que 58 navires pour 24 000 tonneaux et une valeur de 336 millions.

Les objectifs de rajeunissement de la flotte de pêche, définis par vos prédécesseurs, sont à votre portée sans qu'il faille négliger les pays étrangers où s'ouvre un marché important. Les chantiers français sont bien placés pour répondre à la demande des armateurs. Encore faut-il que le Gouvernement fasse l'effort nécessaire. Il suffirait d'une augmentation appréciable du budget de l'aide accordée aux petits chantiers sous forme d'une garantie de prix pour leur permettre de résoudre leurs problèmes essentiels. Cette mesure n'aurait d'ailleurs qu'une répercussion minime sur le budget global de l'aide à la construction navale.

N'est-il pas normal que l'Etat mette en place des mécanismes compensatoires permettant aux entreprises de fonctionner et d'être compétitives sur les marchés extérieurs ?

Je sais, par le rapport du délégué général de la chambre syndicale des constructeurs de navires, qu'un groupe de travail a été créé, comme suite à la décision du ministre des transports de juillet 1973, pour étudier les problèmes des petits chantiers. Les perspectives d'avenir, dit ce rapport, ont été définies en vue de permettre à l'Etat de fixer sa politique à l'égard de ce groupe de constructeurs, notamment en matière d'aide. Un dialogue est ainsi engagé. Mais le Parlement n'a pas été informé des décisions qui se préparent. Aussi votre commission des affaires économiques aurait-elle vivement souhaité être mise en possession de ce rapport, fût-il qualifié de pré-rapport.

J'en arrive à la troisième partie de mon rapport, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, concernant les pêches maritimes.

Tout d'abord, je déplore la réduction du crédit affecté à la commercialisation des produits de la mer, qui a atteint près de 50 p. 100 par rapport à 1974. Elle s'explique d'autant moins que certains problèmes se trouvent toujours posés : l'organisation des marchés, la recherche de l'équilibre entre les prix à la production et les prix à la consommation, la réforme du système de formation des prix. Tant que ces problèmes n'auront pas été étudiés et résolus, la commercialisation restera un vain mot.

En revanche, le programme d'adaptation de l'industrie des pêches soit son crédit augmenté, la part provenant de la pêche artisanale bénéficiant, cette année, d'un effort particulier. Toutefois, cette augmentation de quatre millions ne semble pas considérable en face de l'importance des investissements que nécessite l'important programme de bateaux de remplacement en construction ou en commande.

Or, l'assurance du risque économique ne s'appliquant qu'exceptionnellement aux navires de pêche, les constructeurs exigent de leurs clients l'insertion dans les contrats de la clause de révision de prix. Cette exigence n'est pas sans placer les armements en face de difficultés sérieuses de trésorerie.

Ces difficultés sont aggravées par les mesures d'encadrement du crédit et la hausse considérable des frais d'exploitation : le poste carburant a augmenté de 400 p. 100, le matériel de pêche, filets en nylon et cordages en fibres synthétiques, de 30 p. 100.

Sur ces divers points, vous trouverez au rapport écrit des développements plus substantiels qu'il est inutile de reprendre ici. Je rappellerai toutefois combien nos armateurs s'étonnent que le plan pluriannuel, envisagé dans les propositions du VI^e Plan comme indispensable pour l'établissement d'un programme de financement sérieux, ne soit pas encore établi.

En conclusion de ce chapitre, nous devons reconnaître que l'industrie des pêches se trouve parmi les plus touchées et que le monde maritime manifeste les plus vives inquiétudes devant les orientations prises par la conférence de Caracas sur le droit de la mer.

La notion de 200 milles à partir de la côte comme limite possible des fonds marins a fait son chemin dans les esprits. Tout le problème est de savoir comment se fera le partage des droits de pêche dans la zone adjacente pouvant aller jusqu'à 200 milles entre l'Etat riverain et les pays dont les navires fréquentent la zone.

Dans la voie où la conférence de Caracas s'est engagée, des restrictions de pêche sont à craindre dans beaucoup d'endroits à l'intérieur des 200 milles, où se situe pourtant l'essentiel des ressources en poissons. Ce serait la faillite de nos activités de pêche maritime.

Aussi est-il de la première importance que la France se défende avec vigueur et âpreté lorsque, à Genève, s'ouvrira la seconde session du droit de la mer, où notre représentation nationale devra être solide, charpentée, comportant à la fois des administrateurs et des professionnels.

Il est indispensable aussi que, dans les discussions de Bruxelles, elle mette également tout en œuvre pour le maintien du Royaume-Uni dans le Marché commun, les navires de la Communauté économique européenne, et plus particulièrement les nôtres, ayant le plus grand intérêt à se trouver présents, sur un pied d'égalité, dans les zones de pêche particulièrement riches que sont les zones du nord, à proximité des côtes du Royaume-Uni.

J'en ai terminé avec ce rapport, mais je ne voudrais pas quitter cette tribune sans avoir appelé votre attention sur un point particulièrement important qui préoccupe beaucoup la région de Bretagne. Il s'agit de l'école de navigation de Paimpol.

Située dans un centre de recrutement privilégiée, elle fait partie de celles qui ont formé le plus grand nombre de capitaines, qu'il s'agisse des anciens cap-horniers ou des commandants des bâtiments modernes. Son existence serait, dit-on, menacée. Ce serait une erreur.

Aussi serai-je l'interprète de la région de Bretagne pour vous demander instamment, monsieur le secrétaire d'Etat, le maintien de l'école de Paimpol et, en tout cas, de nous dire dès ce soir que son existence n'est nullement en cause.

Sous le bénéfice de ces observations, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je demande à mes collègues du Sénat de vouloir bien adopter le projet de budget de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, qu'il me soit d'abord permis de féliciter les rapporteurs, MM. Talamoni et Yvon, pour la qualité de leur travail. A travers leurs rapports, ils ont bien œuvré pour la marine marchande, celle-ci entendue au sens budgétaire du terme, c'est-à-dire englobant à la fois la flotte de commerce, les pêches maritimes, les pêches artisanales et conchyliculture.

A travers ses lignes de force : développement de la flotte de commerce, compétitivité de la construction navale, renouvellement des flottilles de pêche, amélioration des conditions d'exercice du métier de marin et du régime social spécifique à cette profession, le budget de la marine marchande témoigne de la volonté du Gouvernement de poursuivre une politique maritime qui réponde aux besoins de notre pays.

Comment, en effet, peut-on analyser les différents aspects de ce budget ?

Pour ce qui est de la flotte de commerce, 1975 sera la dernière année de mise en œuvre du plan de relance qui se caractérisait par une enveloppe globale de 400 millions de francs pour la période couvrant le VI^e Plan et dont l'objectif consistait à stabiliser, fin 1975, le déficit de la balance des frets au niveau atteint en 1968.

Les crédits en autorisations de programme prévus au projet de budget représentent donc la dernière tranche d'exécution de ce plan dont il est intéressant de dresser un bilan, puisque le programme « engagé ferme » est désormais connu.

Au plan de la conformité avec les prévisions, ce bilan est indéniablement positif puisque, pour 150 navires prévus, 157 auront été mis en service et que, pour 5,5 millions de tonneaux de jauge brute envisagés, ce sont 6,1 millions qui auront été réalisés. Ainsi, au 1^{er} janvier 1976, notre flotte de commerce sera-t-elle une des plus jeunes du monde, avec une moyenne d'âge de sept ans, et représentera-t-elle un volume d'un peu plus de 10 millions de tonneaux de jauge brute.

Au plan des objectifs poursuivis, le bilan est — il est vrai — moins satisfaisant. Le développement de nos échanges extérieurs a, en effet, été tel au cours de ces dernières années, que le taux de croissance de notre capacité de transport n'a pu suivre celui de nos échanges par mer et que, par voie de conséquence, le taux nominal de couverture par le pavillon français est tombé à 60 p. 100 pour les produits pétroliers et est devenu nettement inférieur à 40 p. 100 pour le transport des marchandises sèches.

Ainsi nos armements se trouvent-ils, au détriment de nos exportations, dominés, sinon absents, dans les grandes conférences maritimes qui décident non seulement de la répartition des droits de trafic, mais aussi des tarifs et du choix des ports d'escale.

Enfin, notre balance des frets et des passages reste fortement déficitaire puisque son déficit atteindra vraisemblablement près de 3 milliards de francs en 1974.

Il convenait donc de donner rapidement à notre flotte les moyens de devenir l'instrument susceptible de répondre aux besoins de notre commerce extérieur et de favoriser son redéploiement dans les grands courants de trafic où elle mérite d'avoir sa place.

Tel est l'objet du plan de développement appelé à succéder au plan de croissance et que le Gouvernement a adopté le mois dernier, suivant ma proposition.

A la fois ambitieux et réaliste, ce plan prévoit que, compte tenu des sorties de navires intervenues entre-temps, le tonnage de la flotte au 1^{er} janvier 1981 aura atteint 16,3 millions de jauge brute. Si l'on se rapporte aux 8 millions de tonneaux de jauge brute du début de 1973, c'est un doublement de la capacité de transport qui aura été ainsi réalisé en huit ans.

Les taux de couverture par le pavillon national se seront alors considérablement améliorés puisque celui du commerce pétrolier atteindra 90 p. 100 et que, pour le transport des marchandises sèches, il sera de l'ordre de 45 p. 100.

Par ailleurs, il convient d'observer que la mise en œuvre de ce plan se traduira par une élévation du niveau de l'emploi à l'horizon 1980, perspective d'autant plus intéressante qu'elle fait suite à plusieurs années de décroissance des effectifs.

L'effort d'investissement correspondant sera de l'ordre de 25 milliards de francs, sans commune mesure, par conséquent, avec les 9 milliards de francs affectés à la réalisation du plan de relance.

De même, l'enveloppe arrêtée par le Gouvernement en matière de primes d'équipement témoigne d'un effort tout particulier des pouvoirs publics dans ce domaine puisque le milliard de francs représente une somme deux fois et demie plus importante que le total des primes du plan précédent.

Il s'agit donc là d'une orientation politique que je me dois de souligner parce qu'elle symbolise, à mon sens, l'intérêt que porte le Gouvernement au développement de nos activités maritimes.

Dans ce contexte, l'exploitation de *France*, devenue largement déficitaire, ne pouvait être poursuivie sans distraire, à son profit, des crédits qui méritaient d'être consacrés à la satisfaction de nos besoins réels dans le domaine de l'économie des transports.

Il convenait donc de mettre fin à cette situation et, puisque aucune solution ne permettait de modifier radicalement l'importance du déficit, la compagnie a dû procéder au désarmement de son paquebot, après que le Gouvernement eut décidé de suspendre le versement de la subvention d'exploitation.

Je sais combien cette mesure a été douloureusement ressentie par tous ceux qui étaient attachés à ce paquebot et aussi à ce qu'il pouvait représenter pour eux. J'ai pleinement conscience de l'importance des problèmes sociaux qu'elle a fait naître et que je m'emploie activement à résoudre.

En ce qui concerne ce dernier aspect, le projet de budget pour 1975, ainsi que la loi de finances rectificative pour 1974, prévoient, tant en dotation en capital qu'en subventions de fonc-

tionnement destinées à la compagnie générale maritime, les moyens financiers qui doivent lui permettre, d'une part, d'acquérir des navires d'occasion et, d'autre part, de prendre les mesures sociales qu'impose le désarmement de France.

Par ailleurs, pour répondre à M. Talamoni qui s'est inquiété de la mise en service d'un navire de croisière, j'indique qu'un groupe de travail tripartite réunissant les services de la marine marchande, les dirigeants de la compagnie générale maritime, les représentants du comité central des armateurs et ceux des syndicats d'officiers et de marins, étudie ce problème à la demande du Premier ministre. Il se trouve — mais ce n'est qu'une coïncidence — que ce groupe de travail a tenu aujourd'hui même sa deuxième réunion.

M. Yvon, pour sa part, s'est préoccupé de l'avenir de France. Je puis lui indiquer, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire à plusieurs reprises, que toutes les propositions sérieuses qui nous ont été faites font l'objet d'études approfondies de la part des services de la marine marchande afin de dégager la meilleure solution, notre vœu commun étant que France ne reste pas, d'une façon définitive, inutilisé et solitaire à quai.

En matière de construction navale, la politique poursuivie tend au renforcement de la compétitivité des chantiers en veillant à assurer le meilleur emploi du potentiel humain, industriel et technique existant et en s'efforçant d'éviter qu'une distorsion trop nette n'apparaisse à long terme entre le niveau des besoins de l'armement français et les capacités de production des chantiers.

Eu égard aux contraintes imposées par une concurrence internationale particulièrement sévère et compte tenu du caractère très fluctuant du marché, les résultats obtenus ces dernières années sont satisfaisants.

La production des grands chantiers poursuit sa croissance puisque, de 374 000 tonneaux de jauge brute en 1968, elle aura atteint 702 500 tonneaux de jauge brute en 1974.

Les chantiers français continuent à orienter leur production vers les navires les plus élaborés qui dégagent la plus forte valeur ajoutée et pour lesquels ils sont mieux à même de contrôler les prix. Leurs carnets de commandes assurent le plein emploi de leurs capacités de production jusqu'en 1978.

Le bilan est donc indéniablement positif et n'appelle pas de modification à court terme de la politique suivie en ce domaine, si ce n'est dans le sens d'un certain inflexionnement des modalités d'octroi des aides qui se traduit, notamment, par un abaissement progressif du taux des aides directes.

Sur une enveloppe budgétaire globale de 800 millions de francs, contre 700 millions de francs en 1974, 24,5 millions de francs sont destinés aux moyens et petits chantiers — je réponds ainsi à une préoccupation exprimée par nos rapporteurs — moyens et petits chantiers qui sont, eux aussi, confrontés à une concurrence internationale intense, mais qui ne sont pas associés au contrat professionnel liant les pouvoirs publics et les grands chantiers.

La situation des petits chantiers retient actuellement toute mon attention car, contraints d'accepter des commandes à prix fermes et non révisables, ils sont relativement mal protégés contre le risque économique qui résulte des hausses de coût.

J'ai pu obtenir une amélioration sensible du régime d'aides dont ils bénéficient, en leur accordant, à partir du quatrième navire d'une série, une garantie de prix pour une durée de deux ans.

Sur la base des conclusions, non encore déposées — c'est la raison pour laquelle vous ne les connaissez pas — d'un groupe de travail mis en place pour examiner le problème des petits chantiers, il sera vraisemblablement nécessaire de procéder à un aménagement de ce régime d'aide en fonction de la politique d'incitation qu'il paraîtra alors souhaitable de suivre dans l'intérêt même de ce type de construction navale.

Pour ce qui est de notre industrie des pêches maritimes, il importe, en premier lieu, de poursuivre le renouvellement et la modernisation de l'outil de production afin de le rendre plus rentable, donc plus compétitif face à la concurrence étrangère.

Nous devons, en effet, réduire progressivement le déficit de la balance commerciale des produits de la mer qui atteignait 1 milliard de francs en 1973.

Pour atteindre cet objectif, des aides aux investissements continuent à être accordées à la pêche industrielle et à la pêche artisanale, selon des modalités adaptées à chacun des deux secteurs. Des résultats positifs se font déjà sentir : c'est ainsi que, sur un plan global, le taux d'accroissement de la valeur de nos exportations est supérieur à celui de nos importations.

En ce qui concerne la flottille de pêche industrielle, le renouvellement se poursuit de façon satisfaisante puisque les autorisations de programme prévues pour 1975 — qui s'élèvent à 23,5 millions de francs contre 21,5 millions de francs en 1974 — permettront de réaliser à 90 p. 100 environ le programme prévu dans le cadre du VI^e Plan.

Si je décompose par secteur, les résultats seront excellents pour la pêche thonière — plus de vingt-cinq thoniers contre vingt prévus — satisfaisants pour la grande pêche — neuf chalutiers mis en service pour dix prévus — légèrement inférieurs aux prévisions pour la pêche hauturière — de quatre-vingts à quatre-vingt-dix unités construites ou attendues contre cent seize prévues.

Pour la pêche artisanale, le bilan est moins positif. La mise en place, sur le littoral, de sociétés interprofessionnelles artisanales chargées de déterminer les types de navires les mieux adaptés à chaque genre de pêche, ne s'est effectuée que lentement.

Ce n'est donc qu'à partir de 1972 que l'action entreprise par le Gouvernement pour rationaliser au maximum la construction et en abaisser le coût a commencé à porter ses fruits.

Ainsi, le tonnage global, mis en service au terme des trois premières années du Plan, ne représente-t-il que 5 200 tonneaux de jauge brute alors que les prévisions portaient sur une moyenne de 5 800 tonneaux de jauge brute par an.

Cette action est maintenant entrée dans une phase décisive puisque ce seront vraisemblablement 4 500 tonneaux de jauge brute qui seront réalisés en 1974. Il convient que cette tendance se poursuive. A cet effet, le montant des autorisations de programme prévues pour 1975 sera de 6 millions de francs, contre 4,5 millions de francs en 1974.

Parallèlement, la dotation du Fonds de développement économique et social, sur laquelle peuvent être consentis aux pêcheurs artisans, des prêts à long terme à des taux extrêmement intéressants, passera, pour l'ensemble des activités artisanales, de 45 millions de francs en 1974 à 60 millions de francs en 1975, ce qui se traduira par une augmentation très sensible des possibilités d'aide à cette pêche, et ce qui montre aussi, monsieur Yvon, pour reprendre vos propos, qu'il ne s'agit vraiment pas là d'un budget de routine, mais d'un budget dont les orientations sont particulièrement marquées.

Par ailleurs, la mise en valeur du domaine public maritime se poursuivra avec le développement de procédés nouveaux de culture destinés à accroître la production et l'aménagement des zones ostréicoles. Le secteur conchylicole bénéficiera, à cet effet, au titre du budget de 1975, d'une dotation double de celle octroyée en 1974.

Je voudrais évoquer maintenant les difficultés que connaît l'ensemble de ce secteur par suite des hausses récentes et considérables du prix du carburant, que les armements ne peuvent généralement pas répercuter sur le prix de vente du produit au débarquement.

Le constat de cette situation a conduit le Gouvernement à accorder à la pêche française, au cours de l'année 1974, une subvention forfaitaire de 20 millions de francs, destinée à permettre à la profession de s'adapter aux conditions nouvelles d'exploitation. Cette aide ne devra donc pas, en principe, être renouvelable.

Depuis cette décision, une nouvelle hausse est intervenue et il n'est pas certain que l'évolution des cours ait été suffisante pour permettre aux entreprises de pêche de rééquilibrer leur gestion.

Dans ces conditions, j'ai fait connaître à la profession que je serai disposé à examiner la possibilité d'une reconduction du principe de cette aide si le dossier qu'elle me présentera à l'appui de sa demande, et qu'elle est en train de constituer, me paraît justifier une telle position.

Il ne pouvait donc être envisagé d'inscrire, au projet de budget, une dotation destinée à supporter une partie des hausses du prix du carburant puisque le bilan des résultats d'exploitation ne pourra être établi qu'au terme de l'année en cours.

Cette industrie des pêches — cela a été souligné par les rapporteurs — est, par ailleurs, inquiète de l'évolution des négociations en cours sur le droit de la mer et des mesures unilatérales d'élargissement de leurs eaux réservées, prises ou annoncées par certains Etats.

Il est certain que, si le droit d'accès des pêcheurs français à leurs zones traditionnelles de pêche cessait d'être reconnu, notre armement se trouverait placé dans une situation extrêmement grave, faute de pouvoir rentabiliser un outil de production toujours plus cher. Je puis, à ce propos, vous donner l'assurance

que le Gouvernement est décidé à se montrer à la fois ferme et vigilant pour sauvegarder les intérêts de notre industrie des pêches.

Dans le domaine social il conviendra, d'une part, de poursuivre l'adaptation de l'appareil de formation à l'évolution de l'emploi dans le secteur maritime et, d'autre part, de continuer l'amélioration de la protection sociale des marins.

En ce qui concerne l'emploi, je rappelle qu'après une période de décroissance des effectifs due à la mutation accélérée de la flotte française, on assiste, sous les effets du plan de relance de l'armement au commerce, à une relative stabilisation des effectifs et que ce renversement de la tendance devrait être confirmé par le nouveau plan de développement dont la réalisation, si elle est conforme aux prévisions — pourquoi ne le serait-elle pas ? — se traduira par un excédent net de plus de deux mille emplois.

Il est nécessaire, dans ces conditions, de faire un effort d'adaptation de l'appareil de formation professionnelle maritime au commerce, afin de répondre aux besoins accrus du marché. A cet effet, un certain nombre d'améliorations vont être notamment apportées aux conditions d'admission au cycle de formation de capitaine de première classe afin d'élargir le recrutement et d'attirer davantage de candidats techniciens. Par ailleurs, des mesures sont actuellement à l'étude pour favoriser la promotion professionnelle.

Pour ce qui est des marins pêcheurs, la quasi-totalité de ceux qui suivent les cours préparant aux différents brevets et certificats de la pêche bénéficient d'une rémunération de formation professionnelle.

Parallèlement à cette préparation aux différents brevets, des actions de formation socio-économique sont menées depuis une dizaine d'années, qu'il convient de poursuivre et d'encourager afin de donner aux pêcheurs les moyens de participer plus activement à la gestion de l'économie de leur marché.

Ces mesures touchant à la formation professionnelle devront être accompagnées par des dispositions concernant la sécurité et les conditions de travail.

En ce qui concerne le régime de prévoyance et de retraite des marins, la politique d'amélioration des pensions sera poursuivie. Celle-ci s'est déjà traduite, en 1974, par la majoration du taux des pensions servies aux veuves de marins décédés d'accidents du travail et par la progression de 46,6 p. 100 des pensions entre le 1^{er} janvier 1973 et le 1^{er} septembre 1974.

La subvention de l'Etat apparaissant dans le projet de budget sera, comme les années précédentes, de l'ordre de 50 p. 100 des ressources de l'établissement. Ce budget est fondé sur l'hypothèse d'une progression de 15,6 p. 100 des salaires forfaitaires dont 1 p. 100 au titre du « rattrapage Forner » à compter du 1^{er} janvier 1975, et 4 p. 100 au titre du plan quinquennal d'amélioration des pensions.

Dans le cadre de ce plan résultant d'un accord récent survenu entre le comité central des armateurs et les syndicats de marins, l'Etat supportera, au titre des exonérations aux propriétaires des navires embarqués, la majoration de 4 p. 100 par an du niveau des pensions.

Avant de conclure, je répondrai à la préoccupation dont M. Yvon s'est fait l'écho à propos de l'avenir de l'école nationale de la marine marchande de Paimpol, craintes qui, je l'indique tout de suite, ne sont pas justifiées.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Sans doute, la préparation au brevet du pont de l'ancienne formation est appelée à disparaître dans l'avenir.

Mais, en contrepartie, il est des formations qui ne peuvent que se développer. Si l'on ajoute que l'école organise également le cours de capitaine côtier, ouvert aux officiers chefs de quart du nouveau régime, il est permis d'affirmer que l'école continue à dispenser une formation professionnelle maritime suffisamment diversifiée pour qu'il n'y ait pas de crainte à avoir sur son avenir.

Telles sont mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes lignes de la politique menée en faveur de la marine marchande.

J'ai confiance dans les résultats qu'elle donnera, avec le concours d'une interprofession dynamique et résolument tournée vers l'avenir. Je souhaite que vous partagiez ce sentiment et vous demande de le traduire par le vote de ce budget de la marine marchande. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Louis Orvoen. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, durant les quelques minutes dont je dispose, je soulignerai les insuffisances du budget de la marine marchande en ce qui concerne les pêches maritimes et j'exprimerai les inquiétudes des marins pêcheurs et de tous ceux dont l'activité est liée à la pêche.

La production française de poissons n'atteint pas les objectifs qui avaient été fixés par le VI^e Plan. La production de 1974 est inférieure de 100 000 tonnes aux prévisions, et en valeur, dépasse les deux milliards de francs alors que les importations — M. le secrétaire d'Etat vient de le rappeler — sont supérieures à un milliard de francs. Des menaces sérieuses pèsent, en effet, sur l'avenir de la pêche française.

Les difficultés rencontrées par les armements s'accroissent ; elles se traduisent notamment par l'augmentation du prix du gas-oil et des coûts de constructions des navires. En octobre 1973, le litre de gas-oil valait 21 centimes à Concarneau et le poisson se vendait à la même époque à 3,58 francs le kilogramme environ. En octobre 1974, le gas-oil valait 45,18 centimes le litre et le kilogramme de poisson était à 3,55 francs. L'an dernier le carburant consommé représentait en valeur 10 p. 100 du chiffre d'affaires d'un bateau ; il représente à l'heure actuelle entre 18 et 20 p. 100.

Quant à la construction des bateaux de pêche, le prix du tonneau de jauge brute est passé de 11 120 francs en novembre 1973, à 18 000 francs en novembre 1974, soit une augmentation de 39 p. 100.

Dans un collectif récent — vous venez de le rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat —, 20 millions de francs ont été inscrits pour diminuer le prix du carburant. Cela représente un allègement de six centimes au litre.

Aucune mesure de ce genre ne figure au budget de 1975 et c'est pourquoi les armements sont inquiets. Sans doute venez-vous de nous laisser entendre que dès que vous connaîtrez les comptes d'exploitation des bateaux, vous pourrez prévoir une aide nouvelle, mais ces comptes d'exploitation nous les connaissons d'avance et je crois que l'on aurait pu inscrire dans le budget de 1975 des crédits pour diminuer les prix du carburant.

Il y a cinq ans, les primes pour la construction des bateaux pouvaient atteindre 25 p. 100. Elles sont aujourd'hui, à peine de 10 p. 100, les prêts complémentaires mis à la disposition des armateurs sont réduits et surtout les taux d'intérêt sont beaucoup plus élevés.

Si les armements ne peuvent rentabiliser et même amortir les unités existantes, ils ne mettront pas en chantier de nouvelles unités. C'est donc l'outil de production qui est lui-même compromis.

Les armements sont inquiets, mais les marins également. En effet, leur régime de protection sociale ne s'améliore guère alors que celui des autres catégories socio-professionnelles est en progression. Le régime fiscal imposé aux marins ne tient pas suffisamment compte des sujétions nombreuses, inhérentes à leur métier.

Autre sujet de déception : la modicité des crédits consacrés à la recherche. L'institut scientifique et technique des pêches — I. S. T. P. M. — ne pourra pas remplir sa mission faute d'une dotation suffisante. Une telle politique demeure incompréhensible à un moment où il importe de promouvoir la mise en valeur du domaine public maritime, de gérer les fonds de pêche d'une façon prudente et scientifique, et de lutter contre certaines épizooties, comme celles qui frappent les huîtres plates en ce moment. Des menaces sérieuses pèsent également sur les lieux de pêche traditionnelle des chalutiers français. La Norvège vient de fixer à 50 miles la limite de ses eaux territoriales, l'Islande envisage de la porter à 200 miles, et la Grande-Bretagne souhaite en faire autant. Il en est de même pour la plupart des Etats africains. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, face à cette situation, quelle sera la politique de la France afin que les intérêts des ressortissants français soient défendus ? J'aimerais, de plus, obtenir des assurances plus précises que celles que vous venez de donner, voilà un instant, à cette tribune.

Depuis quelques années, un effort est consenti dans le budget de la marine marchande pour l'organisation des marchés et la commercialisation de produits de la mer. Vous venez de dire qu'il était important. Il est de l'ordre, je crois, de 1 500 000 francs, ce qui est vraiment nettement insuffisant, au regard des besoins.

Les industries de conserves de poissons souffrent particulièrement de l'encadrement du crédit. En effet, la production de poissons est difficile à planifier. La pêche est parfois abon-

dante mais elle est souvent insuffisante, et le prix du poisson suit l'importance des apports. Une usine de conserves achète le poisson lorsque les cours sont bas.

L'encadrement du crédit interdit de stocker la marchandise lorsque celle-ci est abondante et bon marché et aussi de financer des stocks de produits finis importants. Les industriels ont recours à l'importation de produits frais ou surgelés pour alimenter leurs usines en période de pénurie. Par contre, lorsqu'il y a surproduction, le poisson est expédié en l'état vers d'autres pays, en particulier vers l'Allemagne, où il est traité, et revient à Rungis pour être consommé par des Français.

Les conséquences de l'encadrement du crédit, comme vous le voyez, vont parfois à l'encontre des objectifs recherchés.

Le 7 novembre, M. le Président de la République disait, à Brest, que la France devait se donner une politique maritime à la mesure de ses moyens. Ce souci n'apparaît pas dans le budget qui nous est soumis; j'espère qu'il en sera tenu compte dans celui de l'an prochain. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Eberhard. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais commencer cette courte intervention par une observation préliminaire. Il n'est pas possible, en effet, au sénateur de la Seine-Maritime que je suis, de parler des crédits de la marine marchande sans évoquer, trop brièvement, hélas! la nouvelle marée noire qui a atteint, ces jours derniers, la côte normande à la suite d'une collision maritime.

Il faut bien le constater, le plan Polmar, plan Orsec maritime, s'est révélé incroyablement insuffisant. Que se serait-il passé si, au lieu des seules 1 600 tonnes déversées, le sinistre avait porté sur la totalité du chargement d'un des nombreux pétroliers de 200 000 tonnes et plus, qui fréquentent désormais presque quotidiennement le port du Havre?

L'alerte a été chaude. Ce n'est d'ailleurs pas la première. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour porter les moyens de défense contre de tels accidents à un niveau très supérieur à celui d'aujourd'hui.

Permettez-moi maintenant de vous donner lecture de la courte intervention qu'avait préparée mon collègue M. Ehlers, qui a dû s'absenter.

Une profonde inquiétude règne chez les marins. Devant l'opposition formelle du Gouvernement d'accorder la subvention qui permettrait d'assurer la survie de France et bien que nous ne renoncions pas à une reprise du service de ce navire sur d'autres bases, nous demandons, dans l'immédiat, que soient envisagés la location ou l'achat d'un paquebot de type scandinave — 800 à 1 000 passagers — qui assurerait la présence de la France sur le marché des croisières, marché d'avenir, répétons-le.

Vous avez répondu, monsieur le secrétaire d'Etat, aux deux rapporteurs à propos de l'avenir de France. J'ai été très attentif à vos propos, mais j'avoue qu'ils ne m'ont pas rassuré. Vous connaissez, sans doute, cette réflexion de Clemenceau: « Si vous avez un problème, réglez-le; sinon, formez une commission ». Apprenant que vous avez formé une commission, je suis un peu inquiet.

Dans le « Channel », se manifestent également des inquiétudes. Les échanges entre la France et la Grande-Bretagne — marchandises, passagers, voitures — sont importants: près de quarante navires circulent en permanence; moins d'un tiers seulement battent pavillon français.

Au Havre, sur huit navires assurant les liaisons France—Grande-Bretagne, un seul est français. A Dieppe, il convient d'envisager des transformations importantes — ou le remplacement — du *Valençay* et du *Villandry*, sinon, bientôt, on évoquera leur inadéquation pour justifier leur désarmement. On constate la faiblesse du pavillon français également à Dunkerque, Calais, Boulogne.

En matière de matériel portuaire, il reste beaucoup à faire. Il n'est que de constater la proportion importante de matériel étranger utilisé pour nos travaux portuaires pour se rendre compte de l'insuffisance criante du nôtre.

Alors les questions jaillissent: quelle politique entendent suivre à l'avenir les dirigeants des ports en matière d'utilisation du matériel et des marins français pour les travaux portuaires? Est-on toujours décidé à y maintenir un véritable service public? Va-t-on continuer à tolérer que le cabotage, qui devrait être un service réservé au pavillon national, soit assuré par un nombre important de navires étrangers?

L'action des marins, qui a joué un rôle important dans l'adoption et la publication du plan de croissance, se poursuivra, avec notre soutien, afin que notre pays soit doté d'une flotte suffisante pour tous les genres de navigation.

Les marins n'entendent pas être de simples spectateurs enregistrant les désarmements ou les mises en service des navires.

Le propre du développement économique doit être de déboucher sur le développement social.

Voici les questions que posent les marins; ils attendent vos réponses, monsieur le secrétaire d'Etat.

Comment la flotte sera-t-elle composée? Quelle sera son affectation dans les secteurs dégarnis, en particulier en Scandinavie? A-t-on prévu d'armer des navires destinés aux passagers? Comment compte-t-on développer la flotte des petits et moyens navires qui nous font terriblement défaut?

Sur le plan social, pensez-vous augmenter les crédits destinés à la formation professionnelle et à l'apprentissage maritime? N'estimez-vous pas qu'il serait logique de relever les pensions — pour les pensionnés d'avant 1968 — d'une catégorie et cela jusqu'à la treizième?

En ce qui concerne la pêche industrielle et artisanale, quelles mesures comptez-vous prendre, non seulement pour combler le retard pris sur le VI^e Plan, mais au-delà, la développer?

Enfin, comment allez-vous régler les problèmes posés à l'institut technique et scientifique? En effet, les équipages de ses navires sont mal payés et on leur refuse l'application de la convention collective.

Voyez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, la profession maritime, petite en nombre, peut et doit jouer un rôle décisif du point de vue économique. Elle peut permettre d'assurer l'indépendance nationale. Son rôle est très important en ce qui concerne l'équilibre de la balance des comptes.

C'est pourquoi, en la défendant, nous avons conscience de défendre l'intérêt national.

Les marins ont droit à la plus grande considération. La nôtre leur est depuis toujours acquise et c'est parce que le budget qui nous est présenté ne fait pas une place assez grande à la défense de leurs intérêts que nous ne le voterons pas.

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

M. Antoine Andrieux. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le conflit du paquebot *France* a mis en relief le malaise profond qui atteint notre marine marchande malgré une augmentation sensible du tonnage de notre flotte, due notamment au gigantisme des pétroliers et des transporteurs en vrac.

Il est intéressant d'examiner la situation de notre marine marchande et son évolution dans le contexte international.

Notre pays, qui se classe parmi les grandes puissances commerciales du monde, voit ses échanges par voie maritime s'accroître sensiblement au même rythme que les échanges mondiaux.

En revanche, notre flotte n'a pas toujours suivi cette cadence. C'est pourquoi la couverture des échanges maritimes français par pavillon national n'a cessé de fléchir régulièrement depuis douze ans, pour tomber finalement à 32 p. 100 en 1972. Cette situation entraîne fatalement un déficit de la balance des frets qui ne cesse de s'accroître.

Pourtant, malgré sa grande insuffisance, le transport maritime figure au quatrième rang des industries exportatrices de notre pays, après la mécanique lourde, l'automobile et l'agriculture. C'est dire son importance considérable pour les finances de notre pays.

Le transport maritime est une activité exportatrice à 100 p. 100 de son chiffre d'affaires lorsqu'il est réalisé sous pavillon français; il procure alors une économie de devises à l'importation et un gain de devises à l'exportation.

Le navire français, je n'ai pas besoin de le dire, est en première ligne pour la défense de notre monnaie.

Il est d'ailleurs établi dans l'excellent rapport de notre collègue M. Yvon qu'un navire rapporte, en devises, sur une carrière de quinze ans environ, quatre fois sa valeur de construction. Construire un bateau équivaut donc à investir à l'étranger, sans sortie de devises. Il convient que l'Etat prenne en considération cet avantage.

Quelle est la situation de notre flotte? Au 13 avril 1974, elle était composée de 487 navires, pour une charge brute de 8,3 millions de tonnes et un port en lourd de 14 millions de tonnes.

Il est instructif de comparer l'évolution de notre flotte avec celle des autres pays.

De 1959 à 1968, le tonnage de la flotte mondiale a crû de 56 p. 100, celui de la France de 28 p. 100 seulement.

De 1969 à 1974, le tonnage de la flotte de l'U. R. S. S. a crû de 500 p. 100, celui de la flotte du Japon de 490 p. 100, celui de la France d'un peu moins de 100 p. 100.

La proportion de navires français que l'on voit dans les ports étrangers est de plus en plus faible; 88 navires ont disparu entre 1968 et 1971, 24 en 1972, 27 en 1973. Il en reste, nous l'avons dit, 487. Vous comprendrez que, dans ces conditions, les marins éprouvent une impression de sabotage et un sentiment d'abandon.

Cette situation est très grave pour des régions maritimes comme la Bretagne — notre rapporteur l'a souligné — comme la Provence, que j'ai l'honneur de représenter, et comme la Corse, dont je suis originaire.

Notre flotte emploie actuellement 24 700 officiers-marins. Mais, depuis 1962, plus de 13 000 emplois ont été supprimés. Ce mouvement s'accroît rapidement, causant un profond désarroi dans nos équipages. Du 1^{er} janvier 1973 au 1^{er} janvier 1974 — je parle des réalités présentes, vous, vous parlez en futuriste — indépendamment du désarmement de France, plus de 1 000 emplois ont été supprimés.

Le recrutement des éléments jeunes est précaire, car quel avenir notre marine marchande leur offre-t-elle ?

Aujourd'hui, vous nous avez présenté un plan de croissance séduisant. Ce plan, vous l'avez dit tout à l'heure, doit porter notre flotte, de 1976 à 1980, à 16 300 000 tonneaux, soit près du double de notre flotte actuelle. Il est prévu de retirer quatre-vingt-dix-neuf unités et de mettre en service cent-soixante-six navires. Mais vous oubliez de nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que la réalisation du plan est entre les mains des armateurs et non entre les vôtres.

Il ne se poserait pas de problème si l'armement était représenté exclusivement par la compagnie générale maritime qui regroupe la Compagnie transatlantique, les Messageries maritimes et la Transméditerranée. L'Etat étant majoritaire, nous aurions la garantie qu'elle n'investirait pas ses capitaux ailleurs. Mais quelle garantie avons-nous avec les autres armateurs ?

Vous savez que la caste des armateurs d'autrefois a fait place à des groupes financiers qui ne recherchent que la rentabilité et n'hésitent pas à vendre les navires qu'ils ont construit avec l'aide de l'Etat.

Le pavillon de complaisance, qui se pratique couramment, est la preuve de leur état d'esprit. Je n'apprendrai rien à personne en disant que les flottes du Libéria et du Panama sont hors de proportion avec le volume des échanges commerciaux de ces pays.

Le pavillon de complaisance, c'est la fraude fiscale dans toute sa splendeur. C'est la possibilité, pour un armateur, de recruter un équipage étranger au rabais, au mépris de la sécurité et en mettant nos marins au chômage. C'est enfin une perte considérable pour notre pays, car les frets sous pavillon étranger se paient en devises.

Votre plan serait valable s'il s'accompagnait d'un contrôle sévère dans son exécution, s'il faisait obligation aux armements ayant reçu l'aide de l'Etat de conserver leur pavillon.

On a beaucoup parlé de tonneaux et de construction, mais il faudrait aussi parler des équipages. Parallèlement à la construction des navires, il faudrait que vous vous engagiez à réunir trimestriellement la commission nationale de l'emploi. J'aimerais savoir depuis quand elle n'a pas été réunie. Les équipages devraient pouvoir se faire entendre.

Vous avez déclaré vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, que le plan de croissance concernait l'emploi puisque vous affirmiez tout à l'heure que d'ici à 1980 seraient créés 2 000 emplois supplémentaires. Il s'agit d'une prévision. Mais si elle doit se réaliser, il est tout à fait normal que les représentants du personnel soient mis au courant de toutes les étapes de ces créations d'emplois. Ainsi, vous marquerez votre volonté de mener à bonne fin le développement de notre flotte, tout en tenant compte des intérêts légitimes des équipages, qui ont grand besoin, présentement, de garanties et de réconfort.

Lorsque je manifestai l'intention de participer à ce débat, on me prévint que je n'avais droit qu'à quatre minutes. Mais je remarque que le Sénat est très large. (*Sourires.*) Si j'avais pu le prévoir, je vous aurais apporté, monsieur le secrétaire d'Etat, les statistiques qu'en ma qualité d'administrateur, je me suis fait communiquer par le directeur du port de Marseille et je vous aurais précisé le nombre de navires battant pavillon français et le nombre de navires transportant nos produits sous pavillon

étranger. J'aurais pu également vous montrer qu'il y a mise en chômage des équipages, alors que les constructions de navires pétroliers augmentent. Aussi, lorsque vous nous affirmiez qu'en 1980 tout sera rétabli, n'oubliez pas qu'il est très difficile pour ceux qui sont obligés de quitter leur emploi ou qui n'en trouvent pas d'attendre cette date.

Je vais conclure. Je suis en contact permanent avec les gens de mer, puisque je représente la ville de Marseille, qui est le premier port de France. Je suis aussi président d'une société d'économie mixte qui construit actuellement le port de pêche de Saumaty. A ce sujet, j'ouvre une parenthèse. Cette semaine, j'ai essayé de coordonner l'action des services. On avait prévu une darse, mais on avait oublié les crédits pour la route qui doit la contourner, ce qui rendait la construction de cette darse impossible. Heureusement, cette semaine, j'ai pu réunir tous les responsables et je pense que nous aurons satisfaction.

Mais je reprends mon propos au sujet des gens de mer. On a parlé de statistiques, je voudrais parler des hommes.

Les hommes de la mer sont des hommes rudes toujours aux prises avec les difficultés, les intempéries, les risques et il n'y en a pas un qui n'ait connu des heures d'angoisse dans sa vie. C'est pour ces raisons qu'ils sont rudes, mais sous cette rudesse apparente se cachent souvent une sensibilité sans égale, une humilité naturelle, un sens de la solidarité à toute épreuve.

Le bateau, pour un homme de la mer, c'est « son » bateau dans toute l'acception du terme, que ce soit la barque de pêche pour le pêcheur, le chalutier pour le petit patron-pêcheur, le navire pour un marin ou un officier. Le bateau fait partie de sa vie propre. C'est une partie de lui-même. L'homme de la mer est capable des plus gros efforts, des plus gros sacrifices pour son bateau. Il est inutile que je rappelle ici les exemples légendaires de courage donnés par nos marins.

Aussi bien, au moment où des événements comme ceux de France se sont produits et alors qu'on a tendance à donner une image du marin qui n'est pas réellement la sienne, que l'on sache bien que lorsque les marins font grève, c'est l'ultime recours. Un marin a toujours présent à l'esprit de ne jamais abandonner son poste et lorsqu'il met « sac à terre » — c'est le terme qu'il emploie, je le sais pour avoir commencé ma vie comme novice — quand il met « sac à terre », dis-je, il le fait la mort dans l'âme. Au moment où les valeurs morales s'effritent, il est bon de respirer un peu d'air qui nous vient de la mer. Telle sera ma conclusion. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Henriët. Très bien !

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je vais essayer de répondre de façon détaillée aux questions qui viennent de m'être posées.

Monsieur Orvoen, vous avez évoqué, au début de votre propos, la situation de la pêche. Je ne puis que rappeler les chiffres que j'ai donnés tout à l'heure. Pour la pêche industrielle, le programme sera réalisé à 90 p. 100 environ. Pour la pêche artisanale, il existe effectivement un certain retard par rapport aux prévisions. Je m'en suis expliqué. Ce retard est dû essentiellement à la mise en place relativement lente des sociétés interprofessionnelles artisanales, mais je ne désespère pas que nous corrigions ce retard.

Vous m'avez parlé également de la hausse du carburant. Je ne suis pas opposé à un nouvel examen du dossier, en début d'année, compte tenu de l'évolution des paramètres qui jouent sur l'incidence de ce facteur dans les prix de revient de la profession.

Vous avez dit que le montant de la prime d'investissement pour la pêche industrielle était de 10 p. 100; non, il est de 15 p. 100 en 1974 et j'espère bien pouvoir le maintenir au même taux en 1985.

Vous avez évoqué le problème de l'I. S. T. P. M. qui connaît quelques difficultés. Sa subvention de fonctionnement sera majorée de 20 p. 100 en 1975. Je ne pense pas pour autant que seront résolues toutes ses difficultés. En fait, le vrai problème est que 90 p. 100 du budget de fonctionnement de cet institut sont représentés par la subvention de l'Etat, ce qui est absolument anormal. Je m'attache donc à trouver un budget de fonctionnement mieux équilibré, car le budget actuel ne peut donner satisfaction.

Quant au grand problème du droit de la mer, je n'avais fait que l'effleurer. Je ne peux pas tout dire, mais je savais qu'on me poserait cette question.

A Caracas, la France a pris une position, qui a été suivie par sept autres pays de la Communauté, et qui visait à faire reconnaître au niveau mondial, au-delà des eaux terri-

toriales de 12 milles, une zone économique de 200 milles, ce qui permettait de respecter à la fois les intérêts des Etats côtiers et ceux des pays pouvant faire valoir une pratique traditionnelle de pêche ou leur qualité de pays en voie de développement. La thèse qu'avait épousée la France n'a pas été suivie et nous risquons d'aller effectivement vers une réglementation dans laquelle la zone économique sera en fait attribuée uniquement aux pays côtiers. Dans ces conditions, les pêcheurs français qui ont l'habitude d'aller pêcher loin de chez eux et assez près des côtes étrangères risquent de se trouver lésés.

Comment faire face à cette éventualité ?

En Afrique, nous avons conclu toute une série d'accords bilatéraux avec les pays intéressés et je puis citer en particulier ceux conclus avec la Mauritanie, le Congo, le Sénégal. D'autres sont en cours de négociation avec le Gabon et le Dahomey. Ces accords bilatéraux permettront à nos pêcheurs de poursuivre leurs activités traditionnelles dans les zones économiques de ces pays en vertu des conventions qui ont été ou qui seront signées.

Dans l'Atlantique Nord-Ouest, nous avons signé une convention avec le Canada, qui est valable jusqu'en 1986, et par laquelle ce pays s'engage à nous reconnaître et à maintenir notre droit de pêche, dans le cas de changement au régime juridique des eaux réservées canadiennes.

Du côté de l'Atlantique Nord-Est, le principe de la mer commune voudrait que nous n'ayons pas de problème sauf avec la Norvège. Ce pays, il est vrai, a signé un accord bilatéral avec la Communauté économique européenne, mais il envisage, pour des raisons tenant à la police des eaux, de restreindre les droits de pêche dans quatre zones s'étendant à une trentaine de milles au-delà de ses eaux réservées, et qui, précisément, sont celles où notre armement avait l'habitude d'aller pêcher ; la Norvège voulait éviter certains heurts qui se seraient produits entre ses pêcheurs et ceux de la Communauté économique européenne, dont essentiellement les pêcheurs français.

Nous nous employons, par une attitude ferme et vigilante, à sauvegarder les intérêts des pêcheurs français et l'on peut être optimiste puisqu'il a été déjà décidé que la mise en vigueur de cette mesure, qui devait prendre effet le 1^{er} décembre 1974, serait reportée à une date ultérieure. Aujourd'hui, je ne peux pas vous en dire davantage, mais c'est déjà bon signe d'avoir obtenu ce report.

Monsieur Eberhard, vous m'avez parlé, à juste titre, de la marée noire qui a frappé certaines côtes. En fait, dès que l'accident qui a libéré 1 600 tonnes de fuel lourd s'est produit, nous avons mis en œuvre tous les moyens dont nous disposons pour éviter qu'il n'ait de trop fâcheuses conséquences. Malheureusement, en raison de la tempête qui a sévi, nous n'avons pas pu empêcher la marée noire de parvenir jusqu'à la côte.

Quels sont les moyens dont nous disposons ? Ce sont, vous le savez, les moyens du plan Polmar, qui ont d'ailleurs été mis en œuvre avec un certain retard. Si c'est la marine marchande qui fournit le matériel, c'est la marine nationale qui l'utilise. Les crédits qui sont mis à ma disposition en 1975 au titre de la protection de l'environnement sont une augmentation de 44 p. 100 par rapport à ceux de 1974, ce qui devrait accroître considérablement les moyens d'action, sans pour autant qu'ils soient suffisants car le problème est et sera toujours posé en cas de collision entre deux gros pétroliers.

Vous avez émis quelques inquiétudes sur les travaux de la commission tripartite qui est chargée d'étudier la question des navires de croisière. Je vous ai dit qu'elle s'était réunie aujourd'hui. La présence au sein de cette commission des représentants des syndicats de marins et d'officiers dont vous vous êtes fait plusieurs fois auprès de moi le porte-parole, monsieur Eberhard, devrait constituer pour vous un gage du sérieux de ses travaux.

Vous avez émis le désir de connaître le nombre des petits navires qui était prévu dans le plan de développement de la marine marchande. Je puis vous donner effectivement les chiffres qui — je vous en donne acte — ne figurent pas dans le plan lui-même. Sur 53 transporteurs de vrac prévus dans le plan de développement, 27 sont de petit ou de moyen tonnage et, sur 71 cargos de ligne, 21 sont de petit ou de moyen tonnage. Donc, au total, sur 124 navires primables, 48 seront destinés au cabotage.

Pour ce qui est du plan de croissance en général, je crois me souvenir que j'en ai remis un exemplaire à un sénateur de votre groupe tout simplement parce qu'il me l'avait demandé. A partir du moment où ce plan a été adopté par le conseil supé-

rieur de la marine marchande et par le Gouvernement, je ne vois aucune raison de le tenir secret. Vous y trouverez la plupart des renseignements que vous m'avez demandés concernant ce plan de croissance.

Monsieur Andrieux, au début de votre propos, vous avez évoqué le problème du taux de couverture des transports maritimes. Je puis revenir sur les chiffres, encore que vous les connaissiez sans doute les uns et les autres. Pour ce qui est des produits pétroliers, la loi, il est vrai, nous fait obligation d'avoir un taux de couverture égal à 66 p. 100 de nos importations. Ce taux, qui était de 100 p. 100 en 1966, est tombé à 60 p. 100 en 1974 ; c'est dire qu'il est inférieur à celui que nous impose la loi. Pour ce qui est des produits secs, même si la loi ne le prévoit pas, on estime qu'il doit être de 40 à 45 p. 100 ; or, il est actuellement inférieur à 40 p. 100.

C'est précisément une des raisons pour lesquelles nous avons élaboré ce plan de développement qui, prenant la suite logique du plan de relance, prévoit que notre flotte atteindra, comme je l'ai dit, 16 300 000 tonneaux de jauge brute à la fin du plan, c'est-à-dire avant le 1^{er} janvier 1981, et ce par l'entrée en service, compte tenu des navires qui seront retirés, de 8 millions de tonneaux de jauge brute.

Où en serons-nous alors ? Nos importations de produits pétroliers seront couvertes à 90 p. 100. Dans les conditions actuelles, il ne me paraît pas raisonnable d'aller plus loin eu égard aux aléas de la conjoncture. Pour ce qui est des produits secs, le taux nominal de couverture sera de l'ordre de 45 p. 100 si nous misons sur une croissance du commerce extérieur de l'ordre de 8 p. 100 par an d'ici à 1980.

Ce sont là des chiffres très précis dont le détail figure d'ailleurs également dans le dossier du plan de croissance. Ce plan se traduira pratiquement par la création effective de 2 000 emplois supplémentaires et par la mise en service de 67 navires.

Vous avez émis des inquiétudes sur la réalisation de ce plan de développement dont je puis vous répéter, après l'avoir dit à M. Talamoni qui m'avait posé la question, que la part du groupe national dans le nouveau plan sera de 50 p. 100. J'ai tenu personnellement, comme vous le savez, à ce que ce plan, avant même d'être soumis au Gouvernement, soit présenté au conseil supérieur de la marine marchande, qui l'a d'ailleurs approuvé, les représentants des syndicats qui y siègent s'étant abstenus ou ayant voté pour.

Puisque le conseil supérieur de la marine marchande a connu ce projet de plan de développement dès l'origine, il me paraît normal qu'il le suive aussi pendant son exécution. Cette procédure nous permettra de vérifier que la réalisation de ce plan est bien conforme à ce que nous souhaitons les uns et les autres.

Vous m'avez posé enfin une question très précise sur la commission nationale de l'emploi. Celle-ci s'est réunie depuis moins d'un an, comme elle le fait d'ailleurs chaque année. Elle se réunira à nouveau en 1975. Le conseil supérieur de la marine marchande a tenu une réunion spéciale, le 4 octobre précisément, au sujet du plan de développement, dont je viens de parler, et s'est préoccupé du problème de l'emploi.

Tous les chiffres fixant les perspectives d'emploi, notamment dans le cadre de ce plan, ont été discutés avec les syndicats comme avec l'armement.

C'est d'ailleurs la politique que, pour ma part, je tente de mener depuis six mois, celle de la concertation systématique. C'est cette politique qui nous a permis de dégager des solutions au problème de France, douloureux par son aspect social. C'est aussi cette politique que j'entends suivre avec l'ensemble de la profession. Avec elle, toute une série de tables rondes sont prévues, qui nous permettront d'assurer l'avenir, c'est-à-dire le développement de la marine marchande. (Applaudissements.)

M. Jacques Henriet. Je demande la parole.

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

M. Jacques Henriet. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais aimé, bien que l'heure fût tardive, avoir l'âme assez romantique pour prolonger les propos tenus par notre éminent collègue M. Andrieux sur les hommes de mer et la mer.

Mais, tout à l'heure, vous avez parlé vous-même, après nos collègues, du désarmement de France. J'étais précisément en mer lorsqu'on a annoncé le désarmement de ce paquebot et je crois encore entendre M. Poniatowski nous dire que le paquebot aurait pu éventuellement être reconverti en paquebot de loisirs. C'est de cette éventualité, monsieur le secrétaire d'Etat, que je voudrais vous entretenir.

Aujourd'hui, toutes les compagnies désarment leurs paquebots à passagers et veulent les transformer en cargos porte-conteneurs. Je crains que cette disparition des paquebots à passagers ne soit préjudiciable à toutes sortes de gens qui préfèrent encore

prendre leurs vacances en mer. Nous ne devons pas oublier non plus les personnes qui ne peuvent pas ou ne veulent pas prendre l'avion, soit parce qu'elles n'en ont pas l'habitude, soit parce qu'elles en ont peur, soit parce que l'avion coûte beaucoup plus cher. Certaines personnes âgées éprouvent, en effet, une certaine angoisse à prendre l'avion et préfèrent prendre le paquebot. Pensons aussi aux fonctionnaires en congé, aux gens qui reviennent vers leur pays natal ou qui déménagent, aux présidents directeurs généraux qui cherchent dans les voyages sur mer le remède préventif contre l'infarctus. (*Sourires.*)

Si bien que, monsieur le secrétaire d'Etat, je vois tout de même un certain intérêt à laisser en service des paquebots pour les loisirs des Français.

Je crois savoir que les Italiens ont une belle flotte de paquebots pour passagers, qu'ils maintiennent des paquebots comme le *Raphaello* et le *Michelangelo*; je crois savoir qu'il en est de même pour les Hollandais et les Britanniques. Mais tous sont menacés de désarmement en raison du coût énorme de leur entretien.

C'est la raison pour laquelle je me permets — c'est une proposition qui vaut ce qu'elle vaut — de vous suggérer de prendre contact avec les pays européens qui ont encore des paquebots pour le transport des passagers, même s'il s'agit d'ailleurs de paquebots mixtes. Ne jugeriez-vous pas opportun de créer une société européenne de transport maritime pour passagers, de telle façon que les frais soient mis en commun par tous les pays appartenant à la C. E. E., de telle façon également que tous les habitants de la C. E. E. puissent continuer à prendre leurs loisirs d'été, tant les plages sont encombrées, en mer plutôt qu'ailleurs? Ce serait peut-être aussi un moyen de créer une certaine Europe, celle des loisirs en mer.

Je me permets, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous faire cette suggestion. Elle revêt peut-être un aspect égoïste — je veux bien l'avouer — mais nombreux sont ceux qui, comme moi, désirent prendre leurs vacances en mer, ce qui, à mes yeux de médecin, représente le meilleur moyen de prévention contre l'infarctus qui nous menace tous. (*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. Monsieur Henriot, vous avez évoqué à la fois le problème du *France* et celui des navires de croisière. Je sais combien l'un et l'autre vous tiennent à cœur, sans pour autant vous occasionner un infarctus. (*Sourires.*)

Pour ce qui est du *France*, j'ai dit très souvent, à vrai dire chaque fois que j'ai eu l'occasion d'en parler, qu'il n'était aucune solution concernant son avenir qui ne passe par son désarmement. C'est d'ailleurs là que réside le problème, car entre une exploitation comme navire de croisière, qui conduisait à un déficit de 100 millions de francs par an, et une exploitation à peu près équilibrée, la rupture est inévitable. Les conditions sont tellement différentes qu'il faut absolument passer par une phase de désarmement. C'est d'ailleurs la phase dans laquelle nous nous trouvons actuellement, sans pour autant, bien sûr, préjuger ce que pourra être l'avenir de ce paquebot.

A propos des navires de croisière, vous avez cité la flotte italienne. Celle-ci se trouve dans la même situation que la plupart des flottes de croisière actuelles. Elle est la source, pour le gouvernement italien, d'un déficit extrêmement lourd, de l'ordre de 120 milliards de lire par an, à telle enseigne que le Gouvernement italien a mis sur pied tout un plan pour supprimer cette flotte de croisière. Malheureusement, il n'est pas le seul dans ce cas.

Pour ce qui nous concerne, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire dans la soirée, un groupe de travail — cela paraît moins suspect qu'une commission — a été créé à la demande du Premier ministre en vue d'étudier le problème de l'exploitation des navires de croisière.

Ce groupe de travail comprend, d'une part, les représentants des services de la marine marchande, d'autre part, de la compagnie générale maritime et du comité central des armateurs, ainsi que des syndicats des officiers et marins.

Il s'est déjà réuni deux fois et s'est fixé, dans l'immédiat, trois objectifs. Le premier est de procéder à une indispensable étude de marché; le deuxième est de définir le type de navire que l'on peut exploiter, car il existe actuellement sur le marché plusieurs types de navires disponibles; le troisième est d'étudier la rentabilité éventuelle de l'exploitation d'un tel navire.

Ce n'est que lorsque ce groupe de travail aura déposé ses conclusions que le Gouvernement pourra prendre une décision sur le navire de croisière français.

Quant à votre idée d'une société européenne d'exploitation de navires de croisière, elle est effectivement séduisante. Il convient de la conserver pour l'étudier, mais la réalisation ne pourra intervenir que plus tard. En effet, dans les circonstances actuelles, cette idée serait très difficile à mettre en œuvre, ne serait-ce que parce que chacun n'aurait à y apporter que son déficit. Ce n'est pas ainsi que l'on peut assurer l'exploitation d'un navire de croisière.

M. Jacques Henriot. Je vous remercie.

M. Jacques Eberhard. Je demande la parole.

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

M. Jacques Eberhard. Je vous poserai juste une question, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque aussi bien la question du *France* est de nouveau évoquée.

Selon M. le rapporteur spécial, la subvention versée par le Gouvernement pour le fonctionnement du *France* était, je cite de mémoire, de 56 millions de francs; par contre, nous a-t-il dit, le Gouvernement devrait dépenser 120 millions de francs pour assurer le reclassement des marins. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, si ces chiffres sont exacts.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais poser une question et vous demander une précision car j'ai peut-être mal interprété l'un de vos propos.

Tout à l'heure, s'agissant de l'aide à la construction navale pour les petits chantiers, dans l'intervention que vous avez faite à la tribune, vous avez dit, en réponse aux observations présentées par les deux rapporteurs, que la garantie de prix serait accordée après le quatrième navire de série. Vous avez considéré que c'était là une innovation heureuse.

Or, je m'aperçois que la situation nouvelle est plus mauvaise que celle existant actuellement, si j'en juge par les documents que j'ai sous les yeux et qui émanent de vos services. Je lis en effet: « Les petits chantiers, quant à eux, disposent pour les commandes prises en 1974 de conditions d'aide visant principalement à inciter la construction de navires de série: 2 p. 100 d'aide de base pour les commandes à l'unité, 4 p. 100 pour le troisième navire d'une série, une garantie de prix accordée normalement à partir du quatrième navire de la série. »

Dans le régime de 1974, le quatrième navire bénéficie de la garantie de prix.

Cette garantie de prix, dans le nouveau système, joue-t-elle à partir du quatrième navire ou après le quatrième navire? Si la garantie joue après le quatrième navire, la situation est beaucoup plus défavorable en 1975 qu'en 1974. Si elle joue à partir du quatrième navire, je ne vois pas où se trouve « l'innovation heureuse » car nous nous trouvons exactement dans la même situation qu'en 1974.

J'aimerais avoir une précision à ce sujet. L'innovation est-elle heureuse ou restons-nous soumis au même régime?

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Pour répondre à M. Eberhard, je citerai simplement les chiffres suivants: le déficit d'exploitation du *France* aurait été de l'ordre de 100 millions de francs, s'il avait été exploité pendant toute l'année 1974. Les participations financières de l'Etat destinées à faire face aux conséquences directes et indirectes du désarmement du *France* se présentent de la manière suivante: au titre des mesures sociales 60 millions au budget 1975 auxquels doivent être ajoutés 40 millions figurant au collectif 1974, soit au total 100 millions. Le groupe national bénéficiera par ailleurs d'une subvention en capital de 60 millions inscrite au budget 1975 lui permettant d'acheter des navires d'occasion. A cette subvention vient s'ajouter un crédit de 50 millions inscrit au collectif 1974.

Pour ce qui est des garanties de prix pour les petits navires fabriqués par les petits chantiers, les mesures dont j'ai fait état sont celles qui prendront effet à partir du budget de 1975. A partir de ce budget, une garantie de prix jouera à partir du quatrième navire d'une série, de façon systématique, ce qui n'était pas le cas auparavant.

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 président, permettez-moi d'insister car l'affaire est importante. En effet, on nous a annoncé une innovation heureuse, mais je m'aperçois que rien n'est changé par rapport au passé. La situation sera la même à partir du 1^{er} janvier 1975 qu'en 1974. Je le regrette.

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous n'avez pas répondu exactement à la question posée par M. le sénateur Eberhard.

En effet, la réalité est autre : 52 millions de francs sont prévus, en 1974, au titre du déficit d'exploitation du *France* ; 66 millions de francs sont prévus, au collectif de décembre, pour le programme de réduction des effectifs et 60 millions au budget de 1975 au même titre. Il s'agit bien de 126 millions.

D'autre part, 50 millions sont attribués en capital à la C.G.M. pour éventuellement suppléer la suppression du *France*.

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. En ce qui concerne le problème de la garantie de prix, pour les petits navires, j'ai bien dit qu'à partir du 1^{er} janvier 1975, la garantie serait systématique. Jusqu'à présent, elle ne l'était pas. Elle jouait effectivement, parfois dans les mêmes conditions, mais au coup par coup. A compter du 1^{er} janvier 1975, cette garantie sera accordée systématiquement à partir du quatrième navire.

Pour ce qui est des subventions concernant le *France*, je confirme que si l'on totalise les sommes inscrites au collectif 1974 et au budget de 1975, il a été prévu 100 millions au titre des mesures sociales et 110 millions de subventions en capital.

Quant à la subvention prévue au budget 1974 au profit de la Compagnie générale transatlantique pour faire face au déficit du *France* elle aurait été très largement insuffisante si nous avions laissé le navire en exploitation pendant toute l'année. Un seul fait le montrera d'ailleurs. Le montant de la subvention, accordée par l'Etat à la C.G.M. pour équilibrer l'exploitation du *France*, a été dévoré par la seule croisière autour du monde que le navire a effectuée pendant les trois premiers mois de l'année.

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial. Il n'empêche, monsieur le secrétaire d'Etat, que 126 millions serviraient à financer le désarmement du *France* et que 50 millions en capital sont prévus pour trouver un navire de remplacement. Parallèlement, nous perdrons quelques millions de devises. C'est une opération très onéreuse. Il aurait peut-être fallu prévoir d'abord le remplacement et, ensuite, procéder au désarmement.

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

Nous allons examiner les crédits concernant les transports : IV. — Marine marchande, et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, + 5 302 022 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

M. Jacques Eberhard. Le groupe communiste votera contre l'ensemble des crédits.

(Le crédit du titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV, + 68 146 300 francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention sur le titre IV porte sur le chapitre 45-01, où figure un crédit de 103 900 000 francs au titre des subventions pour « l'exploitation des services maritimes d'intérêt général ». Sur ce montant, 29 500 000 francs sont destinés à la Corse, auxquels viennent s'ajouter 30 millions de francs inscrits aux charges communes.

Ma question est la suivante : les services publics qui assurent la liaison maritime entre le continent et les îles de notre littoral, dont la fonction est bien d'intérêt général, ne peuvent-ils bénéficier de l'aide du chapitre 45-01 ?

La Corse se voit, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, attribuer cette année près de 60 millions de francs, tant pour le fonctionnement de ses services de liaison maritime que pour la construction d'un nouveau navire.

Deux îles bretonnes, l'île d'Ouessant et l'île de Groix se trouvent aujourd'hui dans la nécessité absolue de passer commande de deux navires dont le coût représente, pour chacune, environ 10 millions de francs. Les départements du Finistère et du Morbihan, responsables de ces deux liaisons maritimes, ne peuvent-ils pas bénéficier des avantages consentis à la Corse ?

S'il s'agit des frais de fonctionnement, des frais d'exploitation — et Dieu sait combien le déficit est important — les départements les prennent régulièrement à leur charge. Mais l'aide de l'Etat me paraît s'imposer en toute justice lorsqu'il est question d'équipement de lignes maritimes et de la construction de navires dont le coût dépasse le milliard d'anciens francs. Les départements se trouvent dans l'impossibilité absolue de faire face à de telles dépenses.

Je me permets de vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, si le chapitre 45-01 ne pourrait pas s'appliquer à ces lignes d'intérêt général et, par conséquent, venir au secours des départements qui ne peuvent pas faire face à de tels engagements.

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. Le problème spécifique de la Corse a fait l'objet d'études particulières tout au long de la présente année. Ces études ont abouti à des décisions relatives au transport des voyageurs et j'attends, dans les prochains jours, trois rapports concernant les transports de marchandises.

Compte tenu des décisions déjà prises, le chapitre 45-01 permet effectivement de subventionner la compagnie transmédierranéenne pour qu'elle assure le trafic avec la Corse. Il permettra également l'acquisition d'un nouveau ferry de 155 mètres de long nécessaire à la desserte de l'île, eu égard, encore une fois, à son caractère spécifique.

Pour la desserte des îles dont vous venez de parler, le problème est différent. Les frais occasionnés par cette desserte ne peuvent être imputés sur le chapitre 45-01 du budget de la marine marchande pour la simple raison que ces dépenses relèvent du ministère de l'intérieur.

M. André Colin. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

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

M. André Colin. Je souhaiterais répondre brièvement à M. le secrétaire d'Etat auquel j'avais précédemment posé une question, mais à laquelle il n'avait pas pu répondre.

M. le secrétaire d'Etat nous dit que la Corse doit bénéficier d'un régime spécifique. Qu'il soit bien clair ici, ce soir, que je suis de ceux qui se félicitent de l'effort de solidarité nationale fait en faveur de la Corse. La Corse est un département — elle va peut-être devenir une région — comme le Morbihan ou le Finistère. Donc, sur le plan de la spécificité, nous nous trouvons en présence de collectivités de même nature, mais qui ne supportent pas les mêmes charges, qui ne font pas face aux mêmes obligations.

Dans un cas, celui de la Corse — département au même titre que les deux autres — le département ne supporte pas la charge des frais d'exploitation de la desserte maritime qui est prise en compte par l'Etat, et cela ne date pas de cette année, monsieur le secrétaire d'Etat. Même si un voyage du Premier ministre a permis de trouver une modulation, il en a toujours été ainsi et cela apparaissait dans le compte d'exploitation de la Compagnie générale transatlantique. Dans l'autre cas, celui du Morbihan et du Finistère, le département supporte la charge de la desserte et il s'agit de l'alléger.

Sur le plan de la spécificité, je comprends mal votre raisonnement. Les îles de la Manche et de l'Atlantique, qui font partie du territoire métropolitain, doivent bénéficier, du point de vue de leur desserte, du même régime que la Corse. Je sais que, depuis plusieurs années, une subvention de 20 p. 100 est inscrite à un chapitre du budget du ministère de l'intérieur pour la construction de navires. Or, cette subvention est insuffisante pour faire face au volume des investissements envisagés.

C'est pourquoi, compte tenu de l'effort de solidarité nationale qui est en fait en faveur de la Corse et de la spécificité de ce département, nous demandons, nous aussi, à bénéficier du concours de l'Etat.

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

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je ne voudrais surtout pas provoquer une querelle entre les diverses îles françaises, ni être victime de cette querelle ! Si j'ai parlé du

caractère spécifique de la Corse, c'est qu'une convention, qui a été approuvée par le Parlement en 1948, reconnaît le caractère de service public pour la seule desserte de la Corse. Partant de là, le problème ne se pose donc pas dans les mêmes termes pour les autres îles car, pour elles, il n'existe pas de convention.

La desserte de la Corse relève, je le répète, du budget de la marine marchande alors que celle des autres îles relève du ministère de l'intérieur. Toute la différence vient de cette convention.

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, + 14 843 030 francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement, + 4 776 700 francs. » — *(Adopté.)*

« Titre VI. — Autorisations de programme, + 924 702 000 francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement, + 643 249 900 francs. » — *(Adopté.)*

Nous avons terminé l'examen des dispositions du projet de loi concernant les transports.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 3 décembre 1974, à neuf heures trente, à quinze heures et à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1975, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 98 et 99 (1974-1975). — M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

— Agriculture :

M. Roland Boscary-Monsservin, rapporteur spécial (rapport n^o 99, tome III, annexe n^o 2) ;

M. Michel Sordel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n^o 101, tome I) ;

M. René Tinant, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n^o 100, tome III, fascicule 3).

— Budget annexe des prestations sociales agricoles :

M. Max Monichon, rapporteur spécial (rapport n^o 99, tome III, annexe n^o 38) ;

M. Jean Gravier, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (avis n^o 103, tome V).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures trente-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 28 novembre 1974.

LOI DE FINANCES POUR 1975

Budget des affaires étrangères.

Page 2144, 1^{re} colonne, 20^e et 21^e lignes :

Au lieu de : « Je mets aux voix les crédits du titre IV, au chiffre de 116 330 000 francs »,

Lire : « Je mets aux voix les crédits du titre IV, au chiffre de 122 030 000 francs ».