

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 34^e SEANCE

1^{re} Séance du Vendredi 13 Novembre 1970.

SOMMAIRE

1. — **Modification de l'ordre du jour** (p. 5460).
2. — **Loi de finances pour 1971 (deuxième partie)** (p. 5460).
Suite de la discussion d'un projet de loi.
Intérieur et rapatriés (suite).
MM. Michel Durafour, Bayou.
M. Marcellin, ministre de l'intérieur.
INTÉRIEUR
Etat B.
Titre III.
M. Bozzi.
Amendement n° 163 de la commission des lois : MM. Bozzi, rapporteur pour avis ; le ministre. — Retrait.
MM. Barel, le ministre de l'intérieur, Cazenave.
Adoption du titre III.
Titre IV. — Adoption.
Etat C.
Titres V et VI. — Adoption.
RAPATRIÉS

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Article 63.

Amendement n° 91 de M. Poncelet, repris par la commission des finances : MM. Charret, rapporteur spécial ; le ministre ; Sallé Bertrand Denis. — Rejet.

Adoption de l'article 63.

Article 77.

Amendement n° 73 de la commission des finances : MM. le rapporteur spécial ; le ministre ; le rapporteur pour avis. — Rejet.

Amendement n° 74 de la commission des finances : MM. le rapporteur spécial ; le ministre ; de la Malène. — Rejet.

Adoption de l'article 77.

Transports. — II. — **Aviation civile.**

MM. Baudis, rapporteur spécial ; Labbé, rapporteur pour avis.

M. Mondon, ministre des transports.

MM. Douzans, Dardé, Cermolacce, Ver, Cazenave, Berger, de Chambrun, le ministre des transports.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

Etat C.

Titre V.

Amendement n° 164 de M. Fontaine: MM. Fontaine; le rapporteur spécial; le ministre. — Rejet.

Adoption du titre V.

Titre VI. — Adoption.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre du jour (p. 5478).

PRESIDENCE DE M. ROLAND NUNGESSER,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement la lettre suivante :

« Paris, le 10 novembre 1970.

« Monsieur le président,

Le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de bien vouloir apporter à l'ordre du jour du vendredi 13 novembre les modifications suivantes :

« Ordre du jour prioritaire :

« Vendredi 13 novembre, matin, après-midi et soir :

« — intérieur et rapatriés (suite) ;

« — aviation civile ;

« — fonction publique ;

« — affaires culturelles.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, les assurances de ma haute considération.

« Signé : ROGER FREY. »

L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1971 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n° 1376, 1395).

INTERIEUR ET RAPATRIÉS (suite)

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère de l'intérieur et des crédits concernant les rapatriés. La parole est à M. Michel Durafour.

M. Michel Durafour. Monsieur le ministre, je parlerai, au nom du groupe Progrès et démocratie moderne, du problème des communes, cellules de base de la société.

Qu'est-ce qu'une mairie, aujourd'hui ? Une entreprise, quelquefois la plus importante localement quant aux investissements, quant au personnel, quant au budget ; une entreprise dont le président-directeur général est le maire, assisté d'un conseil d'administration — le conseil municipal — lui-même contrôlé par une assemblée générale : les habitants de la cité, si proches à ce niveau de l'élu. Une entreprise confrontée à une dure réalité, soumise à une législation désuète, disposant de revenus propres, apparemment, mais limités en fait par les impositions de l'Etat et les recommandations de cc dernier. Une entreprise à laquelle il manque d'être majeure.

L'application de la T. V. A. aux départements et aux communes illustre mon propos. Comment justifier une telle mesure ? Dans de très nombreux cas — le mien notamment — les subventions de l'Etat n'atteignent même pas le montant des taxes reversées à M. le ministre de l'économie et des finances. A Saint-Etienne, la T. V. A. payée à l'Etat par la commune au titre de ses divers travaux représente un tiers des centimes additionnels.

Cela me pose — à titre personnel, je le précise — un cas de conscience. Si les communes ne sont pas exemptées de la T. V. A. ou si une recette compensatrice n'est pas inscrite en leur faveur dans la loi de finances, autoriserai-je, en votant le budget de l'Etat, la pénalisation d'une commune en expansion ? Je sais bien, monsieur le ministre, que la chose ne vous

a pas échappé. Vous avez envisagé l'attribution aux collectivités locales de ressources nouvelles. Mais quand ? Si vous prenez l'engagement de proposer une solution concrète avant la prochaine loi de finances, je vous en donnerai acte. Mais si vous demeurez évasif, je réserverai mon jugement.

Cela dit, j'admets volontiers que les projets de loi en cours d'élaboration concernant la modernisation de la gestion municipale constituent un étape intéressante. Au demeurant, l'allègement de la tutelle se révèle également profitable au tuteur et au pupille. Car le tuteur s'empêtré dans ses exigences.

Voulez-vous un exemple ? Il ressort d'une enquête approfondie à laquelle je me suis livré que la plupart des préfets négligent délibérément l'article 41 du code d'administration communale, ainsi rédigé : « Expédition de toute délibération est adressée, dans la huitaine, par le maire au sous-préfet, qui en constate la réception sur un registre et en délivre immédiatement récépissé ».

A la lecture de ce texte, on imagine aisément l'objectif du législateur : imposer aux préfets une comptabilité des arrivées des délibérations, le meilleur moyen, n'est-ce pas, d'éviter un rattachement des délibérations ? Eh bien ! ce registre n'existe pas ou n'est pas régulièrement tenu. Et les maires ne reçoivent pas le récépissé prévu par la loi.

Je n'ignore pas que l'application de cet article 41 se heurte à des difficultés matérielles, une insuffisance de personnel notamment. Mais la loi est la loi. Pour tous. Je n'ignore pas non plus qu'en soulevant ce problème à cette tribune je vous oblige d'une certaine manière à prendre toutes dispositions utiles afin de remédier à cette situation, en opérant, comme on dit en langage administratif, les redressements nécessaires. Je n'agis pas ainsi pour bloquer le système. Au contraire, je souhaite l'efficacité, même au prix d'entorses aux sacro-saints principes de l'administration. Mais j'aimerais que nous profitions de cette circonstance pour apprécier, ensemble, la vétusté de notre législation et réfléchir aux admonestations réciproques qu'il nous est facile de nous prodiguer.

Cela me conduit, par une transition naturelle, à intervenir sur un sujet que mon collègue et ami M. Pierre Sudreau souhaitait aborder ; mais des circonstances indépendantes de sa volonté ne lui permettent pas d'être aujourd'hui présent à Paris.

M. Sudreau souhaitait appeler votre attention sur l'accueil dans les préfectures, non pas que cet accueil soit actuellement critiquable ; mais il convient de l'améliorer dans toute la mesure du possible. Ce problème n'est d'ailleurs pas spécial aux préfectures, et vous pourriez me rétorquer avec quelque raison qu'il est le même dans l'administration communale et davantage encore peut-être dans l'administration hospitalière.

Il n'en demeure pas moins que, la préfecture devant par définition donner l'exemple, les observations de M. Sudreau se trouvent justifiées. Je suis persuadé que vous ne manquerez pas de prendre langue avec vos préfets afin que, dans toute la mesure du possible, on améliore les contacts avec le public.

Le temps est venu, monsieur le ministre, de mettre en mouvement un authentique processus de décentralisation ; j'ai bien dit de décentralisation et non de déconcentration seulement. Le temps est venu aussi de définir les devoirs et droits respectifs de l'Etat et des collectivités locales. Est-il normal qu'un transfert de charge — par exemple la création d'un C. E. S. à l'intérieur d'un lycée d'Etat préexistant — intervienne en dehors de la loi et ne s'accompagne pas automatiquement d'un transfert de ressources ? Est-il normal, en cas de participation d'une collectivité communale ou départementale à la construction d'une autoroute, que cette collectivité ne bénéficie pas d'une ristourne sur les taxes perçues sur l'essence ? Est-il normal qu'en cas d'infraction aux arrêtés municipaux le versement de la contravention soit fait à l'Etat seul ? Est-il normal que les collectivités locales empruntent à un taux élevé tandis qu'aucun intérêt ne leur est servi sur les fonds libres qu'elles sont tenues de laisser à la disposition de l'Etat ?

J'ai dit « Est-il normal ? » N'aurais-je pas dû dire plutôt : « Est-il moral ? »

Dans le même temps, des organismes sans responsabilité politique, puisque les élus n'y sont pas majoritaires, décident au lieu et place des élus : au travers de technocrates anonymes, l'Etat renforce une autorité paralysante et stérilisante.

Le discours de M. Pompidou à Lyon a suscité des espérances. A ce sujet, je vous poserai deux questions.

Premièrement, pour les régions qui profiteraient des ouvertures annoncées par M. le Président de la République, quels efforts financiers l'Etat est-il prêt à consentir ?

Deuxièmement, les conseils généraux seront-ils en mesure d'user, sans restriction ni réserve, des droits qu'ils tiennent de la loi du 10 août 1871 et notamment de l'article 89 ?

Un mot enfin des finances locales. Je suis contre les subventions. Non que je n'en aie pas obtenu. Un distingué membre du Gouvernement disait récemment que les maires de l'opposition

avaient, dans l'ensemble, reçu plus d'aide de l'Etat que les maires de la majorité. Quoi de plus naturel ? On traite toujours mieux ses adversaires que ses amis !

En ce qui me concerne, moi qui ne suis ni inconditionnellement opposant ni inconditionnellement consentant, j'estime avoir été traité convenablement, ce qui explique peut-être pour une part que l'augmentation des centimes additionnels à Saint-Etienne, malgré des travaux considérables, soit en dessous de la moyenne nationale, ainsi que cela résulte d'une communication de M. le ministre de l'économie et des finances. Je condamne néanmoins le principe des subventions, car je condamne la mendicité, même sous sa forme la plus noble.

Je condamne également la patente, qui pénalise les entrepreneurs dynamiques ; et la cote mobilière, qui pénalise l'épargnant.

M. Bertrand Denis. Bien sûr, mais par quoi la remplacer ?

M. Michel Durafour. La solution consiste en une répartition harmonieuse et concertée du revenu national entre l'Etat et les collectivités locales. Je crois sincèrement que tout est à faire dans ce domaine.

Le maire de Vannes est sans doute d'accord. Qu'en pense le ministre de l'intérieur ? (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Raoul Bayou. Monsieur le ministre, dans le bref temps de parole dont je dispose, je voudrais vous entretenir des problèmes des rapatriés, puisque votre ministère conserve une part de responsabilités dans la politique gouvernementale à leur égard.

Je voudrais, en préambule, rappeler que si l'année 1969 a marqué une étape décisive avec le vote du moratoire, l'année suivante a été en retrait. Certes, le Parlement a voté la loi du 15 juillet, relative à l'indemnisation, mais nous considérons pour notre part, et nous ne sommes pas les seuls, que cette loi est à la fois incomplète et injuste. Jusqu'à sa réforme, pour nous socialistes, le dossier de l'indemnisation restera ouvert.

Cette réserve étant faite, il nous faut nous interroger sur les conditions dans lesquelles le Gouvernement applique cette loi. Je le ferai d'abord pour regretter l'extrême lenteur avec laquelle sont publiés les décrets d'application. L'un d'entre eux a une signification très importante car il est la preuve de la désinvolture avec laquelle le Gouvernement agit à l'égard de l'Assemblée nationale. C'est le décret d'application concernant l'agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer.

L'article 31 du projet de loi dite d'indemnisation avait placé l'agence nationale sous la tutelle du ministre de l'économie et des finances. Par un amendement n° 17, dont j'étais l'auteur avec plusieurs de mes amis, nous avons proposé que cette agence soit placée sous l'autorité du Premier ministre, et ce pour plusieurs raisons.

La première, c'est que, s'agissant d'une contribution nationale à l'indemnisation, et d'une contribution qui intéresse l'ensemble des rapatriés, qu'ils soient propriétaires, commerçants, artisans, agriculteurs, fonctionnaires, etc., il nous a paru qu'il devait y avoir à ce niveau une coordination des actions et des réglementations. Seul le chef du Gouvernement avait les moyens et la possibilité d'opérer cette coordination, d'autant que l'indemnisation entraîne l'application de mesures qui relèvent de plusieurs ministres, par exemple le ministre de la justice pour le moratoire, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale pour certains aspects de l'aide sociale.

Enfin, il nous a paru nécessaire que l'agence nationale soit sous l'autorité du Premier ministre afin que, dans les arbitrages budgétaires annuels qu'il exerce, l'indemnisation des rapatriés ait le rang qu'elle mérite.

Notre amendement n° 17 a été adopté, malgré l'opposition du Gouvernement, par une large majorité, le 12 juin 1970. Je vous invite, monsieur le ministre, à vous reporter à la page 2591 du *Journal officiel*.

L'article 31 de la loi d'indemnisation résulte donc de notre texte et prévoit effectivement que l'agence nationale sera placée sous l'autorité du Premier ministre.

Or nous avons eu la surprise, vraiment très désagréable, de constater, en lisant l'article 1^{er} du décret d'application relatif à l'agence, paru voici quelques jours, que l'agence a été placée, par délégation, sous la tutelle du ministre de l'économie et des finances. Voilà ce que l'on fait de la volonté du Parlement, voilà qui nous laisse mal augurer de l'esprit dans lequel le Gouvernement appliquera la loi du 15 juillet 1970.

J'espère, monsieur le ministre, que ce décret irrégulier sera annulé par le Conseil d'Etat, car je considère pour ma part que la loi est violée et le Parlement bafoué !

Je n'ai pas eu beaucoup de questions à me poser lorsque j'ai pris connaissance du budget des charges communes. Le cha-

pitre 46-99 nouveau propose un crédit de 500 millions de francs pour l'application de la loi sur le moratoire et de la loi sur l'indemnisation. Là encore, c'est la manifestation des promesses non tenues.

En effet, M. le ministre des finances avait promis 500 millions de francs par an pour indemniser les rapatriés. Le chapitre 46-99 des charges communes est bien doté d'un crédit d'un tel montant, mais ce chapitre nouveau mérite d'être analysé avec attention. Il regroupe en effet, à la fois, les charges qui découlent de la loi du moratoire et celles nées de la loi du 15 juillet 1970. Or l'année dernière, les conséquences de la loi du moratoire figuraient au chapitre 14-01 du même budget des charges communes, pour une somme de 265 millions de francs, ce qui représentait, en quelque sorte, la charge du moratoire pour le budget de l'Etat. Le regroupement proposé au chapitre 46-99 aurait donc dû logiquement comporter, d'une part, ce crédit de 265 millions de francs, en provenance du chapitre 14-01, d'autre part, le crédit de 500 millions de francs promis par le ministre de l'économie et des finances, soit au total 765 millions de francs. Le Gouvernement s'est contenté de compléter les 265 millions de francs, nécessaires pour financer le moratoire par une somme de 235 millions de francs pour aboutir au chiffre de 500 millions de francs, de sorte que le financement de l'indemnisation, loin d'atteindre 500 millions de francs, sera limité à 235 millions de francs, soit moins de la moitié de ce qui avait été promis.

Comment, mesdames, messieurs, faut-il appeler ce tour de passe-passe ? J'attends, monsieur le ministre de l'intérieur, votre réponse sur ce point.

Je regrette d'ailleurs que M. le ministre de l'économie et des finances ne soit pas à vos côtés pour nous expliquer, avec son habituelle habileté, comment il arrivera à payer 500 millions de francs avec 235 millions de francs. L'indemnisation, prévue sur dix ans, à raison de 500 millions de francs par an, risque donc de s'éterniser. Les bénéficiaires auront le temps de mourir, et surtout les personnes âgées qui devaient être prioritaires et à qui étaient destinées les dotations des premières années.

C'est l'escalade de l'absurde. Il y a plus grave encore ! En effet, une information parue le 24 octobre dans le journal *Le Midi libre*, à la suite du conseil des ministres du mercredi précédent, nous a appris que le Gouvernement français avait décidé de garantir les investissements effectués dans les pays africains et malgaches de la zone franc.

Cela signifie que si un changement de régime survient dans ces pays, le Trésor prendra en charge la valeur des biens qui seront éventuellement confisqués. Cette décision appelle deux observations.

La première concerne la méthode. On refuse d'indemniser correctement les rapatriés déjà spoliés, mais l'Etat s'engage à rembourser totalement les éventuels rapatriés de demain. Voilà une bien curieuse manière d'exprimer la solidarité et l'égalité nationales à l'égard de ceux de nos compatriotes qui attendent une juste indemnisation pour les événements d'hier. Pourquoi les uns et pas les autres ?

Ma deuxième observation est la suivante : qui donc pourra croire à cette nouvelle promesse ? Qui donc pourra croire qu'il serait possible de rembourser un jour les rapatriés d'Afrique noire, alors que l'on ne rembourse pas aujourd'hui les spoliés d'Algérie ?

Au surplus, où trouverez-vous les crédits nécessaires à cette éventuelle indemnisation, puisque vous avouez que vous en manquez pour assurer celle qui avait été solennellement promise par la loi du 26 décembre 1961 ? Si vous les trouviez, nous serions amenés à conclure que votre imagination fonctionne à sens unique et que vous ne la laissez fructifier que lorsqu'il s'agit de réparer les pertes subies par de grandes sociétés.

Ainsi, monsieur le ministre, le budget que vous nous présentez pour 1971 ne sera rien d'autre que l'application d'une politique injuste à l'égard de nos compatriotes d'Afrique du Nord, spoliés une première fois après les événements que l'on sait, puis une seconde fois lors du vote de la loi du 15 juillet dernier, et qui le seront aujourd'hui une troisième fois si l'on ne tient pas les engagements budgétaires de la dernière session.

Si vous ne modifiez pas votre projet, nous ne le voterons pas, par respect pour la parole donnée. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

M. Raymond Marcellin, ministre de l'intérieur. Mesdames, messieurs, dans mon discours de lundi soir, j'avais déjà répondu par avance aux propos que nous venons d'entendre. Je tiens néanmoins à apporter quelques précisions supplémentaires.

MM. Gardeil, Poudevigne et Bayou ont insisté sur le problème des rapatriés. Pour répondre plus particulièrement aux préoccupations de MM. Poudevigne et Gardeil, j'indique que les commis-

sions paritaires seront rapidement mises en place, tous les textes d'application étant — j'y insiste — sur le point d'être publiés. Soixante agents des préfectures, je l'ai dit, viendront renforcer les secrétariats de ces commissions afin que le classement des dossiers soit rapidement effectué en fonction de l'urgence sociale.

M. Bayou s'est inquiété du rattachement, par délégation au ministère de l'économie et des finances, de l'agence nationale pour l'indemnisation. Il est certain que du point de vue pratique cette méthode était la meilleure, car, le Premier ministre ne dispose pas de services spécialisés à cette fin. Il n'en reste pas moins que grâce à la commission interministérielle qui a été créée auprès de lui, il garde la haute main sur tous les problèmes concernant les rapatriés.

Je puis donc, sur ce point, rassurer l'Assemblée nationale : sa volonté a bien été respectée, et le Premier ministre prendra toutes dispositions utiles pour assurer les arbitrages nécessaires entre les différents ministères compétents.

M. Durafour a soulevé plusieurs problèmes auxquels j'ai déjà fait allusion dans mon exposé de lundi soir. Qu'il me suffise d'insister sur deux points.

D'abord, en ce qui concerne les finances locales. De nombreux orateurs, siégeant sur tous les bancs de l'Assemblée m'ont fait observer ceci : il est bon que le Gouvernement s'engage dans la voie de la coopération avec les collectivités locales : des attributions nouvelles ont été accordées aux conseils généraux quant à l'aménagement du territoire, la planification des équipements, le développement économique et les assemblées départementales siègent actuellement dans toute la France pour assurer ces nouvelles attributions ; il est également excellent que les compétences des conseils municipaux soient étendues du fait de la suppression des tutelles ; mais il subsiste néanmoins un problème crucial, celui des finances locales.

A cela je réponds que nous nous sommes précisément engagés dans cette voie parce que, cette année, des décisions fondamentales ont été prises pour la rénovation de la fiscalité locale, conformément d'ailleurs à la volonté maintes fois exprimée par le Parlement. Restait la question essentielle, celle des recettes nouvelles. Deux voies s'ouvraient devant le Gouvernement. Il aurait été possible de transférer certaines attributions des communes et des départements à l'Etat. Je ne crois pas que cette solution eût été bonne. Ce qui importe, à mon avis, c'est d'instaurer une véritable démocratie locale, c'est-à-dire faire en sorte que les attributions des conseils généraux et des conseils municipaux non seulement ne soient pas réduites mais élargies. Pour cela il convient de leur affecter des recettes nouvelles.

C'est précisément la voie dans laquelle le Gouvernement s'est engagé. Déjà des comités interministériels ont étudié ce problème et je crois pouvoir dire qu'il sera rapidement tranché. Il demande des études très poussées car nous sommes là dans un domaine fort complexe. Toutefois on peut dire qu'un pas décisif vient d'être franchi. Le Premier ministre a en effet déclaré devant l'Assemblée nationale, le 15 octobre, que l'étude de recettes nouvelles pour les collectivités locales était entreprise, ces recettes étant la contrepartie d'attributions nouvelles, de telle façon que l'équilibre de leurs budgets ne soit pas compromis.

M. Durafour nous a fait part d'une préoccupation de M. Sudreau relative à l'utilisation progressive des préfectures comme centres d'information du public. Il y a déjà plusieurs semaines, par une démarche commune de MM. Bozzi et Charret, vos rapporteurs, j'avais été saisi de ce problème. Je profite donc de l'occasion pour leur répondre.

Je partage entièrement leur préoccupation et je suis en mesure de les informer que la moitié des préfectures de France disposent déjà d'un bureau d'accueil. Les hôtesses qui y sont employées fournissent des renseignements et remettent au public les principaux formulaires à remplir. Elles aiguillent les demandeurs sur les différents services compétents, qu'il s'agisse des services de la préfecture ou d'autres services. Les bureaux d'accueil qui ont été créés dans les grandes préfectures et dans les nouvelles préfectures de la région parisienne vont encore plus loin puisqu'ils délivrent maintenant la plupart des pièces relativement simples : cartes d'identité, passeports, cartes grises, permis de conduire, cartes d'étranger, et j'ai donné des instructions pour que, dans les départements qui ne possèdent pas encore de bureaux d'accueil, les préfets examinent personnellement la situation et qu'ils étudient la possibilité d'en créer un.

D'autre part, et comme cela me l'a été demandé, j'ai veillé à compléter la formation des agents qui sont en contact avec le public, et dans ce but, j'ai prescrit l'organisation de stages. Le dernier d'entre eux a eu lieu au premier trimestre de cette année avec la collaboration des services de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction

publique et des réformes administratives. Ces stages se développent également sur le plan régional avec le concours du bureau central d'organisation et des méthodes qui d'ailleurs vient de mettre au point et de publier une brochure sur ce problème des bureaux d'accueil dans les administrations.

J'ai donc la volonté de développer, dans les préfectures, le souci du public, et de faire en sorte que celui-ci puisse être à la fois bien accueilli et bien renseigné, que les publications des préfectures lui soient rendues plus accessibles, et que notamment le *Bulletin des actes administratifs* ne soit plus purement juridique et administratif mais se présente sous la forme d'une publication plus facile à lire et présentant l'ensemble de la vie du département.

M. Edouard Charret, rapporteur spécial de la commission des finances. Très bien !

M. le ministre de l'intérieur. Je souhaite en outre que les renseignements que l'on peut tirer actuellement de l'informatique, en accord avec l'I. N. S. E. E., soient diffusés par les préfectures à l'attention des entreprises et de tous les agents de l'économie, car nous avons le plus grand intérêt à avoir des renseignements très précis.

Je souhaite donc pleinement que la proposition de vos rapporteurs et de M. Sudreau aboutisse et que les préfectures deviennent le centre d'informations de tous les services publics du département ; cela, bien entendu, pour les informations générales, les services extérieurs de l'Etat devant conserver l'information technique qu'ils sont seuls capables de diffuser.

En conclusion, je tiens à bien souligner la nécessité du très grand effort qui s'impose pour que les services publics soient toujours au service du public. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... J'appelle maintenant les crédits du ministère de l'intérieur :

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

« Titre III : + 163.008.923 francs ;
« Titre IV : — 1.700.000 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 56.992.000 francs ;
« Crédits de paiement, 21.500.000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 462.008.000 francs ;
« Crédits de paiement, 53.150.000 francs. »

La parole est à M. Bozzi, sur le titre III.

M. Jean Bozzi. Je sais que M. le ministre de l'intérieur doit se rendre tout à l'heure au conseil des ministres ; par courtoisie envers lui, je renonce à la parole.

M. le président. Vous avez d'autre part, en qualité de rapporteur pour avis, présenté un amendement n° 163 qui tend à réduire de 100.000 francs les mesures nouvelles du titre III. Vous avez la parole pour défendre cet amendement.

M. Jean Bozzi, rapporteur pour avis. Avant de retirer cet amendement — ce que la commission m'a expressément autorisé à faire lorsqu'à ma demande elle a bien voulu l'accepter — je voudrais entendre les explications du ministre sur les deux points suivants.

La commission souhaite que deux mesures essentielles puissent être prises.

En premier lieu, il conviendrait d'élever le montant et le pourcentage des subventions accordées aux collectivités locales, communes et départements, pour leur permettre de mieux s'équiper en matériel de lutte contre l'incendie. En second lieu, il faudrait renforcer substantiellement les moyens de lutte contre les incendies dans la région méditerranéenne. Il nous a semblé que si justifiée que puisse être la décision de doter le régiment de sapeurs-pompiers de Paris de nouvelles et importantes res-

ponsabilités — encore qu'elles puissent être considérées comme insuffisantes par les responsables de la lutte contre l'incendie dans la région parisienne — il n'en subsiste pas moins un grave décalage entre ce qui a été prévu pour renforcer les moyens d'action contre l'incendie dans la région parisienne et l'effort très sensiblement moindre consenti pour la région méditerranéenne qui a été cette année victime d'incendies catastrophiques.

Si, sur ces deux points, M. le ministre de l'intérieur pouvait nous apporter des apaisements, je serais disposé à retirer mon amendement.

M. Guy Ducoloné. Ce n'est pas en déshabillant Paris que vous habillerez la région méditerranéenne !

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

M. le ministre de l'intérieur. Le décalage signalé par M. Bozzi existait effectivement. Mais après la mise au point du budget, la discussion interministérielle a continué et de nouveaux crédits ont pu être obtenus pour la Provence. Ces crédits ont été obtenus non seulement sur le « collectif » de 1970, où figurent à divers titres des crédits supplémentaires d'un montant d'environ 18 millions, mais aussi sur l'année 1971, où la dotation consacrée à la lutte contre l'incendie sera majorée de 11 millions ; soit au total un effort substantiel d'environ 30 millions de francs, bien supérieur donc aux 16 millions dont bénéficie la brigade de sapeurs-pompiers de Paris.

Sous le bénéfice de ces explications, je demande à M. Bozzi de bien vouloir retirer son amendement.

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

M. Jean Bozzi, rapporteur spécial. Je le fais d'autant plus volontiers que, conscient de mes responsabilités d'élu national, il me répugne — et je réponds ainsi à notre collègue M. Ducoloné — d'avoir l'air d'opposer une partie de la France à l'autre. C'est toujours une façon de faire détestable et je m'étais mis dans le cas d'avoir l'air d'agir ainsi ; je suis donc heureux de pouvoir « rectifier le tir ».

M. le président. L'amendement n° 163 est retiré. La parole est à M. Barel, pour répondre à la commission.

M. Virgile Barel. Monsieur le ministre, est-il exact que, faute de crédits, les services de la protection civile n'ont pas pu acheter à l'industrie canadienne les pièces de rechange nécessaires aux « Canadair » utilisés pour l'extinction des incendies, ces appareils fonctionnant très difficilement après quelques heures d'emploi ?

D'autre part, un incendie, qui a éclaté avant-hier à L'Escarène, dans les Alpes-Maritimes, dure peut-être encore parce que les hommes nécessaires à son extinction n'ont pas pu être amenés, bien que le chef responsable les ait réclamés.

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

M. le ministre de l'intérieur. Monsieur Barel, ne laissez pas supposer que les Canadair sont trop fragiles et qu'ils ont besoin de fréquentes révisions.

Certes, il est exact qu'ils doivent être révisés toutes les vingt-cinq heures lors de la première année d'utilisation. Mais cela n'a rien d'exceptionnel ; il en est de même pour la plupart des avions. On ne pourrait concevoir d'exposer les pilotes à la mort par un emploi des Canadair non conforme à la sécurité.

Ces appareils ont rendu de très grands services et ont rempli complètement leurs missions. Il ne faut pas croire certaines assertions qui ont été lancées.

En ce qui concerne les pièces détachées, il n'y a pas eu manque de crédits. Cependant, les Canadair ont subi une utilisation intense cette année. Des incidents se sont donc produits, qui ont conduit à un réapprovisionnement en pièces détachées.

En second lieu, vous avez évoqué le renforcement des effectifs de lutte contre les incendies. Incontestablement, il faut aller dans ce sens. Dans ce but, nous avons obtenu de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale qu'il mette à notre disposition douze compagnies de l'armée. C'est un grand tournant dans l'histoire de la protection civile que cette participation de l'armée dans le cadre du service national. Il est bien certain qu'une des préoccupations fondamentales du Gouvernement est d'assurer une bonne protection civile. (Applaudissements sur plusieurs bancs.)

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

M. Franck Cazenave. Monsieur le ministre, je souligne que ce n'est pas parce que ce sont des hydravions que l'on doit réviser les Canadair. Les avions à hélice sont révisés de la même façon...

M. le ministre de l'intérieur. C'est exact.

M. Franck Cazenave... toutes les vingt-cinq, cinquante, deux cent cinquante et cinq cents heures.

En réalité, les hydravions présentent l'inconvénient d'être tributaires du temps. Par grand vent, ils ne peuvent se poser sur un plan d'eau ou, s'ils y parviennent, ils ne peuvent faire eau. C'est donc le principe même qui est en cause. Mais je crois savoir que des hélicoptères sont à l'étude : peut-être résoudreont-ils le problème.

Cela dit, je reviens sur vos déclarations relatives à la lutte contre les incendies. Dans les Landes, nous sommes devenus des experts. Il me faut donc revenir constamment sur la question de la taxe sur le déboisement, c'est-à-dire la taxe à l'arrachage des arbres. En ce qui concerne les régions en cause, comme les autres, cette question est à revoir complètement.

Nous avons beaucoup parlé, dans les Landes, de la mesure prise par le ministre de l'agriculture ; nous l'avons bien examinée et nous sommes arrivés à cette conclusion qu'elle va à l'encontre de la lutte contre l'incendie et qu'elle a été prise un peu hâtivement. Le Gouvernement s'honorerait en réexaminant cette décision.

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

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédits proposée pour le titre IV.

(La réduction de crédits est adoptée.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. J'appelle maintenant les crédits concernant les rapatriés :

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

« Titre III : — 45.054 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédits proposée pour le titre III.

(La réduction de crédits est adoptée.)

M. le président. J'appelle maintenant les articles 63 et 77 rattachés à ce budget.

[Article 63.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 63 :

TITRE II

DISPOSITIONS PERMANENTES

I. — Mesures d'ordre fiscal.

« Art. 63. — La taxe de voirie est supprimée en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer. »

M. Poncelet a présenté un amendement n° 91 qui tend à supprimer cet article.

La parole est à M. Charret, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'intérieur et les rapatriés.

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Lorsqu'elle a examiné les articles de la seconde partie de la loi de finances, la commission des finances a adopté l'article 63 dans son texte original sans en apporter la moindre modification.

Ensuite, la commission a été appelée à statuer sur les amendements présentés depuis sa réunion précédente et, entre autres, sur l'amendement de M. Poncelet à l'article 63. Elle a été

sensible aux arguments invoqués par M. Poncelet à l'appui de son amendement ; elle a estimé que cet amendement lui apportait des éléments d'information qui lui avaient manqué lors de son premier examen et elle a, dans ces conditions, adopté l'amendement tendant à la suppression de l'article 63.

M. le président. L'amendement n° 19 de M. Poncelet est donc repris par la commission des finances.

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. C'est exact, monsieur le président.

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

M. le ministre de l'intérieur. Je demande à l'Assemblée de ne pas adopter l'amendement de M. Poncelet repris par la commission des finances et cela dans l'intérêt des communes. A ce sujet, j'apporterai quelques éléments d'information supplémentaires à la commission des finances.

La taxe de voirie n'est plus une taxe spécifique en ce qui concerne son assiette, qui est exactement la même que celle des autres centimes. La taxe de voirie n'est donc qu'un centime supplémentaire, mais qui présente pour les communes l'inconvénient d'entraîner des frais de recouvrement beaucoup plus importants que les autres centimes. C'est la raison pour laquelle la direction des collectivités locales demande la suppression de cette taxe qui revient plus cher aux communes.

D'autre part, la taxe de voirie présente l'inconvénient supplémentaire de n'être pas prise en compte pour le remboursement de la contribution foncière des propriétés nouvellement bâties, ce qui, bien entendu, n'est pas le cas pour les autres centimes, en sorte que les communes subissent une perte de recettes.

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

M. Louis Sallé. Monsieur le ministre, je n'avais pas été sensible aux arguments avancés par M. Poncelet en commission des finances, et c'est pourquoi je n'avais pas voté cet amendement, mais votre démonstration ne m'a pas convaincu.

Ne serait-il pas possible, dans ces conditions, de laisser aux municipalités le soin de juger elles-mêmes si elles doivent ou non intégrer les taxes de voirie dans les centimes communaux ou, simplement, s'en tenir au *statu quo* ?

Les communes devraient pouvoir choisir elles-mêmes la solution qui leur convient.

M. le ministre de l'intérieur. Mais c'est le régime actuel. Les taxes de voirie sont intégrées.

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

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Je regrette que M. Poncelet ne soit pas là pour défendre son amendement, que je suis navré de ne pouvoir retirer.

J'ai tout à l'heure exprimé l'opinion de la commission des finances. L'Assemblée doit maintenant se prononcer.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Denis.

M. Bertrand Denis. J'appelle l'attention de mes collègues et de M. le ministre de l'intérieur sur l'importance de la décision à prendre.

La suppression pure et simple de la taxe de voirie ne présente guère d'inconvénients pour les maires que nous sommes. Que les centimes s'appellent taxe de voirie ou centimes ordinaires, peu importe !

Mais il faut se rappeler que, en matière de baux ruraux, la taxe de voirie est payable par le locataire alors que les centimes sont payables par le propriétaire.

Nous allons donc innover, en quelques minutes, en une matière très importante...

M. le ministre de l'intérieur. Monsieur Bertrand Denis, ce que vous avez dit n'est plus vrai maintenant !

M. Bertrand Denis. Je regrette, monsieur le ministre, selon les usages ruraux, les choses se passent bien ainsi.

M. le ministre de l'intérieur. Non.

M. Bertrand Denis. Le propriétaire a la possibilité de distinguer dans les centimes ceux qui sont affectés à la voirie et d'en demander la répétition au fermier.

Pour ma part, je souhaite que les rapports entre propriétaires et locaux soient les meilleurs possible et je rappelle qu'il est fort agréable, pour un exploitant agricole, d'avoir un propriétaire avec lequel il est en bon termes et qui prend à sa charge les frais du foncier.

Pour que ces rapports restent bons, il ne faut pas introduire du sable dans la machine. Or en supprimant la distinction faite

en matière de taxe de voirie, on introduit précisément du sable dans la machine.

Je parle en connaissance de cause et en praticien, si j'ose dire.

M. le ministre de l'intérieur. L'article 854 du code rural a été modifié en décembre 1969.

M. Vincent Ansquer, vice-président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. C'est le Parlement qui a voté cette modification.

M. Bertrand Denis. Mais elle n'est pas appliquée.

M. le ministre de l'intérieur. C'est un tort !

M. Bertrand Denis. Je demande à mes collègues de voter l'amendement.

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

M. le ministre de l'intérieur. J'appelle l'attention de l'Assemblée sur le fait que, en adoptant l'amendement de M. Poncelet, elle ne diminuerait pas les charges des communes.

En revanche, le vote du texte présenté par le Gouvernement entraînera une réduction de ces charges.

M. Bertrand Denis. Comment ?

M. le président. La commission des finances maintient-elle l'amendement n° 91 ?

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 91 présenté par M. Poncelet, repris par la commission des finances et repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 63.

(L'article 63 est adopté.)

[Article 77.]

M. le président. « Art. 77. — Les recettes supplémentaires procurées par tout relèvement du tarif des amendes forfaitaires et des amendes de composition seront prélevées sur les recettes de l'Etat au profit du fonds d'action locale prévu par l'article 39-3° de la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966 en vue de financer des opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation.

« Pour le calcul des sommes à verser en 1971 au fonds d'action locale, le montant des recettes destinées au budget de l'Etat est, sur la base des prévisions de recouvrement de 1970, estimé provisoirement à 80 millions de francs.

« Le fonds d'action locale répartira ces recettes entre les communes et les établissements publics remplissant les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat. Ce même décret fixera les modalités de répartition des recettes susvisées, ainsi que les travaux pouvant être financés sur leur produit. »

M. Rivain, rapporteur général, a présenté un amendement n° 73, qui tend à supprimer le deuxième alinéa de cet article.

La parole est à M. Charret, rapporteur spécial.

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. L'affectation aux collectivités locales du relèvement du produit des amendes correspond à un vœu qui a été souvent exprimé par de nombreux collègues et, récemment encore, par le rapporteur spécial lors du vote du budget du ministère de l'intérieur. En ce sens, l'orientation donnée par l'article 77 est bonne et mérite d'être approuvée.

Il semble, cependant, que cet article comporte une contradiction. Son premier alinéa dispose que seront affectées au fonds d'action locale les recettes supplémentaires procurées par tout relèvement des amendes. Le second alinéa indique que le montant des recettes globales dues à la perception des amendes est provisoirement estimé pour 1971 à 80 millions de francs. Cette disposition paraît de nature à limiter le versement qui sera effectué au fonds d'action local, alors que le premier alinéa ne fait état d'aucune limitation. Ce second alinéa peut donc être considéré soit comme superflu, soit comme restrictif pour les collectivités locales.

Aussi la commission des finances a-t-elle adopté, sur la proposition de son rapporteur général, un amendement de suppression de ce deuxième alinéa.

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

M. le ministre de l'intérieur. Je demande à l'Assemblée de ne pas adopter cet amendement.

Si nous ne fixons pas nous-mêmes, sur la proposition du Gouvernement, le montant des recettes destinées au budget de l'Etat, qui fixera ce montant, puisque nous n'avons droit, nous, communes, qu'au supplément ? Ce sera unilatéralement le ministère des finances. Or la direction générale des collectivités locales, qui a beaucoup insisté pour que soit inscrit ce plancher, ne pourra pas assurer effectivement ce contrôle que nous aimerions pouvoir renouveler chaque année, et pouvoir discuter comme le ministère de l'intérieur discute l'augmentation du versement représentatif de la taxe sur les salaires.

Le Gouvernement tient donc à ce que soit maintenue cette somme dans l'article 77.

M. le président. La parole est à M. Bozzi, rapporteur pour avis, pour répondre au Gouvernement.

M. Jean Bozzi, rapporteur pour avis. La commission des lois n'a pas eu à connaître de l'amendement n° 73. Seulement, l'esprit dans lequel elle avait formulé, dans les rapports précédents et encore cette année, un certain nombre de recommandations au Gouvernement fait que, sur le fond même, elle n'est pas hostile à cet amendement.

Mais je saisis l'occasion qui m'est donnée de reprendre la parole, pour dire à M. le ministre de l'intérieur à quel point les finances des départements demeurent obérées par le problème des auxiliaires départementaux, qu'il n'a pas traité dans ses réponses, pourtant très substantielles, aux différents orateurs.

Je voudrais connaître l'engagement que le ministre peut prendre de se saisir de ce problème et le résoudre dans un délai dont nous admettons parfaitement qu'il puisse être de plusieurs années, s'agissant d'un sujet délicat.

Les auxiliaires départementaux, qui effectuent des tâches d'Etat et qui sont encore payés sur les budgets départementaux, posent un problème difficile. Je l'ai soulevé l'autre soir au nom de la commission des lois, mais c'est un point sur lequel, monsieur le ministre, vous n'avez pas répondu.

Et, puisque j'en suis à évoquer les points sur lesquels vous n'avez pas répondu, permettez-moi de vous rappeler, brièvement, que nous serions heureux de connaître les intentions du Gouvernement en matière de lutte contre la fraude électorale.

Je suis de ceux qui vous approuvent lorsque vous dites — vous le répétez souvent et vous avez raison — que le pouvoir se tire non de l'agitation de la rue, mais des urnes. Vous devriez donc faire en sorte que le pouvoir qui sort des urnes en sorte avec les mains nettes et que l'autorité des élus puisse s'exercer sans être entachée par les conditions fâcheuses dans lesquelles elle aurait pu être conquise.

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

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, je ne comprends pas bien pour quelle raison vous avez fixé une somme.

Je conçois que l'Etat doit percevoir le montant des amendes comme il l'a fait jusqu'à présent et que c'est seulement le surplus qui sera versé au fonds d'action locale. Il suffit de le spécifier avec précision. Mais pourquoi indiquer 80 millions, plutôt que 75 millions ou 100 millions ? Et si cette somme n'était pas atteinte ?

Vous devriez modifier le texte de l'article en indiquant simplement, sans fixer un chiffre, que l'Etat continuera à percevoir le montant précédent de l'amende et que le surplus sera versé au fonds d'action locale.

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

M. le ministre de l'intérieur. Sur l'amendement, ma réponse est très nette : je préfère qu'il y ait un chiffre, pour que nous sachions à quoi nous en tenir.

Ce chiffre a été calculé par le ministère de l'économie et des finances et le ministère de l'intérieur pour savoir ce qui revient à l'Etat. Ce qui est au-dessus nous revient. Ensuite, nous ferons évidemment toutes les vérifications nécessaires et ce chiffre sera revu l'année prochaine.

Si nous ne fixons pas un chiffre, nous nous exposons à des calculs compliqués pour définir la part de l'Etat et la part des communes. Vous risquez ainsi que ne soit pas défini clairement le montant affecté aux communes, surtout la première année, qui est une année d'expérience. Car les calculs pour les attributions aux communes seront plus difficiles que vous ne le croyez — nous en parlerons à propos de l'amendement suivant.

Je demande donc, très fermement, en tant que tuteur des collectivités locales, que l'on maintienne ce chiffre et la direc-

tion générale des collectivités locales procédera à toutes les vérifications nécessaires pour que les communes reçoivent leur dû.

Nous reprendrons ce débat l'an prochain lorsque nous fixerons un nouveau chiffre dans la loi de finances, compte tenu de l'expérience de cette année.

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, vous avez bien dit qu'il s'agissait là d'un plancher ?

M. le ministre de l'intérieur. D'un plancher, en effet, pour les collectivités locales et d'un plafond pour l'Etat.

M. le président. Dans ces conditions, que décide la commission ?

M. le rapporteur spécial. En l'absence de M. Rivain, je ne peux pas retirer l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 73 repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Philippe Rivain, rapporteur général, et MM. Caldagués, Jacques Richard et Edouard Charret ont présenté un amendement n° 74 tendant à rédiger ainsi la dernière phrase du troisième alinéa de l'article 77 :

« Ce même décret fixera les modalités de répartition des recettes susvisées dans le cadre de chaque région de programme ainsi que les travaux pouvant être financés sur leur produit. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Bozzi, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, sans préjuger votre décision sur cet amendement, je me permets de vous prévenir tout de suite que je ne me laisserai pas convaincre aussi facilement que pour le précédent.

M. le ministre de l'intérieur. Nous verrons !

M. Bozzi, rapporteur spécial. En effet, cette répartition doit se faire non sur le plan local — ce que d'ailleurs nous n'avons pas demandé — mais sur le plan régional. Mais vous admettez avec moi que ce seront les habitants de Paris, de Lyon ou de Marseille qui paieront le plus grand nombre d'amendes.

Dans ces conditions, je ne crois pas que l'on puisse faire bénéficier certaines petites collectivités locales du supplément d'amendes et que leurs finances soient ainsi alimentées par les grandes villes.

Cet amendement, dont les premiers signataires sont MM. Caldagués et Richard, a donné lieu au sein de la commission des finances à une discussion assez longue dans laquelle sont intervenus M. Chauvet et certains autres de nos collègues, mais la commission des finances a été unanime pour voter cet amendement qui permettra de laisser à la région de programme le bénéfice des amendes qui seront payées sur son territoire.

Alors, monsieur le ministre, je vous demande instamment d'accepter cet amendement qui traduit véritablement le vœu des collectivités locales. (Applaudissements.)

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

M. le ministre de l'intérieur. Cet amendement va à l'encontre des intentions manifestées par M. Charret puisqu'il demande que cette répartition se fasse par région de programme, dans l'intention que les fonds procurés par les suppléments d'amendes soient attribués aux villes qui les perçoivent, par exemple Lyon, Marseille et Paris.

Si la répartition se fait par région de programme, c'est le contraire de ce que demande la commission des finances qui se passera puisque la répartition qui sera faite de ces amendes entrera dans la caisse des villes qui les auront perçues.

Si nous avons confié au fonds d'action locale le soin de faire cette répartition la première année, c'est pour que les intérêts des communes soient véritablement bien défendus. Nous avons indiqué dans l'exposé des motifs que le bénéfice des amendes perçues devait revenir aux communes. C'était là notre objectif.

Nous voulons qu'il y ait un lien entre la perception des amendes et les recettes destinées à effectuer tous les travaux nécessaires, afin que la circulation puisse être améliorée dans les villes qui ont imposé ces amendes.

Pourquoi n'avons-nous pas envisagé une espèce de répartition automatique selon laquelle chaque commune pourrait percevoir le supplément qui provient des amendes ? Nous l'avons fait parce que la mise en œuvre de ce système sera complexe la première année. Le fonds d'action locale a l'habitude de défendre les collectivités locales, parce que les élus locaux y sont en majorité. Il faudra donc effectivement que cette répartition

puisse être faite convenablement, c'est-à-dire conformément aux intérêts des communes. C'est vraiment la meilleure manière de faire la répartition.

Si cette répartition était faite par région de programme, qui la ferait, comment serait-elle calculée ? Par la conférence administrative régionale ou par le préfet de région ? Non ! il est bien préférable, je vous l'assure, que ce soit le fonds d'action locale qui, surtout la première année, défende les collectivités locales avec l'appui de la direction des collectivités locales et surtout des élus qui sont en majorité dans ce fonds d'action locale.

Nous avons beaucoup réfléchi à cette solution et je suis persuadé que si nous en avions discuté en commission des finances, celle-ci se serait rangée à notre avis.

M. le président. La parole est à M. de la Malène, pour répondre au Gouvernement.

M. Christian de la Malène. Monsieur le ministre, vous ne m'avez convaincu qu'à moitié.

Voilà pour la première fois une recette qui est localisable et qui ne crée pas de frontières fiscales entre les collectivités locales. A peine créée, on s'empresse de la nationaliser en quelque sorte.

Depuis toujours, nous recherchons des ressources locales de ce type, ce qui est très rare.

Pourquoi, immédiatement, s'empresse-t-on de les transférer à un organisme national, dont je ne dis pas de mal — j'en suis membre — mais le raisonnement est tout de même étonnant. C'est pour cela que beaucoup d'entre nous ont désiré conserver un caractère local à la recette en la répartissant dans le cadre des régions de programme.

D'autre part, il n'est pas très juste que cette recette soit perçue entièrement au bénéfice de la commune. Nous en sommes tout à fait conscients.

Dans la région parisienne, que je connais bien, il est normal que la banlieue bénéficie d'une partie des ressources. C'est pour cela que nous avons envisagé cette formule de la répartition dans le cadre régional. Je ne dis pas qu'elle soit parfaite. Quand vous rappelez que le fonds d'action locale est là pour défendre les communes et pour répartir les ressources, je comprends bien vos arguments, ce sont des arguments d'opportunité car vous pensez que le mécanisme fonctionnera difficilement au niveau communal.

J'ai reconnu que la répartition serait injuste au niveau des régions de programme faute d'un mécanisme efficace. Mais quand vous dites : nationalisons cette recette localisable et répartissons-la sur le plan national, je ne suis pas sûr que le fonds d'action locale soit l'organisme parfait pour cette répartition.

Au sein du fonds d'action locale, nous verrons des représentants des différentes communes s'opposer parce qu'ils défendent des intérêts contraires. Or il n'est jamais très agréable de voir s'affronter les représentants des petites et des grandes communes. C'est pourquoi nous avons essayé de trouver un *modus vivendi* pour toutes les communes au niveau de la région. Un tel accommodement nécessite la mise en place d'une procédure. C'est, croyons-nous, la meilleure solution. Nous regrettons, naturellement, que la solution communale ne soit pas retenue. Encore une fois, nous nous sommes placés sur le plan des principes.

Chaque fois que nous parlons de la réforme des finances des collectivités locales — Dieu sait si nous en parlons — et que nous essayons de trouver une ressource adaptée, nous butons sur la difficulté de localiser cette ressource sans créer des frontières fiscales.

C'est le problème type de la recette localisable. Or, qu'en fait-on ? On la répartit dans le cadre national. Il y a là, vous l'avouerez, quelque chose d'étonnant.

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

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, j'ai beaucoup apprécié votre réponse.

Comme M. de la Malène, rapporteur général du budget de la ville de Paris, je ne mets pas en doute la qualité ni la façon dont le fonds d'action locale et votre direction des collectivités locales défendent les collectivités locales. Le problème n'est pas là. Nous savons fort bien que la direction des collectivités locales reconnaît que cette ressource appartient aux collectivités locales et non pas à l'Etat.

Cependant, une fois la répartition opérée par le fonds d'action locale à l'intérieur des communes — et je rejoins sur ce point M. Caldaguès, M. de la Malène et les orateurs qui sont intervenus dans ce sens — nous demandons que les communes récupèrent les suppléments d'amendes qu'elles auront perçus.

Vous avez dit dans votre réponse, monsieur le ministre, que l'exposé des motifs l'indiquait. Or je n'ai pas trouvé une telle indication dans ce document. Souvenez-vous, monsieur le ministre, des discussions qui se sont instaurées sur le recrutement des contractuels par les communes avec vous-même et vos prédécesseurs.

Comme je l'ai rappelé récemment, c'est à l'initiative du maire de Lyon que j'avais commencé cette campagne. Mais, d'un commun accord, nous avons décidé de ne pas pousser l'affaire plus loin car vous aviez déjà promis de revoir le problème et de le rendre officiel par un amendement ou un nouvel article.

Nous étions convenus de fixer un seuil de 300.000 habitants — ce qui a d'ailleurs peu d'importance — mais il était bien indiqué que chaque commune qui le voudrait pourrait majorer le montant des amendes actuelles et percevoir le supplément de ce montant.

Il faut que vous nous affirmiez, monsieur le ministre, que le montant qui sera perçu en supplément si les communes le désirent, sera affecté à la commune où sera collectée l'amende. Car, ne l'oubliez pas, relever le taux des amendes ne constituera pas, pour elles, une obligation. Si Paris décide ce relèvement et que Lyon ne le fasse pas, Lyon va bénéficier des contraventions payées par les Parisiens. L'inverse pourrait aussi bien se produire. Il faudrait donc indiquer que le montant du supplément des amendes sera versé à la collectivité locale qui aura perçu ou dressé lesdites contraventions.

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

M. le ministre de l'intérieur. Je réponds tout d'abord à M. Charret que les amendes sont prévues dans le code pénal et que leur augmentation sera fixée soit par décret, dans la mesure où cette décision ressortira au domaine réglementaire, soit par la loi, dans la mesure où cette augmentation dépassera un certain montant, auquel cas le Parlement en sera saisi, de sorte que le dernier argument n'est pas convaincant.

Mais M. Charret a raison de demander que soit affirmé très nettement le principe selon lequel la répartition sera effectuée au prorata du nombre de contraventions constatées sur le territoire des communes. Cela, je l'affirme hautement. Ce sera réalisé par décret. Il n'y a pas de discussion sur ce point. (Applaudissements.)

M. le président. La commission maintient-elle l'amendement n° 74 ?

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Je n'ai pas le droit de retirer cet amendement, mais les explications fournies par le ministre de l'intérieur me donnent, pour ma part, entière satisfaction ainsi, je le suppose, qu'à MM. de la Malène, Rivain, Caldaguès et Jacques Richard.

M. le président. Donc, vous le maintenez, monsieur le rapporteur ?

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. J'y suis bien obligé, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 74 repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 77.

(L'article 77 est adopté.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'intérieur et des crédits concernant les rapatriés.

TRANSPORTS

II. — Aviation civile.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (II. — Aviation civile).

La parole est à M. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour l'aviation civile.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, un examen d'ensemble du budget de l'aviation civile montre que la progression d'une année sur l'autre des crédits de paiement atteint 5,9 p. 100, soit sensiblement moins que la progression moyenne des crédits budgétaires, qui s'accroissent, eux, de 8,7 p. 100.

Pour les dépenses ordinaires, la progression atteint 8,8 p. 100, soit un chiffre voisin de celui du budget général. C'est donc sur les dépenses en capital que nous constatons un ralentissement dans l'accroissement des dotations budgétaires.

J'ai montré dans mon rapport écrit l'évolution des dépenses ordinaires entre les différents services du secrétariat général à l'aviation civile. A l'examen, celui-ci apparaît davantage comme un faisceau de services juxtaposés que comme une administration véritablement structurée. Une série de directions — transports aériens, navigation aérienne, bases aériennes, météorologie aérienne, service de la fonction aéronautique — constituent autant de structures verticales entre lesquelles n'existe pas de véritable et nécessaire coordination.

La prise en location d'un ensemble de locaux à usage de bureaux avenue de Friedland a déjà permis un certain regroupement de services jusqu'alors dispersés. Elle pourrait contribuer à faciliter une réforme des structures du secrétariat général à l'aviation civile.

La grève des contrôleurs de la circulation aérienne trouvait son origine dans la croissance du trafic et dans l'évolution constante des techniques de contrôle. La nécessité d'adapter les services à cette constante évolution s'est longtemps heurtée à la rigidité relative des structures de la fonction publique.

Cependant des avantages notables ont été accordés au personnel tant sur le plan indemnitaire que sur le plan statutaire.

Le projet de budget pour 1971 traduit l'incidence de ces mesures; le montant global des rémunérations des agents de la navigation aérienne marque une augmentation de 32 p. 100.

Mon rapport comporte un tableau classant les différents aéroports selon leur activité. J'indiquerai seulement que de 1966 à 1969 le trafic d'Orly a augmenté de 65,8 p. 100.

Le Gouvernement a estimé qu'il était nécessaire que cet aéroport dispose de moyens complémentaires venant s'ajouter à ceux provenant de l'emprunt et de l'autofinancement. Il a donc inscrit dans le budget de 1971 le versement d'une dotation en capital de 120 millions de francs.

Pour faire face à un accroissement prévisible du trafic qui portera le trafic passager de 12,7 millions en 1970 à 24,5 millions en 1975 et à 45 millions en 1980, le programme d'équipement prévoit, d'une part, l'extension de l'aéroport d'Orly en vue de porter sa capacité totale à 15 millions de passagers; d'autre part, l'aménagement d'une première tranche de l'aéroport de Roissy-en-France d'une capacité, au départ, de 7 à 8 millions de passagers avec mise en service dès 1974.

Pour réaliser l'ensemble des programmes prévus au VI^e Plan, l'aéroport de Paris devra investir des sommes de l'ordre de 550 à 600 millions de francs. Devant un pareil effort, je dois insister, monsieur le ministre, me faisant en cela l'interprète de la commission des finances, pour vous demander que soient connues les intentions du Gouvernement quant aux dessertes des aéroports de la région parisienne.

La nécessité de prendre rapidement les décisions qu'impose la saturation des communications entre Paris et Orly a été soulignée avec insistance au sein de la commission des finances par plusieurs de mes collègues.

Il existe évidemment une contradiction flagrante entre la lenteur grandissante avec laquelle un voyageur se déplace du centre de la capitale à l'aéroport et la vitesse croissante de l'appareil qui l'emporte de cet aéroport vers sa destination finale.

Si des mesures n'interviennent pas rapidement, la situation ne pourra que s'aggraver en raison de la progression du trafic aérien, même si la mise en service, dans quelques années, de l'aéroport de Roissy-en-France répartit ce trafic entre deux grandes plates-formes modernes.

Alors que l'année 1968 a été marquée, notamment pour la compagnie nationale Air France et la compagnie Air Inter, par des difficultés liées aux grèves des mois de mai et de juin, l'année 1969 apparaît, dans les statistiques, comme particulièrement favorable.

Par son trafic, la compagnie nationale Air France se place au deuxième rang des compagnies européennes et au quatrième rang dans le monde pour le trafic international. Air France exerce son activité dans les secteurs internationaux concurrentiels. De ce fait, il n'est pas sans intérêt d'examiner rapidement certains des problèmes qui se posent dès 1970 à l'industrie du transport aérien international et qui influencent, par la force des choses, la situation d'Air France.

Cette année a été caractérisée par la mise en service des premiers appareils gros porteurs, les Boeing 747. Or, la mise en ligne des nouvelles générations d'appareils se produisant au moment où le transport aérien atteint une nouvelle dimension a comme corollaire un accroissement extrêmement impor-

tant des investissements en matériel volant et en matériel au sol qui pèsera lourdement sur l'économie des compagnies aériennes.

Pour Air France, les investissements des années 1970 à 1974 seront d'environ cinq milliards de francs, soit une somme nettement supérieure aux 3.400 millions de francs qui avaient été investis de 1948 à 1967, c'est-à-dire pendant vingt ans.

Il faut noter que, par rapport à certaines compagnies étrangères, les investissements d'Air France ne correspondent nullement à une politique très offensive en matière de capacités, mais représentent au contraire le minimum acceptable si l'on veut éviter que le transport aérien français, qui est une des premières industries fournissant des devises et qui occupe dans le monde une place que l'on peut considérer comme exceptionnelle, ne soit pas littéralement « laminé » par des concurrents plus puissants ou mieux soutenus.

L'application de la décision antérieurement prise de doubler le capital d'Air France — et qui s'était normalement traduite par l'inscription d'une subvention de 80 millions de francs en 1970 — n'est pas poursuivie en 1971.

Votre rapporteur estime que cet état de chose est préoccupant. La disproportion entre le capital et les dépenses d'investissements risque en effet de placer la compagnie Air France en position difficile et incertaine dans ses négociations avec les banques étrangères, en particulier américaines, pour obtenir les prêts dont elle a besoin pour l'acquisition de ses matériels.

Jusqu'en 1968, pour Air Inter, la constitution progressive d'un réseau cohérent et la mise en place des flottes de Viscount, puis de Caravelle et enfin de Fokker, avait retenu l'essentiel de ses préoccupations. En 1969, la compagnie s'est efforcée de développer le plus possible son action commerciale soit en élargissant sa clientèle par une nouvelle politique de tarifs promotionnels, soit en améliorant la qualité du service offert notamment sur les plans de la ponctualité — par la généralisation de la qualification « atterrissages tous temps » à la quasi-totalité des équipages Caravelle — et de l'efficacité, par l'augmentation de la fréquence des services et l'ouverture de lignes nouvelles.

De plus, la compagnie s'est attachée à développer son activité « fret ».

Le nombre de passagers transportés a marqué une nette progression et le coefficient de remplissage « passagers » a progressé de 62,3 p. 100 en 1968 à 63,9 p. 100 en 1969.

Pour 1970, le maintien de l'équilibre financier n'aurait pu être envisagé sans le récent ajustement tarifaire. En effet, la compagnie a dû supporter — outre la hausse des prix et services courants — l'incidence de la dévaluation sur certains frais financiers liés à des opérations d'emprunt ainsi qu'à un relèvement important des tarifs d'assistance en escale.

La rapidité avec laquelle s'est développé Air Inter semble avoir suscité des inquiétudes chez l'un de ses principaux actionnaires, la S.N.C.F. La société nationale a en effet décidé d'équiper en matériel très moderne certaines de ses lignes, de façon à pouvoir effectuer des liaisons ultra-rapides dont certaines sont actuellement assurées par Air Inter. C'est ainsi que le président de la S.N.C.F. a pu annoncer l'inscription au VI^e Plan du projet de construction d'une voie ferrée nouvelle conçue pour le trafic en turbotrain entre Paris et Lyon.

Ainsi qu'il est indiqué dans la partie de ce rapport qui fait état des préoccupations exprimées par les membres de la commission des finances au cours de l'examen du budget, la règle qui doit, dans cette affaire, guider les pouvoirs publics est d'éviter le double emploi d'équipements extrêmement coûteux et dont, en définitive, la collectivité ferait les frais.

C'est pourquoi il est nécessaire que le Gouvernement fasse connaître avec beaucoup de netteté sa position à l'égard d'une compétition qui semble se développer de façon désordonnée et sans que puissent être appréciés objectivement les avantages respectifs de tel ou tel mode de transport.

Plusieurs commissaires ont exprimé leur inquiétude de voir le capital social d'Air Inter en possession pour une part appréciable de certaines administrations qui sont en fait ses concurrents. Aussi, à l'unanimité, la commission des finances a-t-elle estimé qu'il était normal et utile de reconsidérer la composition du capital social de la compagnie Air Inter et a-t-elle demandé au Gouvernement d'agir en ce sens.

L'évolution du trafic au cours de l'année 1969, de l'Union de transports aériens — U.A.T. — a progressé de 16,6 p. 100, soit un taux légèrement supérieur à celui de l'augmentation du trafic mondial.

Il faut noter que la progression remarquable du trafic « fret » y a tenu une part importante. Elle résulte de l'accroissement des échanges au cours de cette période, et des efforts particuliers que la compagnie accomplit dans ce domaine.

Le trafic « passagers » a évolué de façon satisfaisante sur l'Afrique, mais a légèrement décliné sur l'ensemble formé par les réseaux « Extrême-Orient » et « Pacifique », en raison notamment de la diminution importante du nombre de passagers transportés vers le centre d'essais du Pacifique.

Dans le domaine de la production aéronautique il convient de remarquer que la construction d'appareils civils ne représente actuellement que 35 à 40 p. 100 du plan de charge total de l'industrie aéronautique. Ce pourcentage devrait normalement s'inverser dans les prochaines années à mesure que seront fabriqués en série les grands appareils, en étude ou en essai : Mercure, Airbus et Concorde.

En dépit de certaines campagnes qui se sont développées tant en France qu'en Angleterre contre Concorde, les essais des deux prototypes 001 et 002 se sont poursuivis de façon satisfaisante. La vitesse de mach 2 a été atteinte le 4 novembre dernier dans le ciel de Toulouse. Après quelques essais en vol, les ingénieurs pourront relever les caractéristiques de performance et de consommation de l'appareil. L'analyse des résultats qui seront enregistrés lèvera alors les dernières incertitudes sur la rentabilité de l'appareil.

Son entrée en service est prévue pour 1974. D'après les dernières études, il semble que le prix du voyage sur Concorde pourrait être fixé à un niveau qui ne dépasserait pas celui du billet de première classe sur les avions classiques. S'il en était ainsi, l'attrait de la nouveauté et le raccourcissement considérable du temps de vol apporteraient probablement à Concorde une clientèle importante lui assurant un bon coefficient de remplissage.

La construction de l'Airbus se poursuit suivant un plan de coopération qui unit les industriels français, allemands et hollandais, ainsi que la firme anglaise Hawker-Siddeley.

Compte tenu de l'évolution des prix des matières premières et des salaires, les besoins globaux de financement pour la part française de développement de l'Airbus sont estimés à 1.140 millions de francs aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1970.

L'actualité récente a fait état de conversations intervenues entre la France et la Grande-Bretagne — vous y avez participé personnellement, monsieur le ministre — pour éviter que ces pays ne soient pas les promoteurs, chacun pour leur part, d'avions de même type appelés à se combattre pour occuper sur les lignes aériennes le même « créneau » d'exploitation.

La British Aircraft Corporation possède en effet le dossier d'un avion gros porteur, le Bac 311, dont les caractéristiques sont proches de celles de l'Airbus.

Les experts considèrent que l'opération Airbus sera équilibrée dès que 360 appareils environ auront été vendus. Or, si la Grande-Bretagne décide de rester en dehors de l'opération Airbus et soutient la construction du Bac 311, la production et l'exploitation de ces deux appareils seront évidemment aux limites de la rentabilité.

Le Mercure, dont la société des avions Marcel Dassault est l'initiatrice, est un biréacteur de 134 places pour étapes courtes destiné à l'exploitation de lignes diversifiées. Il doit permettre un coût d'exploitation avantageux sur les étapes inférieures à 1.000 kilomètres, c'est-à-dire la majorité des liaisons européennes et de nombreuses liaisons américaines.

La Caravelle 12 est la dernière version de la famille Caravelle. Cet appareil, disponible dès 1971, pourra être introduit dans les compagnies possédant ce type d'avion sans exiger d'importants investissements au sol supplémentaires. Sa solidité et sa sécurité légendaire peuvent conduire certaines compagnies aériennes spécialisées dans les vols à la demande à s'y intéresser.

Votre rapporteur doit aussi se faire l'interprète de la commission des finances — j'en terminerai d'ailleurs sur ce point — pour déplorer la réduction des primes d'achat aux aéro-clubs, destinées à favoriser l'acquisition d'avions et de planeurs.

Il convient de constater avec étonnement que le montant de la prime d'achat pour avion-école est actuellement du même ordre de grandeur que celui de la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 23 p. 100 prélevée par l'Etat et incorporée au prix de l'appareil.

Plusieurs commissaires se sont enfin préoccupés de l'avenir de l'industrie des moteurs d'avion en regrettant que la France laisse à d'autres pays le soin de mettre au point certains types de moteurs.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous propose d'adopter le budget de l'aviation civile. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, pour cet exposé oral obligatoirement limité, j'ai choisi de n'aborder que trois sujets particuliers.

Au demeurant, mon prédécesseur à cette tribune, mon ami M. Baudis, a exposé, au nom de la commission des finances, les différents aspects de l'ensemble des problèmes qui se posent aujourd'hui.

Je traiterai d'abord du problème du Concorde, tel qu'il se pose en ce moment. Puis de la situation des aéro-clubs : je ne voudrais pas que l'on puisse, dans quelque temps, parler de leur grande misère ; sans doute, monsieur le ministre, pourriez-vous nous fournir quelques informations intéressantes à ce sujet.

Mon dernier point concernera les divers personnels de l'aéronautique civile. Je me réserve, avec votre accord, de revenir sur l'aéronautique civile, au cours d'autres débats, par exemple sur des questions orales, le cadre budgétaire étant forcément trop restreint pour épuiser ce sujet.

Comment, à la fin de l'année 1970, au moment où vous nous demandez de poursuivre l'effort d'investissement en faveur de Concorde, peut-on juger de la valeur de cette entreprise ?

Certainement pas en termes de rentabilité directe et immédiate. C'est une idée simple et qui, par là même, touche l'opinion. C'est une idée fautive et aussi une arme pour les détracteurs de Concorde qui n'ont pas, eux, je m'empresse de le dire, l'excuse de la naïveté et de l'innocence.

C'est une idée fautive, car il s'agit d'assurer, ne l'oublions pas, un service public. Les moyens de transport, quels qu'ils soient, doivent rester à la portée de leur clientèle. Les tarifs font l'objet d'accord internationaux et sont, de ce fait, strictement limités. Mais nous pouvons espérer qu'un tarif spécial pour transport supersonique permettra, tout au moins dans les premiers temps de son exploitation, de mieux rétribuer le service offert.

D'autre part, la flotte d'une grande compagnie aérienne comporte une gamme d'appareils. Il faut considérer la rentabilité de l'ensemble de cette flotte, et non pas seulement celle de certains types d'avions. Il en va d'ailleurs de même pour son réseau, les résultats d'exploitation d'une ligne équilibrant ceux d'une autre relation.

Troisième raison : un pays moderne — et je ne parle pas, volontairement, d'un grand pays, pas plus que je ne fait intervenir une notion de prestige qui pourrait paraître quelque peu dépassée — doit promouvoir des techniques de pointe qui l'incitent à son développement industriel. C'est l'image de marque, c'est l'échantillon de qualité. Et quel meilleur ambassadeur que l'avion, qui se pose dans tous les points du globe, que l'on voit, et que l'on peut considérer comme un symbole ?

Nous devons aussi choisir et reconnaître certaines vocations industrielles propres à notre pays. L'aéronautique se situe au tout premier plan de notre technique. La France ne saurait maintenir et développer sa position privilégiée en exploitant des licences étrangères et en construisant en sous-traitance des avions qu'elle n'aurait pas conçus. C'est peut-être l'avenir que certains envisagent.

Quand nous entendons dire — c'est une remarque facile — que Concorde sera une réussite technique mais un échec commercial, voilà l'idée fautive à nouveau répandue !

Si la réussite technique s'affirme chaque jour sous nos yeux, puisque les deux prototypes, après avoir dépassé le mur du son, viennent de voler à mach 2 dans des conditions de sécurité et de maniabilité non seulement satisfaisantes mais très remarquables, l'avenir commercial de Concorde est assuré.

Notre expérience du vol supersonique commercial nous permettra d'augmenter progressivement le coefficient de rentabilité de cet appareil. Encore faut-il faire preuve d'un peu de patience en attendant non pas même les maladies de jeunesse de tout prototype — et le Boeing 747, qui est pourtant le produit classique de la première grande firme d'aviation mondiale, n'en est pas exempt — mais la fin des phases d'essai !

Par leur excès même, les critiques formulées a priori contre l'appareil supersonique français devraient plutôt nous rassurer. S'il n'inquiétait pas, Concorde ne mobiliserait pas autant de détracteurs. A mesure que son succès s'affirme, nos concurrents s'irritent, et c'est de bonne guerre ! Mais comment, dès lors, s'étonner de certains échos parfois étonnamment proches ?

Notre position n'est pas une défense mais la manifestation d'une foi. Cette foi, nous la partageons avec tous ceux qui ont conçu et qui œuvrent pour que le Concorde soit un éclatant succès national.

Cette foi, nous la partageons avec Ziegler et avec Turcat, comme avec le plus modeste ouvrier de l'aérospatiale.

Mais cette foi n'exclut pas la critique car le coût et les délais de l'opération peuvent toujours donner lieu à contestation.

S'agissant d'un projet que j'ai pu, en qualité de rapporteur, suivre depuis plusieurs années, j'estime, pour ma part, que le Parlement devrait pouvoir mieux contrôler, non seulement l'utilisation des crédits qu'il vote, mais, plus encore, l'exécution dans le temps des décisions que ce vote implique.

J'aborde maintenant un point qui a soulevé une grande émotion dans tous les aéro-clubs de France.

Il s'agit de la diminution des aides à l'aviation dite de « troisième niveau » qui apparaît dans le budget que nous examinons aujourd'hui. Cette diminution est grave pour l'avenir des clubs d'aviation légère et elle s'explique difficilement.

On a déjà fait remarquer à cette tribune que le montant de la prime d'achat correspondait à peu près au produit de la taxe sur la valeur ajoutée. Réduire de 20 p. 100 les primes d'achat, c'est aussi réduire de 20 p. 100 le produit de la T. V. A., c'est annuler pratiquement le bénéfice de l'opération.

Cette décision est peut-être plus grave encore par la tendance qu'elle reflète. Depuis plusieurs années nous constatons que, loin d'être encouragée, l'aviation légère voit s'amenuiser, à l'occasion de chaque budget, les aides dont elle bénéficiait : déjà en 1967 on s'en prenait à la détaxe sur les carburants, cette année on réduit la prime d'achat. Cette évolution nous inquiète et nous nous demandons, monsieur le ministre, si l'aviation sportive occupe bien la place qui devrait être la sienne dans notre pays.

Il ne s'agit pas d'un sport de luxe, d'un sport de riches. Il s'agit au contraire d'un sport très populaire qui intéresse de nombreux jeunes dont les moyens financiers sont limités. De plus, l'aviation de club se rattache souvent à d'autres activités sportives fort intéressantes, comme le parachutisme.

Nous aimerions, monsieur le ministre, que vous nous indiquiez par quel moyen vous entendez — en modifiant au besoin certaines dispositions budgétaires — permettre à l'aviation sportive française de se développer d'une manière harmonieuse.

Tous nos amis dans cette Assemblée connaissent l'activité très intéressante des différents aéro-clubs régionaux. Je dois faire ici état de l'émotion du colonel Duperrier, président de l'aéro-club de France, et de M. Labadie, président de la fédération française de vol à moteur ainsi que d'un très grand nombre de présidents d'aéro-clubs des différentes régions de France qui, tous, nous ont écrit pour que nous demandions au Gouvernement de revoir sa position.

Je sais qu'il ne faut pas confondre l'aviation sportive et l'aviation d'affaires. Certains clubs ont déjà résolu le problème et nous approuverons toutes les mesures qui tendront à aider les aéro-clubs encourageant l'aviation sportive.

Je dirai un mot en terminant, et très brièvement, ainsi que M. le président m'y invite, sur la situation des divers personnels qui relèvent de votre département.

Certes, les mesures concrètes qui ont été inscrites dans ce budget vont permettre une amélioration immédiate des conditions matérielles de ces divers personnels. Mais je ne pense pas que le problème se pose uniquement de ce point de vue. Pour les personnels de l'aéronautique civile, au demeurant très divers, vous savez bien que se pose un problème de statut que ne réglera pas, à elle seule, l'augmentation des traitements. La solution n'est pas facile à trouver et vous la cherchez déjà depuis de longs mois.

Nous sommes prêts à vous aider à résoudre ces divers problèmes et en particulier celui qui concerne les statuts de ces personnels. Comme je l'ai dit au début de ce rapport, peut-être aurons-nous l'occasion, à mesure que vous prendrez vos décisions, de suivre l'évolution de ce problème. Les questions orales que nous nous permettrons de vous poser nous y aideront sans aucun doute.

Sous ces réserves, et après en avoir débattu, la commission de la production et des échanges a décidé de donner un avis favorable au budget de l'aéronautique civile. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais d'abord remercier MM. Baudis et Labbé du grand sérieux et de l'objectivité avec lesquels leur rapport a été rédigé.

Je répondrai à certaines de leurs questions au cours de cet exposé liminaire. A certaines autres, qui concernent par exemple la desserte d'Orly ou les aéro-clubs, je répondrai à la fin, car il ne fait pas de doute que d'autres parlementaires évoqueront aussi ces problèmes.

Lundi après-midi, en présentant le budget des transports terrestres, j'ai indiqué que nous avions commencé de réformer notre ministère, créé en 1967, voilà trois ans et demi, comme l'exigeait la politique des transports que nous sommes en train de réaliser, contrairement à ce que j'ai pu entendre ou lire.

Comment allons-nous y arriver ? En mettant en place, sans créations de postes bien nombreuses, au contraire, des échelons horizontaux qui compléteront, notamment en ce qui concerne les personnels, l'actuelle organisation des transports terrestres, de l'aviation civile et de la marine marchande.

Il en sera de même dans le domaine financier et dans le domaine économique de façon qu'en liaison étroite avec le ministère de l'équipement, avec l'aide de l'institut de recherches des transports ou d'autres organismes d'études, nous puissions avoir une véritable doctrine économique.

En ce qui concerne le turbotrain Paris-Lyon, monsieur Baudis, j'ai cherché en vain dans ma mémoire. J'ai alors fait appel à la mémoire de mes collaborateurs : jamais M. Ségalat n'a dit, cette année, que ce projet de turbotrain serait inscrit au VI^e Plan. Ce qui a été demandé, c'est une étude. La S.N.C.F. fait des propositions. C'est normal et je sais que cette affaire — nous en avons parlé lundi dernier à propos des transports terrestres — suscite de nombreuses discussions. Certains sont opposés à ce projet ; en revanche, j'ai reçu du maire de Lyon, il y a quelques jours, une délibération de son conseil municipal demandant la création de ce turbotrain. Si vous vous adressez au maire de Dijon, vous recevrez vraisemblablement une délibération contraire.

En tout cas, je puis vous préciser que le ministère a demandé un rapport à un très haut fonctionnaire, M. Coquand, et que ce rapport me sera remis dans le courant de ce mois. Si vous le désirez, nous pourrions en discuter à ce moment-là avec les rapporteurs.

De même, j'indique à M. Labbé que je suis, comme je l'ai toujours été, à la disposition de l'Assemblée pour répondre aux questions orales qui me seraient posées. Je souhaite même que nous ayons un débat sérieux sur Concorde car je dois revoir mon collègue anglais le 15 décembre à Londres, puis au mois de mars ou d'avril. Nous pourrions donc, à la session de printemps, engager un débat sur le caractère commercial de Concorde.

En ce qui concerne l'aviation civile et les compagnies françaises, on peut dire, sans fausse modestie, que 1970 aura été bonne année. C'est si vrai qu'aucune subvention n'a figuré cette année dans notre budget. Je souhaiterais qu'il en fût de même dans d'autres budgets sans me faire trop d'illusions à ce sujet.

Je traiterai donc des problèmes déjà évoqués par MM. les rapporteurs mais pour donner cette fois l'opinion du Gouvernement, et j'aborderai successivement la navigation aérienne, les infrastructures et la construction aéronautique.

En ce qui concerne la navigation aérienne, il convient de tenir compte de la croissance rapide, je dirai même explosive du trafic qui nous oblige à nous adapter aux besoins réels. Vous y avez fait allusion. C'est la raison pour laquelle a été décidée une importante augmentation des effectifs totaux, assortie de transformations d'emplois qui traduisent l'amélioration des statuts, parallèlement à une modification des régimes indemnitaires.

La croissance du trafic et la composition de la pyramide des âges, due au fait que de nombreux fonctionnaires de la navigation aérienne ont été engagés après la guerre, imposent un recrutement important. C'est pourquoi 170 emplois nouveaux ont été inscrits dans ce budget.

Il importait cependant de faire face aux besoins immédiats et de combler les emplois vacants : 115 fonctionnaires seront recrutés par un concours qui s'adressera essentiellement à d'anciens militaires déjà formés aux techniques de la navigation aérienne. Cet apport presque instantané de 115 spécialistes permettra d'attendre le concours de 1971 et de répondre aux besoins les plus urgents.

La création d'emplois budgétaires ne suffirait pas cependant à résoudre le problème si les difficultés actuelles de recrutement persistaient.

Les mesures adoptées en faveur des personnels devraient mettre fin à cette situation. Outre les transformations d'emplois déjà citées, et dont l'un de vos rapporteurs a parlé, elles comportent une amélioration sensible de la rémunération du personnel. Au régime indemnitaire ancien auquel j'ai fait allusion se substitue, en effet, un système de primes plus souple et plus fonctionnel en même temps que plus avantageux.

Chaque agent doit désormais se sentir concerné par l'activité du centre auquel il appartient et intéressé par les qualifications nouvelles qu'il peut acquérir.

Les dépenses supplémentaires sont inscrites au budget de 1971. En fait, il s'agit là de dispositions transitoires car, dès

1972, grâce à une redevance qui sera perçue au profit des Etats européens, par l'intermédiaire d'Eurocontrol, nous pourrions alléger ces charges.

Les dispositions budgétaires ne traduisent cependant qu'imparfaitement la volonté d'adaptation de la navigation aérienne aux besoins modernes. La réforme en cours trouve sa source dans le protocole conclu le 15 juillet avec les organisations syndicales. Ce protocole est d'ailleurs l'œuvre de mon collègue et ami M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications, qui a bien voulu me remplacer pendant ma maladie cet été. Il m'est agréable aujourd'hui de pouvoir lui rendre hommage et de le remercier publiquement du dévouement amical et de l'efficacité avec lesquels il a assuré mon intérim. (Applaudissements.)

Ce protocole comporte également deux autres sujets. Premièrement, la création d'une entité mixte, placée sous l'autorité conjointe des ministres des armées et des transports, chargée d'une étude prospective des problèmes de navigation aérienne, notamment en matière d'utilisation de l'espace aérien; deuxièmement, une adaptation des conditions de formation professionnelle tenant compte des besoins du service et de l'aspiration des personnels à une amélioration des possibilités de promotion.

Un autre secteur d'activité, historiquement rattaché à l'aéronautique, est la météorologie. Bien que les transports — aériens ou maritimes — soient encore les principaux utilisateurs civils de ces services, la diversification des activités météorologiques répond à un besoin croissant, par exemple en matière de catastrophes naturelles — tempêtes, avalanches — et aussi pour répondre à l'attente du grand public, des agriculteurs et des professions du tourisme.

D'une manière générale, l'attention portée à l'environnement impose à la météorologie d'élargir le champ de ses activités. Cependant — quelques arrêts de travail l'on montré récemment — le cadre administratif n'est guère adapté à des prestations de services aussi variées et parfois inopinées. Aussi, est-il envisagé de créer, dès 1972, un établissement public, scientifique et technique, dont l'organisation offrirait une plus grande souplesse d'adaptation.

Cet établissement public permettra en outre d'appliquer aux personnels des corps techniques de la météorologie nationale des solutions originales. Une meilleure orientation, tant des activités du service que de celles de ses agents, ne peut que résulter de la réforme prévue.

J'évoquerai maintenant l'équipement aéronautique français.

Pour les routes aériennes, le projet de budget — vous pourrez le constater — permettra la poursuite de la couverture radar de l'espace aérien contrôlé, en même temps que l'automatisation des moyens de contrôle.

La sécurité de la circulation aérienne est le but essentiel de cette opération. De surcroît, l'économie du transport aérien bénéficiera de l'augmentation de capacité des voies aériennes, le contrôle radar permettant de diminuer les espacements entre avions qui se traduisent parfois par des retards dans les aéroports. N'oublions pas, en effet, qu'outre le trafic national et international au départ et à l'arrivée de nos aéroports nous traitons aussi un important trafic de survol, notamment de l'Europe du Nord vers le Sud, et au-delà de la Méditerranée.

L'exemple de saturation du système de la circulation aérienne aux Etats-Unis nous incite à prévoir, d'ores et déjà, des équipements nécessaires au trafic de l'année 1980.

Pour les aéroports, d'autre part, le trafic s'est développé en 1969 conformément aux prévisions, soit avec un taux de croissance de 12 à 14 p. 100, ce qui rend plus délicat encore le problème des pointes. Je pense pouvoir dire qu'à Paris toute hypothèse de saturation à court terme est exclue.

L'aérogare d'Orly-Ouest sera, en effet, ouverte dès le printemps prochain. Elle sera utilisée essentiellement par les compagnies Air Inter, Alitalia et Swissair. Orly-Ouest, pourra donc absorber les pointes de trafic jusqu'en 1973. L'état d'avancement des travaux de Roissy-en-France, dont on a parlé tout à l'heure, nous apparaît actuellement satisfaisant; il permet d'envisager la mise en service de l'aéroport dès 1974 si, bien entendu, le rythme actuel de financement se poursuit.

La seconde opération aéroportuaire primordiale qui sera réellement lancée en 1971 est celle de Lyon-Satolas pour laquelle un financement mixte réunissant l'Etat et les principales collectivités locales est prévu. Cette formule permet le lancement des travaux en 1971 et la mise en service de ce nouvel aéroport en 1974.

Ce mode de financement devient, en effet, de plus en plus nécessaire pour l'amélioration de l'ensemble de notre infra-

structure aéroportuaire. Les besoins de l'aviation sont tels que le budget de l'Etat ne pourrait y faire face.

De plus, les aéroports deviennent des entreprises industrielles. Leur problème devient celui de la croissance permise par la rentabilité. Il convient donc, de manière générale — je le dis pour Lyon-Satolas et pour d'autres aéroports — de mettre en place des financements adaptés aux besoins réels. Cette position permet d'ailleurs aux responsables locaux, départementaux et régionaux, de jouer un rôle essentiel dans la réalisation de ces investissements.

Je me dois enfin d'évoquer un autre problème particulièrement difficile et triste: celui de la piraterie aérienne. J'en ai parlé lors du vote de la loi du 15 juillet 1970; seules des actions préventives, des dispositions dissuasives, des mesures exemplaires peuvent combattre cette flambée de violence appliquée à une activité particulièrement pacifique. Dès lors, la France déploie, dans tous les domaines, les efforts nécessaires pour combattre la piraterie aérienne; de leur conjugaison pourra jaillir sinon le succès le plus complet, du moins la résorption de ces incidents qui deviennent en un instant des drames.

Rappelons les fondements juridiques de cette action.

C'est, d'abord, la ratification de la convention de Tokyo, que vous avez votée avant les vacances; c'est, ensuite, la préparation active d'une convention relative à la capture illicite d'aéronefs, à La Haye en 1970; c'est, enfin, l'adoption par le Parlement, à notre demande et sur l'initiative d'un de vos collègues, de la loi du 15 juillet 1970.

Sur le plan pratique, dans les aéroports, les comités spécialisés ont préparé activement la mise en œuvre des mesures de protection grâce à la coopération des services des ministères de l'intérieur, de l'économie et des finances, des postes et télécommunications et, bien entendu, des transports.

Mon vœu — comme le vôtre, je le pense — sera que nous n'ayons jamais à appliquer cette législation.

J'en viens maintenant au dernier point de mon exposé. Il est très important et concerne la construction aéronautique.

Monsieur Labbé, vous avez fort bien défini les raisons pour lesquelles la réalisation de Concorde doit être poursuivie. Je ne peux, en ma qualité de membre du Gouvernement, que souscrire à votre argumentation particulièrement forte. Comme vous, messieurs les rapporteurs, je dois souligner que les derniers essais sont pour le Gouvernement un grand sujet de satisfaction. Depuis moins de quinze jours, le prototype français 001 a volé trois fois à mach 2 et, hier, nous avons été heureux d'apprendre que le prototype anglais 002 avait atteint la même vitesse. Il s'agit là d'excellentes performances qui s'ajoutent à d'autres obtenues précédemment.

Les essais probatoires — nous pouvons l'affirmer — se poursuivent d'une manière très favorable puisque toutes les indications recueillies au cours des essais en vol vont dans le bon sens. Je pense qu'à la fin de l'année, les conclusions essentielles concernant les performances techniques de l'appareil auront été dégagées. Il nous restera alors — et ce ne sera pas un mince problème — à porter notre attention et notre action sur les aspects commerciaux du programme. Je m'en suis déjà entretenu, au cours d'une réunion qui s'est tenue à Paris, il y a trois semaines, avec mon homologue britannique M. Davies et son successeur M. Corfield. Les compagnies aériennes auront alors les éléments d'appréciation indispensables pour transformer leurs options en commandes fermes.

Au cours de la réunion que je viens d'évoquer, nous sommes convenus de nous rencontrer à Londres le 15 décembre prochain et, de nouveau, à Paris en mars ou avril 1971. Nous discuterons alors de tous les éléments techniques, commerciaux et financiers nécessaires pour prendre une décision définitive.

Comme l'a déclaré le rapporteur pour avis M. Labbé, Concorde ne répond pas uniquement à un souci de prestige. Sur les plans technique, technologique et demain — je l'espère — commercial, Concorde constituera un atout important pour la Grande-Bretagne et pour la France.

En tout cas, je tiens à dire très fermement que Concorde, dont la mise en service devrait intervenir en 1974, ne justifie pas les critiques de ses détracteurs, dont le zèle me semble parfois suspect.

J'en viens maintenant à l'Airbus qui, de son côté, progresse dans de bonnes conditions. Les travaux de développement de la première version sont très activement menés à Toulouse, de manière à permettre sa mise en service au cours de 1974. Cette version, qui comporte 250 places, a été retenue par Air France pour l'équipement futur de sa flotte. La compagnie nationale française a envoyé à ce sujet une lettre d'intention aux constructeurs de l'Airbus.

Des négociations sont aussi engagées avec plusieurs compagnies. Car, lors de la réunion du 23 octobre, j'ai abordé avec MM. Davies et Corfield le programme d'Airbus non seulement au nom de la France mais aussi, en leur absence, au nom de nos partenaires néerlandais et allemand. A la demande de M. Davies, alors ministre de l'aviation civile en Angleterre, une réunion avait lieu trois jours après à Paris où étaient représentés les gouvernements néerlandais et allemand. Quatre jours plus tard, une réunion se tenait à Londres avec les Anglais, les Néerlandais et les Allemands. Mes collègues néerlandais et allemand avaient bien voulu me faire confiance pour mener la discussion du côté des européens continentaux.

Au cours de ces discussions, ainsi que dans les réunions que j'ai eues avec mes collègues hollandais et allemand et que mes collaborateurs ont eues avec leurs homologues de ces mêmes pays, il est apparu au gouvernement français et à ses partenaires qu'il fallait essayer de donner une assiette européenne plus large à ce programme.

C'est pourquoi, après avoir invité d'autres pays voisins à y participer, nous avons officiellement proposé au gouvernement britannique d'y reprendre sa place. Une offre très précise et très complète lui a été adressée et a déjà fait l'objet de deux échanges de vues en commun, en attendant une autre réunion qui, je pense, se tiendra dans un temps peu éloigné.

Le gouvernement britannique dispose aujourd'hui de tous les éléments nécessaires pour prendre sa décision qui ira — je le souhaite non seulement au nom du gouvernement français, mais aussi au nom des gouvernements allemands et néerlandais — dans le sens de l'Europe, en permettant à celle-ci de grouper ses forces, au lieu de les disperser, sur les plans technique et financier dans le domaine de la construction aéronautique.

Ces négociations avec le gouvernement de Sa Majesté ont été l'occasion de constater une nouvelle fois, comme j'en ai apporté la preuve tout à l'heure, la remarquable cohésion de nos trois gouvernements. C'est un point essentiel d'ores et déjà acquis.

En ce qui concerne le programme Mercure, je ne vois aucune difficulté. Nous pensons tous que cet appareil pourra être mis en exploitation en 1973.

Quelle est maintenant la prospective ?

Les travaux préparatoires du VI^e Plan sont une occasion privilégiée de réfléchir sur l'évolution et les perspectives futures de l'industrie aéronautique française. Ils ont fait ressortir que cette industrie allait être soumise à un changement de partage important, le secteur civil étant appelé à devenir rapidement prépondérant, comme vous le souhaitez, monsieur Labbé.

Cette situation entraîne, entre autres conséquences, pour le ministère des transports la nécessité de prendre progressivement le relais du ministère de la défense nationale pour le financement d'études générales permettant de maintenir le potentiel technologique de l'industrie et de mettre au point des matériels tels que les équipements qui étaient jusqu'à présent développés en grande partie à l'occasion des programmes militaires.

Le budget de 1971 de mon ministère prend en compte ces différents éléments puisqu'il comporte certains crédits affectés à des études aéronautiques générales, à la promotion d'équipements de qualité internationale et à la définition d'un moteur civil important.

Ainsi, mesdames, messieurs, notre aviation civile marque tous les ans un progrès sérieux dont nous devons nous réjouir, mais ce progrès exige de nous des efforts soutenus et importants. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

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

M. Jacques Douzans. Monsieur le ministre, mes chers collègues, en ma qualité de député de la grande banlieue de l'agglomération toulousaine qui s'enorgueillit à juste titre d'être le centre d'une importante industrie aéronautique, laquelle fait vivre 25.000 familles de ma région, je me fais un devoir de monter à cette tribune pour souligner que le budget de l'aviation civile, actuellement en discussion, n'emporte pas mon adhésion enthousiaste.

Alors que l'Aérospatiale, qui se soucie de conserver leur emploi à ses 8.000 employés, ouvriers et cadres de Toulouse, a pris le risque de financer seule, sans aucun appui financier de l'Etat, les dépenses de développement de la Caravelle 12 dont le montant se situe entre 25 et 30 millions de francs, le budget que nous discutons actuellement porte de 69 millions de francs en 1970 à 115 millions de francs en 1971 les crédits affectés au court-courrier Mercure de 140 places, construit en coopération européenne sous la direction de Marcel Dassault et dont le développement entraînera des dépenses au

moins cinquante fois plus élevées que celles de la Caravelle 12. Une telle discrimination est-elle justifiée ?

Sans vouloir faire preuve de chauvinisme, je retiendrai que la Caravelle 12 a une capacité de 135 passagers contre 140 pour le Mercure, que sa vitesse est sensiblement la même, que son rayon d'action est supérieur et que son prix de revient est de 5.200.000 dollars contre 5.500.000 pour le Mercure.

Si l'on pousse un peu plus loin la comparaison, on constate que les délais de livraison, très importants dans le domaine aéronautique, sont plus courts pour la Caravelle 12 que pour le Mercure.

Le calendrier du programme de la Caravelle 12 prévoit une livraison de seize appareils échelonnés de mars 1971 à mars 1973. Les huit premiers appareils ont été commandés par la compagnie danoise Sterling Airways, les huit suivants sont actuellement disponibles.

Cette période de 1972-1973 est d'ailleurs cruciale pour l'Aérospatiale car elle assure la soudure avec l'année 1974 qui marquera en principe, le démarrage de la série des Concorde et Airbus. Or, le Mercure ne sortira en série que fin 1973, début 1974.

Aussi, monsieur le ministre, eu égard aux problèmes très importants posés dès maintenant par le plein-emploi dans la région Midi-Pyrénées, je joins ma voix à celle du rapporteur, notre collègue M. Baudis, député de la Haute-Garonne, pour vous demander d'inciter les compagnies Air France et Air Inter à passer commande de ces huit Caravelle 12 encore disponibles. Je vous rappelle que ces appareils sont les seuls au monde qui soient certifiés pour l'atterrissage tous temps.

On ne saurait redouter des Caravelle 12 aucun péché de jeunesse : elles disposent des outillages existants, d'un personnel rompu à ce matériel et des pièces de rechange de la chaîne Caravelle, avion dont le premier vol remonte à mai 1955 et qui totalise 4 millions d'heures de vol. Les Caravelle 12 bénéficient en outre du système « après vente » Caravelle, qui a acquis une audience mondiale.

Je ne parlerai de l'Airbus que pour mémoire en soulignant que sa construction s'impose du fait de la saturation des aéroports par les petits appareils. Espérons que les britanniques apporteront leur concours à la construction de l'Airbus franco-allemand A 300 B, transportant 275 passagers à 2.500 kilomètres et, en 1975, de l'Airbus A 300 B 7 transportant 294 passagers à 3.400 kilomètres, appareil doté de deux réacteurs Rolls Royce RB 211 de plus de vingt tonnes de poussée.

Alors que le lancement de l'Airbus A 300 B constitue déjà un pari, compte tenu de l'existence des moyens courriers Douglas et Lockheed de 330 places, l'accord anglo-franco-allemand permettrait d'éviter une concurrence et une mécontente très regrettables au moment où l'Europe doit affirmer sa primauté pour la construction des courts et moyens courriers et où les Anglais ont le désir d'entrer dans la communauté européenne.

Puissiez-vous, monsieur le ministre, convaincre le très honorable Frédéric Corfield, ministre des transports aériens britannique, que le bon sens et l'intérêt commun doivent primer toutes les considérations plus ou moins désuètes de prestige !

M. le ministre des transports. C'est ce que je ne cesse de lui dire.

M. Jacques Douzans. J'en suis persuadé, monsieur le ministre, et je vous en remercie.

Je ne voudrais pas terminer cette courte intervention sans exprimer ma foi dans l'avenir du Concorde. Cet appareil sera certainement un avion de luxe, mais n'est-ce pas vers le luxe que s'oriente progressivement notre civilisation industrielle ?

Avec le Concorde, la vitesse de croisière des avions de ligne va passer de 960 à 2.330 kilomètres à l'heure, le plus grand bond qui ait jamais été fait dans le transport des passagers, et on effectuera le trajet Paris-New York en 3 heures 30 contre 7 heures 30 actuellement ! Cette simple considération garantit au Concorde des coefficients de remplissage fort élevés qui lui permettront de couvrir 25 à 30 p. 100 du marché long courrier et de compenser très largement ses coûts directs d'exploitation un peu supérieurs. Il est à noter que sur le Concorde le tarif sera légèrement supérieur à celui qui est actuellement pratiqué en première classe dans les vols intercontinentaux.

Si l'on ajoute que le Concorde a environ cinq ans d'avance sur son concurrent éventuel le Boeing S. S. T., ce qui, en matière aéronautique, est un atout de rentabilité considérable, on ne peut que déplorer les campagnes de dénigrement systématique menées contre le Concorde et portant notamment sur la rentabilité, le bang, les radiations cosmiques et la dimension des aéroports.

Je viens d'exprimer mon sentiment sur les prévisions de rentabilité.

Quant au bang, les essais en cours entre la pointe nord-ouest de l'Ecosse et le golfe de Gascogne vont permettre d'en mesurer les effets. Il faut avoir bien soin de préciser que ce bang ne met pas seulement en jeu Concorde et les onze milliards de francs engagés par les contribuables français et britanniques, mais aussi l'avenir du transport supersonique mondial. Les dirigeants de l'Aérospatiale affichent, pour l'instant, un optimisme qui ne semble pas être de simple commande.

En ce qui concerne le bruit produit sur les aéroports, il se confirme que, grâce à sa réserve de puissance, Concorde pourra décoller en réduisant de façon très sensible le régime des réacteurs et qu'il sera, de ce fait, moins bruyant que bon nombre de gros appareils à réaction d'aujourd'hui.

Quant aux radiations cosmiques, la durée relativement brève de l'exposition aux rayons solaires en diminuera considérablement les effets.

Enfin, les essais ont révélé que Concorde pourrait se poser à pleine charge sur toutes les pistes où se posent actuellement les courriers intercontinentaux.

Toutes les conditions sont réunies pour que, finalement, Concorde soit une des plus belles réalisations du génie français. Vous comprendrez dès lors, monsieur le ministre, que je voterai sans grand enthousiasme le budget de l'aviation civile qui ramène de 911 millions, en 1970, à 845 millions, en 1971, les crédits affectés au Concorde et à l'Airbus.

Je voudrais, pour conclure, appeler votre attention sur le rôle que vous devez jouer en matière de prospective, dans le domaine de la construction aéronautique.

Notre industrie aéronautique paye actuellement très cher le manque de prévisions des services spécialisés, lesquels avaient oublié d'insérer la génération de l'Airbus entre Caravelle et Concorde. Cette carence est très lourdement ressentie; il faut éviter qu'elle ne se renouvelle.

Dès la mise en service du Concorde, il conviendra donc de prévoir un super-Concorde et, ensuite, un avion à ailes rentrantes, qui constituera probablement la dernière génération d'avions avant les vols en apesanteur qui mettront New York à vingt minutes de Paris.

Ce n'est pas procéder de la science-fiction que d'exprimer de telles considérations et de prendre pour critère la vitesse, dont le mythe détermine, qu'on le veuille ou non, les aspirations humaines depuis l'invention du moteur à explosion.

En effet, en matière d'aviation, plus qu'ailleurs, gouverner, c'est prévoir. (Applaudissements.)

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

M. Jean Dardé. Monsieur le ministre, avant d'aborder les brèves observations que le groupe socialiste m'a demandé de présenter à propos du projet de budget de votre ministère, je tiens à vous exprimer le plaisir que nous avons à vous revoir à votre banc, après la difficile épreuve de santé que vous avez traversée au cours de ces derniers mois. (Applaudissements.)

Le budget de l'aviation civile n'est « ni meilleur ni pire que ceux qui l'ont précédé », selon l'expression employée, dans son rapport, par M. Labbé, qui ajoute que « ce budget permet de poursuivre les grandes opérations en cours ».

Je fais miennes ces constatations, qui traduisent d'ailleurs le caractère de transition de l'année en cours.

Cependant, il ne faudrait pas pour autant considérer cette branche d'activité comme tirée d'affaire. A cet égard, ce projet de budget nous semble bien timide. En effet, les autorisations de programme progressent seulement de 1 p. 100 par rapport à celles de 1970, alors que les programmes en cours imposeront des charges aggravées dans les prochains budgets.

Il aurait été préférable, monsieur le ministre, de prévoir des engagements dès maintenant, car les financements imposés au budget de l'Etat seront encore considérables. M. Baudis, dans son intéressant rapport, signale d'ailleurs qu'au 30 juin 1970, nous avions à peine financé la moitié de notre part sur le Concorde et engagé seulement 145 millions de francs sur les 1.140 millions qui nous incombent au titre de l'Airbus.

Par ailleurs, je vous demande de continuer à faire le maximum pour que la Grande-Bretagne soit étroitement associée à l'opération Airbus, en raison de la contribution que les Britanniques peuvent apporter à la mise au point des moteurs.

Quelques mots encore, avant d'en terminer avec les problèmes d'investissement et d'équipement.

D'abord, votre projet de budget est trop modeste en matière de recherche fondamentale dans le domaine des avions à

décollage vertical. Nous prenons du retard et nous en supporterons bientôt les conséquences. La même observation vaut pour la lutte contre les pollutions, et notamment contre le bruit.

Ensuite, j'aimerais que vous fassiez le point en ce qui concerne l'équipement des aérodromes de l'Hexagone, en système d'atterrissage à guidage automatique.

Par ailleurs, je souhaite vous entendre nous dire ce qui a été décidé pour la liaison Paris—Orly.

Il n'est plus tolérable que les heures précieuses gagnées par nos techniciens et par nos chercheurs soient plus que largement gaspillées pour effectuer le trajet ville-aéroport. (Très bien! très bien! sur plusieurs bancs.) C'est d'autant plus grave que le débat a lieu depuis trop longtemps entre la S. N. C. F. et la R. A. T. P. Il faut trancher au plus tôt, car la situation actuelle est véritablement inadmissible.

J'en viens maintenant à divers problèmes concernant les services indispensables au bon fonctionnement de l'aviation civile.

Il y a d'abord la météorologie nationale, dont l'utilité dépasse largement, comme vous l'avez souligné, le cadre de l'aviation, mais dont l'activité est essentielle pour la sécurité aérienne.

Le 27 avril 1966, le Conseil économique et social a proposé la réforme des structures de ce service, mais rien n'a été fait. Depuis le 16 octobre 1970, la météo est en grève latente. Je vous demande, monsieur le ministre, quelles mesures vous comptez prendre pour donner à ce service les moyens nécessaires à son fonctionnement.

De même, je souhaiterais connaître vos intentions en ce qui concerne les revendications de son personnel, lequel espère bénéficier de certaines améliorations qui ont été accordées récemment à la navigation aérienne. Ces mesures favorables étaient d'ailleurs attendues depuis longtemps, mais il a fallu que les contrôleurs désorganisent plusieurs fois l'ensemble du trafic pour que l'on accepte enfin de les écouter et d'amorcer les solutions de leurs problèmes.

Mais plusieurs questions sont restées sans réponse : celle de la création des emplois nécessaires pour faire face aux besoins, et celle de la prime, sur laquelle j'appelle particulièrement votre attention. Il existe de trop grandes différences, quant au taux de cette prime, entre les aérodromes parisiens et ceux de province qui connaissent un trafic intense, notamment Toulouse, Bordeaux, Montpellier, Nice, Marseille et Lyon.

M. Raoul Bayou. Très bien!

M. Jean Dardé. Il faut aussi, toujours dans le domaine de la navigation aérienne, que vous preniez des dispositions afin que les civils ne soient pas remplacés par les militaires qui, dans l'état actuel des choses, s'attribuent peu à peu la maîtrise de l'air.

Il faut enfin que vous permettiez à vos services de contrôler les équipements électroniques installés sur les avions afin de vérifier leur qualité et leur bon fonctionnement.

Par ailleurs, que ferez-vous pour donner satisfaction aux revendications indemnitaires des personnels communs?

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques questions que je voulais vous poser à l'occasion de cette discussion budgétaire, mais j'en aurais bien d'autres à vous soumettre. Si je me réjouis de l'intervention que fera mon ami M. Ver, sur les graves problèmes des aéro-clubs, je regrette de ne pas pouvoir aborder certains problèmes relatifs aux compagnies Air-France et Air-Inter, notamment en ce qui concerne les conséquences de la mise en place du système électronique de réservation, qui va contraindre une partie du personnel à changer d'affectation.

J'aurais aimé également vous entretenir de la réforme du corps des contrôleurs de la navigation aérienne.

Mon bref temps de parole ne me le permet pas, mais j'ai conscience qu'en ayant ainsi volontairement abordé l'essentiel, je vous aurai amené à prendre position sur les questions qui conditionnent l'avenir de notre aviation civile. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

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

M. Paul Cermolacce. Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous exprimer à mon tour ma satisfaction de vous revoir au banc des ministres.

Mesdames, messieurs, M. le ministre de l'économie et des finances, dans une de ses toutes dernières interventions, posait, à propos des multiples débats de notre Assemblée, la question suivante : « Tout cela sert-il à quelque chose ? ».

C'est la question que nous nous posons, si nous nous rappelons la teneur de nos interventions lors des précédents débats budgétaires, relatifs aux problèmes de l'aviation civile et de la météorologie en particulier.

Où en sommes-nous aujourd'hui en ce qui concerne cette dernière administration ?

Un résultat a été atteint. En laissant sciemment se détériorer la situation, le Gouvernement a amené les météorologistes qui veulent se faire entendre à déclencher des mouvements de grève qui ont été suivis par la quasi-totalité du personnel.

Les raisons de l'expression de ce mécontentement sont l'ignorance, feinte ou réelle, par les pouvoirs publics, de l'évolution de la science météorologique et de son utilisation pratique.

Pourtant, à la suite de cette évolution, on a demandé au personnel une technicité accrue et une adaptation à de nouvelles méthodes de travail, et l'on a constaté un accroissement notable de la demande d'assistance dans les domaines les plus divers : marine, étude de Concorde, agriculture, hydrologie, pollution, notamment.

Devant cet état de fait, les météorologistes demandent que soit reconnu le caractère spécifique de leurs activités, comme cela a été fait dans d'autres administrations, avec toutes les conséquences qui en découlent, à savoir la revalorisation individuelle, la majoration de l'indemnité, la titularisation des contractuels.

Outre ces problèmes de personnel qui, à notre sens, sont prioritaires, il y a lieu de considérer les structures actuelles de la météorologie nationale ; celles-ci, qui ont été créées par l'ordonnance de juillet 1945, ne répondent plus aux exigences d'une administration moderne.

C'est pour cette raison qu'en mai 1970, nous avons déposé sur le bureau de l'Assemblée une proposition de loi tendant à l'établissement d'un statut du « service météorologique français », texte qui devrait permettre, s'il était adopté, un développement du service en cause sur le plan de l'assistance et de la recherche.

De son côté, l'administration, sans consultation des organisations syndicales, étudie également la mise en place d'un institut.

Il apparaît donc que le fonctionnement de la météorologie nationale, dans son contexte actuel, est périmé et que les structures des corps de ces personnels, comme les structures de son fonctionnement, doivent être réétudiées.

Ce n'est pas la réunion d'une « table ronde », prévue pour le 17 novembre et où les représentants de l'administration n'auront aucun pouvoir, qui pourra mettre un terme au conflit actuel.

Il importe que des négociations sérieuses soient ouvertes entre le ministre des transports et les organisations syndicales de la météorologie nationale, afin que les représentants des personnels, qui luttent pour la survie de la profession face aux officines privées qui exploitent leur travail, trouvent devant eux des interlocuteurs responsables.

S'agissant des personnels de la navigation aérienne, si le protocole de juillet 1970, arraché par une lutte incessante, présente des aspects positifs, certains problèmes subsistent.

En effet, les dispositions antigrève demeurent dans les statuts des officiers contrôleurs et électroniciens, en dépit de leur malaisance, qui a été largement prouvée par la détérioration des services, depuis le vote de la loi de juillet 1964, et par les inévitables perturbations qui en ont obligatoirement résulté.

Loin d'en tenir compte, le Gouvernement entend introduire des dispositions identiques dans le nouveau statut des ingénieurs d'exploitation de l'aviation civile.

Le classement des aéroports pour l'attribution des indemnités, tel qu'il a été déterminé par le protocole de juillet 1970, ne correspond pas aux réalités. Il convient, en particulier, de réexaminer le classement des aéroports de Bordeaux, Lyon, Nice, Marseille et Toulouse.

Vous avez pris, monsieur le ministre, l'engagement d'étudier un régime de retraite complémentaire fondé sur les indemnités, avec participation de l'Etat. Un crédit indicatif devrait, selon nous, figurer à cet effet dans le budget de 1971. Ce n'est pas le cas.

La titularisation des contractuels a été décidée lors des négociations de juin 1968. Cependant, les textes ne sont pas encore publiés pour toutes les catégories. En particulier, le projet de loi permettant la titularisation des contractuels de deuxième catégorie n'a pas encore été discuté par le Parlement. Quelles sont vos intentions sur ce point ?

Il sera mis fin à la crise des effectifs, avez-vous dit. Nous en prenons acte. Mais il importe également d'améliorer les conditions de travail.

Mais demeure la situation des personnels dits communa du secrétariat général à l'aviation civile.

Depuis de nombreuses années, ces personnels réclament leur participation au régime indemnitaire dont bénéficient les personnels de la navigation aérienne.

Tous participent, en effet, au fonctionnement de l'aviation civile.

Lors des événements de mai et juin 1968, promesse avait été faite que l'extension de ce régime indemnitaire serait envisagée lorsque le trafic aérien aurait repris son expansion en année pleine, ce qui fut le cas dès 1969. En dépit de ces promesses, et bien que le problème ait à nouveau été soulevé lors des négociations de juillet dernier, aucune amélioration n'a été apportée.

Le bien-fondé de cette revendication a été reconnu par le secrétariat général à l'aviation civile, un dossier vous a été transmis dès le mois d'août. Il a été promis que des négociations seraient entreprises à compter du 2 octobre.

Cette date ayant été dépassée largement sans qu'aucun fait nouveau n'intervienne, ne vous étonnez pas si le mécontentement a tendance à s'accroître et s'il se manifeste par des arrêts de travail et par la grève du zèle.

Autre question. Le secrétaire général à l'aviation civile a démissionné et cessé ses fonctions depuis plusieurs semaines. Quelles sont les intentions du Gouvernement ? Va-t-il laisser plus longtemps sans direction un service public ? Ne s'agit-il pas de préparer des transformations qui risquent de porter atteinte à l'intégrité de l'aviation civile ?

La diminution des aides à l'aviation populaire ayant été largement abordée, je n'y reviendrai pas, bien que je considère que cette mesure est fort critiquable.

Dans un autre domaine, votre projet de budget suscite de notre part certaines inquiétudes.

La progression des crédits, d'une année sur l'autre, permettra à peine de faire face à la hausse des prix. Quant aux autorisations de programme, elles n'augmentent pratiquement pas.

Il y a une contradiction profonde entre l'utilisation que vous faites de l'aérospatiale, en fonction des intérêts du grand capital, et les larges possibilités qui s'ouvriront à l'aéronautique française au cours de la prochaine décennie.

Déjà, la place croissante qui a été donnée pendant des années aux études et fabrications militaires a gravement obéré l'avenir, et si, aujourd'hui, l'aviation civile semble connaître une conjoncture meilleure, les travailleurs, qui ont toujours lutté contre la dépendance de l'aéronautique à l'égard des choix militaires, peuvent le considérer comme un de leur succès.

Le trafic aérien connaît un accroissement annuel de 10 p. 100 pour le transport des passagers et de 20 p. 100 pour le fret.

Dès lors, il est normal que le rapport sur les options du VI^e Plan estime que l'extension du trafic, qui se poursuivra à un rythme rapide, justifie une augmentation des dépenses d'infrastructure.

Or votre politique tend à réduire les crédits et l'aide de l'Etat pour exiger une participation financière accrue des collectivités locales. Au nom de la rentabilité, vous remettez en cause le service public pour favoriser la liberté tarifaire.

La situation des compagnies aériennes, de la production et des aéroports est révélatrice à cet égard.

Air France a dû procéder à un emprunt de 170 millions de francs auprès de banques américaines. Mais, alors que l'avenir de la compagnie exige un financement complémentaire de 230 millions, dont une partie devra être assurée sous forme d'un prêt du F.D.E.S. qui avance déjà des sommes importantes aux grandes entreprises privées, le Gouvernement paraît-il, vient de repousser cette solution.

Il est grave qu'aucune augmentation de capital ne soit prévue pour 1971.

En effet, la compagnie va être obligée, soit d'emprunter sur le marché financier à des taux d'intérêt très élevés, soit de réduire son programme d'investissements.

Par ailleurs, faute d'un plan de charge à un niveau suffisant, on envisage la fermeture de certaines entreprises, telle l'usine de la S.N.I.A.S., à Courbevoie.

En ce qui concerne l'aéroport de Roissy-en-France, qui est appelé à devenir un des pôles les plus importants du développement de la région parisienne, la question se pose de savoir qui va financer, en définitive, les infrastructures considérables qui seront nécessaires.

Là encore, il est à craindre que l'Etat ne fasse supporter aux collectivités locales une part disproportionnée avec leurs capacités financières et n'oblige l'aéroport de Paris à emprunter aux banques privées, dans des conditions désavantageuses pour le service public.

Nos propositions, en résumé, tendent à satisfaire les revendications des travailleurs manuels et intellectuels de l'aérospatiale, concernant notamment les salaires et la réduction du temps de travail; à accorder la priorité aux activités civiles dans le cadre de lois de programme à long terme; à étendre les nationalisations existantes à l'ensemble des secteurs clés de l'aérospatiale et du transport aérien, ainsi que la garantie d'une gestion démocratique aux sociétés nationales.

Dans l'immédiat, nous considérons qu'il est indispensable — et nous sommes d'accord avec tous les orateurs qui se sont exprimés sur ce sujet — de tout mettre en œuvre pour assurer l'achèvement du Concorde, la production en série et la commercialisation de l'Airbus 300 B.

La production de Caravelle 12 R doit également être poursuivie, ainsi que l'étude et la fabrication d'un avion cargo de moyenne capacité, qui pourraient être basés sur celles du Breguet 941.

La production des moteurs doit être développée pour garantir l'emploi du personnel de la S.N.E.C.M.A.

Ces conditions placeront la France dans une position favorable pour développer la coopération internationale.

Nous ne pensons pas que ce soit l'orientation de votre politique. C'est pourquoi nous ne pourrions accorder un préjugé favorable à votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Antonin Ver.

M. Antonin Ver. Je voudrais, monsieur le ministre, trop rapidement en raison du temps limité qui m'est imparti, plaider la cause des aéro-clubs qui ont fleuri dans tout le pays, aussi discrets qu'utiles.

Jusqu'à ces dernières années, l'activité « vol à moteur » de ces groupements était considérée, tant par les pouvoirs officiels que par l'opinion publique, comme une activité essentiellement sportive, sans doute par référence aux exploits des premiers âges de l'aviation. Depuis plus de dix ans pourtant, ce caractère n'a cessé de s'amenuiser. Aujourd'hui, avec le développement rapide des voyages par avions légers, l'activité « vol à moteur » des associations n'est que rarement — sauf pour la voltige, relativement très rare — une activité sportive mais une activité technique.

Il a fallu aménager des terrains, créer des pistes d'envol, acheter des appareils, faire fonctionner des écoles de pilotage, et nous nous devons de rendre hommage à ceux qui, trop souvent solitaires, ont eu une si haute conscience de leur mission et accepté les responsabilités qui en découlaient.

Mais le dévouement des dirigeants d'aéro-clubs, le soutien qu'ils ont su trouver jusqu'ici auprès des collectivités locales, des chambres de commerce, des villes, ne suffit plus si l'on veut permettre le plein épanouissement de ces organismes qui sont de véritables séminaires où naissent les vocations des futurs pilotes dont la nation a et aura besoin.

C'est que l'utilisation de ces avions exige aujourd'hui la même infrastructure en vol et au sol que celle des autres avions militaires ou commerciaux. Cette transformation rapide des activités appelle des investissements correspondants et des mesures d'urgence que ne permettent pas les prévisions budgétaires.

Dans le fascicule « Transports - II : aviation civile, services votés, mesures nouvelles » on peut constater, au chapitre 66-70 « Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction » que les crédits de paiement d'un montant de 5.500.000 francs votés pour 1970, sont ramenés, pour 1971, à 4.500.000 francs, soit une différence d'un million de francs représentant une réduction de 18 p. 100. Ces mêmes crédits avaient déjà subi, en 1970, une réduction de 10 p. 100 par rapport à ceux de 1969, passant de 6.100.000 francs à 5.500.000 francs.

A cette désillusion financière s'ajoute la crainte morale d'une tutelle paralysante, alors que les pionniers d'hier et d'aujourd'hui méritent qu'on leur laisse le soin de poursuivre une tâche si bien conduite jusqu'ici. Bien des intéressés pensent que, sous les termes prudents de « réorganisation » ou de « simplification », se dissimule une menace et ils ont besoin d'être rassurés sur ce point précis.

Une évolution est pourtant perceptible dans les esprits officiels. La compagnie Air France a commencé à recruter directement dans les aéro-clubs et se trouve enchantée de cette initiative qui permet à des jeunes gens pleins de fougue et de foi de réaliser leur rêve de pilote de ligne. N'est-ce pas la meilleure réponse à ceux qui, à l'occasion des travaux préparatoires de la loi de finances pour 1970, dans un rapport adressé à M. le ministre des transports, qualifiaient ces activités d'activités de « plaisance réservée à des gens aisés » ?

Face à l'énorme développement qui fera bientôt de l'aviation de voyage une activité économique atteignant un stade industriel, l'Etat doit adapter son rôle aux conditions nouvelles de cette activité en fonction d'un double objectif précisé dans les travaux préparatoires à l'établissement du VI^e Plan, à la fois économique et social, et prévoir des statuts bien adaptés et des investissements conformes aux besoins.

L'aviation générale, notamment l'aviation d'affaires et de voyage connaîtra un développement certain au cours des prochaines années. Sa contribution à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire, sa part dans le défrichement des lignes aéronautiques, justifient le concours de l'Etat — sous forme de crédits pour des investissements utiles et non à titre de subventions — soit que le budget national participe à des charges d'infrastructures d'aérodromes spécialement utilisés par ce type d'aviation, soit qu'il allège les dépenses des aéro-clubs par l'octroi de bourses nominatives de pilotes ou par une aide à l'achat de matériel d'instruction, soit encore qu'il assouplisse la réglementation technique.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions que je tenais à vous soumettre en un trop court propos, tout en exprimant l'hommage que la nation doit aux dirigeants des aéro-clubs qui n'ont d'autre souci que de bien servir la collectivité et le pays. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

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

M. Franck Cazenave. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la politique de l'aviation forme un tout. Elle part de la conception des appareils pour arriver à leur utilisation.

Je n'ai pas l'intention d'examiner chacun des stades qu'elle doit parcourir, mais qu'il me soit permis, dès l'abord, de faire allusion à l'office national des études et recherches aéronautiques : l'O. N. E. R. A.

Monsieur le ministre, je souhaite que des crédits importants soient inscrits au VI^e Plan pour l'O. N. E. R. A. et que soit donné à cet organisme une autonomie plus grande que celle dont il bénéficie d'ores et déjà et qu'il mérite, tout en assurant une meilleure liaison entre le personnel et la direction.

L'expansion est à l'ordre du jour et vous en êtes responsable pour une part. En effet, lorsqu'il est question d'installer une usine en un point quelconque du territoire, la première question qui se pose est la suivante : quels sont les moyens de communication qui permettraient à cette usine d'être en liaison avec la capitale, où l'on sait que bat le cœur de la France ?

Il faut rendre hommage, après les rapporteurs, à l'œuvre qui a été accomplie dans le domaine de l'aviation civile par Air Inter. Je pourrais parler aussi bien d'Air France mais je ne chercherai pas aujourd'hui qui est responsable de ce succès. Peut-être eût-il été souhaitable qu'à l'origine Air France fasse ce qu'a fait Air Inter. Je n'ai pas l'intention de critiquer Air Inter — je ne peux que le féliciter — mais je dois dire que dans la conception d'Air Inter tout n'est pas entièrement satisfaisant. On a subordonné Air Inter à une notion d'horaire. A partir de ce moment, tout le problème s'est compliqué.

Je m'explique. A l'heure actuelle, on mesure les distances non en kilomètres, mais quelquefois en argent et surtout, d'une manière générale, en unités de temps. Or Air Inter pouvait se dégager de cette notion d'horaires. On pouvait dire qu'en tout état de cause Marseille se trouve à deux heures de Paris, et Bordeaux à une heure, et ce n'est pas en s'accrochant au fait qu'un avion part à une heure déterminée pour arriver à une heure déterminée que l'on pourra résoudre le problème. Il convient de décider, comme d'autres l'ont fait, et notamment les Américains pour la liaison de New York à Washington, que les avions partent dès qu'ils sont pleins et qu'il n'y a jamais plus d'une heure de décalage, sur la même ligne, entre le décollage d'un avion et le départ de l'avion suivant. Autrement dit, si vous avez beaucoup de chance, vous pouvez prendre, dès votre arrivée à l'aéroport, l'avion pour Marseille ou pour Bordeaux et vous êtes deux heures après à Marseille ou une heure après à Bordeaux; et, si vous n'avez pas de chance, vous êtes trois heures après à Marseille et deux heures après à Bordeaux. Ainsi vous n'avez pas à retenir votre place et vous ne risquez pas de ne pas pouvoir partir.

Monsieur le ministre, si l'on m'objecte l'insuffisance du nombre des appareils, je répondrai qu'étant aviateur, je me suis permis d'étudier la question et qu'il est absolument faux qu'on en manque. Quant à l'insuffisance du nombre des voyageurs, c'est faux également. Je rappelle ce que disait à ce sujet M. Denis : « Si les voyageurs étaient sûrs de partir

quand ils se présentent à l'aérodrome, ils seraient beaucoup plus nombreux ». L'idée se répand, malgré les efforts qui sont faits actuellement, que parfois les voyageurs restent à terre et que si l'on a un rendez-vous à une heure précise, il est préférable de ne pas prendre l'avion. C'est une erreur, je le dis hautement. Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas que la notion de transport aérien doit évoluer dans le sens que j'indique ?

Puisque je parle de l'aviation, j'évoquerai le problème plus général des moyens de communication.

Vous avez indiqué — et je vous en remercie, monsieur le ministre — que vous alliez réexaminer ce problème. Il semble tout à fait anormal que la S. N. C. F. s'efforce de diminuer la durée du transport à partir d'un certain nombre de kilomètres de parcours. Car, à partir d'une certaine distance, le problème à résoudre est celui du transport aérien.

Je m'explique.

Au-dessous d'un parcours de 300 kilomètres, les moyens de transport terrestre sont rois. Personne ne peut le contester. En revanche, à partir de 300 kilomètres, c'est l'aviation qui est reine.

A vouloir battre à tout prix des records — pour mettre, par exemple, Bordeaux à quatre heures ou à trois heures et demie de Paris — la S. N. C. F. perd de vue le problème car, de toute façon, Bordeaux est à une heure de Paris par avion.

Toutefois, je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, en ouvrant une simple parenthèse, sur le fait que se rendre de Bordeaux à Orléans constitue un véritable tour de force et qu'aller de Bordeaux à Tours pose un problème.

Pour un parcours inférieur à un certain nombre de kilomètres, l'avion et l'aérotrain peuvent certes être des modes de transports importants et intéressants, mais j'estime que pour un parcours supérieur l'avion mériterait d'être développé.

Puisque j'aborde ce problème, je ferai mienne une réflexion de M. Marette en commission des finances. Il est tout de même surprenant que la S. N. C. F., partie prenante à Air Inter, constitue parfois un frein pour cette compagnie.

Enfin, monsieur le ministre, je dirai quelques mots encore des aéro-clubs.

M. Antonin Ver m'a devancé en parlant de la formation des pilotes. Les aéro-clubs ne sont pas, en effet, des lieux où l'on se réunit le dimanche, par beau temps, pour se promener. Leur mission est tout autre : elle est de former des pilotes. On ne souligne pas assez leurs efforts dans ce sens. Si l'on continue la politique actuelle qui consiste à diminuer de plus en plus les subventions allouées aux aéro-clubs, ces derniers s'adresseront à des firmes étrangères afin d'obtenir de meilleurs prix. Cela va à l'encontre du but visé.

Quant à la météorologie nous ne sommes plus au temps où, comme le disait mon patron Pelletier-Doisy, on commence par décoller et l'on s'informe ensuite de la météo.

La météorologie rend des services. Elle mériterait d'avoir un statut et, comme elle est intégrée à l'aviation, de bénéficier de tous les avantages que celle-ci pourrait lui donner.

Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de vouloir bien examiner tous ces problèmes. (Applaudissements.)

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

M. Henry Berger. Monsieur le ministre, M. Beraud, retenu par un deuil familial me fait demander à la dernière minute d'intervenir à sa place.

Je le fais d'autant plus volontiers que la cause de l'aviation civile me tient à cœur.

La réduction de certains des crédits inscrits dans votre projet de budget peut avoir, à terme, des conséquences dommageables pour l'aviation de notre pays. Je veux parler de la réduction de la subvention accordée aux associations aéronautiques agréées, pour l'achat de matériel d'instruction — avions, planeurs, parachutes — réduction qui est de près de 30 p. 100 depuis deux ans.

Au moment où le comité des transports aériens consulté sur les options du VI^e Plan constate que l'aviation générale, qui regroupe l'aviation de voyage utilisée à titre privé ou professionnel et l'aviation de loisirs — vol à voile et vol à moteur — se développe et prend une importance croissante dans l'économie française, au moment où nous apprenons que trois mille appareils ont, cette année, totalisé plus de 600.000 heures de vol dont plus de la moitié en voyages, au moment où s'accroît la technicité des appareils et des connaissances et où une qualification I. F. R. a été créée pour les pilotes privés, l'Etat doit adapter ses interventions aux conditions nouvelles de cette activité.

Je ne m'attarderai pas sur le rôle important de l'aviation de voyage ou d'affaires dans l'aménagement du territoire et dans

les relations inter-régions. C'est sur le rôle social de cette aviation générale et de sa cellule de base, qu'a été et que reste l'aéro-club, que je voudrais insister.

C'est un lieu commun de dire quel rôle important l'aéro-club joue d'abord, dans l'initiation et la motivation des jeunes aux carrières aéronautiques, et ensuite dans leur formation.

Combien de membres du personnel navigant, de techniciens des services de la navigation aérienne, des aéroports ou des compagnies n'ont pas suivi une ou plusieurs des activités de l'aviation générale ?

Cela est si vrai que, depuis fort longtemps, l'Etat est intervenu, sous forme de subventions, pour aider les aéro-clubs à former les pilotes privés.

Le développement du transport aérien sous toutes ses formes et avec ses qualifications diverses, impose la formation de 50.000 pilotes privés au cours des années d'exécution du VI^e Plan.

La nécessité de garder des personnels suffisamment nombreux dans les carrières aéronautiques justifie non seulement le maintien du système actuel de bourses attribuées nominativement aux jeunes gens par l'intermédiaire des aéro-clubs, mais devrait inciter l'Etat à augmenter le nombre et le montant de ces bourses.

La formation des pilotes privés par les aéro-clubs, principale raison d'être des clubs, est de plus en plus difficile à assurer. Il ne serait cependant pas concevable de faire assurer cette formation par les services de l'Etat. Il faut donc que l'Etat continue d'accorder son aide sous forme de subventions particulières versées directement aux aéro-clubs et aux associations pour l'achat de matériel d'instruction.

Sur le plan de la construction aéronautique d'avions légers, la réduction des subventions prévues risque de mettre en difficulté les petits constructeurs, tels Robin et Wassmer, qui ont accompli un effort considérable pour s'adapter aux technologies nouvelles, métalliques et plastiques.

Au moment où les charges des aéro-clubs s'accroissent dans tous les domaines et où la subvention ou prime d'achat ne représente pas plus de 20 p. 100 du prix de l'avion, il est de plus en plus difficile de renouveler le parc aéronautique.

Il est quelque peu contradictoire de vouloir former davantage de pilotes — objectif économique d'utilité nationale — en aidant les jeunes par des bourses et de diminuer simultanément les crédits destinés à l'octroi de subventions pour l'acquisition du matériel d'instruction indispensable.

Les aéro-clubs et leurs dirigeants, ainsi que tous ceux qui se dévouent pour développer et rendre de plus en plus sûre cette aviation qu'ils aiment et qui a contribué à la gloire de notre pays, vous demandent, monsieur le ministre, de les aider à poursuivre cette tâche d'initiation en rétablissant à leur niveau de l'an dernier le montant des crédits prévus pour ces subventions.

Je suis sûr que vous les entendrez et je vous en remercie à l'avance. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. de Chambrun.

M. Charles de Chambrun. Monsieur le ministre, en raison de l'heure tardive et du caractère assez technique de la question que j'entendais vous poser, je préfère, avec l'assentiment de M. le président, recourir à la procédure de la question écrite. Cela m'évitera d'allonger le débat. (Applaudissements.)

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

M. le ministre des transports. Mesdames, messieurs, je répondrai d'abord aux questions de MM. Dardé, Cermolacce et Douzans.

M. Dardé a déclaré que les autorisations de programme prévues pour 1971 n'augmentaient que d'un peu plus de 1 p. 100. Je rappelle que les crédits de paiement augmentent, eux, de 4,6 p. 100.

Quant à l'Airbus, je crois m'en être suffisamment expliqué. J'ai souligné l'intérêt, non seulement pour la France, la République fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas mais aussi pour l'Angleterre, que cet appareil présentait sur le plan européen et sur le plan financier.

J'ai d'ailleurs indiqué que mes collègues allemand et néerlandais avaient fait confiance au représentant français pour traiter ces problèmes et je tiens à préciser qu'ils m'ont particulièrement bien soutenu.

En ce qui concerne la météorologie, dont M. Cermolacce et vous-même, monsieur Dardé, m'avez entretenu, je répéterai que nous sommes en train de constituer un établissement public permettant d'adapter les structures aux besoins des techniques et de tenir compte du caractère spécifique de la météorologie comme nous avons tenu compte, au mois de juillet, du caractère spécifique de la navigation aérienne.

On ne peut donc pas parler du personnel de la météorologie par analogie avec le personnel technique de la navigation aérienne; on ne peut pas non plus envisager d'étendre ces avantages au personnel des services communs. Car si nous avons pu donner satisfaction, tout au moins en grande partie, aux personnels de la navigation aérienne, en juillet dernier, c'est parce que nous avons tenu compte de la spécificité des tâches des personnels de la navigation aérienne.

Je connais les difficultés qui peuvent exister actuellement pour certains aéroports de province. En fait leur situation évoluera en tenant compte de la croissance du trafic. Depuis bientôt un an et demi, les syndicats nous disent que ces personnels ont de plus en plus de servitudes et de plus en plus de charges. Mais les servitudes et les charges ne sont pas identiques à Paris et en province. En tout état de cause, dans la mesure où, en province, les servitudes et les charges s'accroissent d'année en année, le protocole du 15 juillet donnera satisfaction au personnel, car il a un caractère essentiellement évolutif notamment en ce qui concerne les primes allouées au personnel.

En ce qui concerne le « Stol » — l'avion à décollage court — l'étude est non seulement envisagée, mais elle est engagée, et nous avons prévu une somme de dix millions de francs à cet effet.

M. Douzans a déploré que les crédits prévus pour la Caravelle 12 fussent inférieurs à ceux qui l'ont été pour le Mercure. Je rappelle d'abord que la Caravelle 12 est dérivée de la Caravelle, qui a de nombreuses années d'existence, et que le Mercure est un appareil plus moderne.

J'indique également à M. Douzans — il n'est pas là, mais il le lira au *Journal officiel* — ...

M. Franck Cazenave. Je le lui dirai aussi.

M. le ministre des transports. Deux intermédiaires : cela portera davantage ! (*Sourires.*)

Je lui indique donc que les prévisions de vente actuelles de Mercure sont de quinze fois supérieures à celles de Caravelle 12.

Enfin, M. Douzans et M. Baudis, député de Haute-Garonne, savent que ce qui importe pour Sud-Aviation aujourd'hui, c'est le Concorde et c'est l'Airbus, et c'est ce qui explique que nous nous battons tant pour ces deux appareils. Aussi ai-je apprécié que la plupart des orateurs, de quelque opinion qu'ils soient, aient plaidé en faveur de Concorde. C'est pour le ministre des transports un encouragement précieux, comme le sont, messieurs Dardé et Cermolacce, les vœux que vous avez bien voulu former à mon égard et qui prouvent qu'à l'Assemblée nationale, où j'ai assisté, depuis près de vingt-cinq ans, à de nombreuses disputes, quelquefois orageuses, les liens personnels résistent aux divergences politiques. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

M. Cermolacce a rappelé la vacance du poste de secrétaire général à l'aviation civile. Le Gouvernement s'en préoccupe. J'ai, personnellement et récemment, fait des propositions écrites dans le cadre de la réorganisation des services du ministère des transports. Je suis convaincu qu'une solution rapide est nécessaire.

M. Cermolacce et M. Labbé ont soulevé la question de la prééminence que prend aujourd'hui l'aviation civile sur l'aviation militaire. J'ai dit que le ministère des transports avait entrepris des études sur cette évolution, qui va dans le sens de la vie, dans le sens du développement de l'aviation civile.

M. Paul Cermolacce. Elle répond également à une meilleure conjonction.

M. le ministre des transports. S'agissant de l'importante question des liaisons d'Orly et de Roissy, j'en parlerai plus longuement à la fin de mes réponses.

Mais je dois indiquer tout de suite que, pour faciliter le financement de Roissy, le Gouvernement consent une augmentation du capital de l'aéroport de Paris de 120 millions de francs.

D'autre part, nous demandons aux collectivités locales de province d'intervenir dans le financement de leur infrastructure aéroportuaire parce qu'elles y trouvent un grand intérêt; c'est le cas de ma ville, mais certainement aussi de celles que vous représentez. Et, revanche, les collectivités locales de la région parisienne ne participent pas à ce financement de Roissy.

M. Cazenave souhaiterait qu'Air Inter organise des liaisons aux horaires irréguliers, l'avion partant lorsqu'il est à peu près rempli, comme cela se passe entre New York et Washington. Au vu des statistiques actuelles, nous ne pouvons pas encore envisager une telle formule, le seul du trafic nécessaire n'étant pas atteint. Au demeurant, ce système ne comporterait pas que des avantages car on risquerait, comme pour le métro et l'autobus, une surcharge aux heures de pointe et les passagers devraient attendre plus longtemps qu'ils ne le voudraient.

M. Franck Cazenave. Ils n'attendraient que deux heures au maximum.

M. Jean Brocard. Deux heures d'attente pour une heure de vol, c'est beaucoup.

M. le ministre des transports. En effet. Et, connaissant la patience de nos compatriotes, je ne voudrais pas, monsieur Cazenave, que vous soyez le chef de l'aéroport à ce moment-là ! (*Sourires.*)

En tout cas, le problème est à l'étude.

A propos du turbo train, je rappelle mon intention de créer un service économique commun au ministère des transports et au ministère de l'équipement.

La municipalité de Lyon est très favorable au turbo train, si j'en crois la délibération qu'elle m'a adressée; mais aucune décision n'a encore été prise, car le Gouvernement attend le rapport de M. Coquand, qui devrait être déposé avant la fin du mois.

M. Henry Berger. Dijon n'est pas d'accord.

M. le ministre des transports. Je l'ai noté, monsieur Berger. En effet, si le maire et le conseil municipal de Lyon sont d'accord, le maire et le conseil municipal de Dijon ne le sont pas. Mais vous êtes maire de Fontaine-Française et non de Dijon, encore que je comprenne bien que tout ce qui concerne la Côte-d'Or vous intéresse au plus haut point.

M. Bozzi, à titre personnel, m'a posé une question sur le terrible accident survenu en 1968 à la Caravelle Ajaccio-Nice. Un pré-rapport a été publié il y a quelques mois. Il a exclu un grand nombre d'hypothèses qui avaient pu être avancées. En septembre dernier, des photographies de l'épave ont été prises à 2.300 mètres de profondeur. Nous allons poursuivre les essais de repêchage à 2.300 mètres des restes de la Caravelle que l'on a photographiés. Vous voyez donc que tous les efforts sont entrepris.

M. Virgile Barel. En connaissons-nous vraiment les résultats, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Monsieur Barel, j'ai dit qu'un pré-rapport avait été publié. Le rapport sera publié également. (*Applaudissements.*)

Presque tous vous m'avez parlé des aéro-clubs. En la matière, il faut distinguer, comme certains l'ont fait, entre l'aviation sportive, l'aviation de voyage et la formation aéronautique.

L'aviation sportive doit être mise sur le même plan que les autres activités sportives qui, celles-là, sont encouragées, non par le ministère des transports, mais par le secrétariat à la jeunesse et aux sports. Des conversations sont en cours avec M. Comiti, secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports, pour déterminer les conditions d'attribution de subventions dans le cadre de l'aviation sportive.

L'aviation de voyage, quant à elle, bénéficie indirectement — personne ne le nie — des primes d'équipement accordées aux aéro-clubs pour l'achat de leurs appareils, ces derniers étant utilisés aussi bien pour la formation de pilotes que pour l'aviation de voyage.

A ce sujet, je ne partage pas l'opinion de M. Ver. En effet, si l'Etat soutient la S.N.C.F. et la R.A.T.P. au budget de 1971, aucune compagnie d'aviation, nationale ou privée, n'aura à solliciter de subventions de sa part. En tout bon sens et en toute logique, d'ailleurs, les utilisateurs de l'aviation civile privée doivent assurer le paiement de leurs voyages d'affaires. (*Applaudissements.*)

A cet égard, j'ai été avisé, le 30 octobre dernier, que la Cour des comptes allait m'adresser un référé soulignant les diverses anomalies du régime actuel et de ses modalités de fonctionnement. C'est dire la nécessité d'une réforme de ces interventions publiques.

En revanche, le soutien de la formation aéronautique est justifié. C'est d'ailleurs la seule finalité que l'Etat puisse proposer aux subventions qu'il accorde aux aéro-clubs, dont la contribution est importante et le rôle essentiel dans ce domaine, je suis d'accord avec vous.

Grâce à cette triple distinction, les crédits prévus au chapitre 66-70 du budget pour 1971 permettent en fait de consentir un effort équivalent à celui de 1970 pour la formation aéronautique. Toutefois, cela suppose, je l'ai déjà dit, une adaptation des mécanismes. On pourrait, par exemple, envisager comme critère de l'octroi des subventions le nombre des brevets de pilote obtenus. Mais d'autres critères sont possibles. Les organisations représentatives seraient, bien entendu, consultées lors de la mise au point de cette réforme.

Mon attention a été attirée sur l'industrie française de construction d'avions légers. Ce serait une vue rapide et partielle des choses d'imaginer que la situation des constructeurs dépend essentiellement des subventions accordées par l'Etat à l'aviation légère. Le problème de l'industrie des avions légers est

plus complexe. De la part de l'administration, il fait l'objet d'un examen d'ensemble dont il serait prématuré de tirer aujourd'hui les conclusions.

J'en viens maintenant à la desserte des aéroports. Je regrette qu'il ne me soit pas possible d'exposer une carte dans cette Assemblée. La démonstration serait plus facile pour le ministre et plus compréhensible pour ses auditeurs. Mais je tiens à la disposition des commissions une telle carte.

En ce qui concerne la liaison Paris—Orly, l'ouverture dès le début de 1971 du collecteur H 6 va permettre de drainer plus facilement l'ensemble des voitures qui se dirigent vers Orly et le Sud. Nous pourrions établir dans Paris, dès l'ouverture du collecteur H 6, des couloirs réservés aux autobus et aux taxis en direction des autoroutes A 6 et H 6, avec réservation à des véhicules de l'accès par la porte de Gentilly à l'autoroute A 6. C'est donc un moyen très pratique qui va être mis bientôt en application.

D'autre part, de manière à mettre en service dès 1971 une liaison ferroviaire entre Orsay et Orly, il est prévu de construire sur la gare des halles de Rungis une dalle qui permettra aux cars venant d'Orly de prendre à cet endroit des voyageurs.

On m'objectera qu'il y aura là une rupture de charge. Mais quand Orly-Ouest sera mis en service, les passagers arrivant à Orly subiront toujours une rupture de charge; que celle-ci se produise à Orly ou à Rungis, le procédé sera le même.

Il n'en reste pas moins qu'une facilité supplémentaire bénéficiera aux usagers.

A échéance un peu plus lointaine, une desserte plus satisfaisante sera indispensable. Des études sont en cours, portant sur la construction d'une ligne d'aérotrain entre Orly, la station de Joinville du réseau express régional, où les passagers auraient alors la correspondance pour Paris, et Roissy-en-France.

Vous voyez donc que les études sont très poussées à ce sujet. Outre cette solution, nous avons d'autres possibilités. Soit, comme je l'avais dit l'année dernière, prolonger jusqu'à l'aéroport la ligne 5 du métro, laquelle, en tout état de cause, pour les besoins locaux, devrait être prolongée jusqu'à Villejuif; soit améliorer la desserte S. N. C. F. Orsay-Pont-de-Rungis, en la prolongeant, d'une part jusqu'aux Invalides, d'autre part jusqu'à Orly.

Ces études doivent aboutir à des décisions dans les prochains mois, car nous ne voulons pas être pris de court en 1973.

En ce qui concerne l'aéroport de Roissy proprement dit, l'emprise de l'aéroport est située à environ vingt kilomètres au nord-est de Paris. Cette emprise est traversée par l'autoroute A 1 qui va vers Lille et qui est la liaison principale avec Paris.

Cependant cette liaison ne sera pas suffisante.

Une autre liaison est prévue avec Paris et l'autoroute B 3, qui sera précisément mise en service pour 1973.

On peut estimer que ce réseau d'autoroutes A 1 - B 3 pourra assurer une desserte convenable de l'aéroport jusque vers 1977-1978. Mais après cette date une desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy sera nécessaire. Plusieurs solutions sont actuellement envisagées et vont être mises à l'étude: soit une ligne d'aérotrain Roissy-Joinville-Orly, qui serait utilisée par les passagers qui se rendront de Roissy à Orly et inversement et aussi par ceux qui prendront le Réseau express régional à Joinville; soit le prolongement, vers le nord cette fois, d'une ligne du métropolitain depuis la préfecture de Bobigny; soit enfin, une desserte ferroviaire Aulnay-Roissy se raccordant aux voies de la S. N. C. F. Si le choix de ces différentes hypothèses n'a pas encore été opéré, nous tenons à ce qu'il intervienne en 1971.

Le Gouvernement a déjà, le 15 octobre, pris une position de principe sur la nécessité d'améliorer ces liaisons et je suis en droit d'espérer qu'en 1971 les décisions pratiques seront prises.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que j'avais à présenter sur ce projet de budget de 1971 et les réponses que je tenais à faire aux divers orateurs. Elles n'auront peut-être pas donné satisfaction à tous. Néanmoins vous pouvez constater qu'en ce qui concerne les liaisons Paris—Orly aujourd'hui, Paris—Roissy demain, le Gouvernement est décidé à faire de gros efforts. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (II. Aviation civile):

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

- « Titre III: + 40.923.018 francs;
- « Titre IV: — 13.254.700 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme, 1.241.500.000 francs;
- « Crédits de paiement, 640.803.000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme, 14.950.000 francs;
- « Crédits de paiement, 8.280.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédits proposée pour le titre IV.

(La réduction de crédits est adoptée.)

M. le président. M. Fontaine a présenté un amendement n° 164 qui tend à réduire de 2.828.000 francs les autorisations de programme du titre V de l'état C.

La parole est à M. Fontaine.

M. Jean Fontaine. Le chapitre 53-24 prévoit d'affecter 4 millions de francs d'autorisations de programme et 1.172.000 francs de crédits de paiement pour financer les études concernant le lancement, au cours du VI^e Plan, d'un programme de construction d'un réacteur de poussée moyenne de l'ordre de 20.000 à 25.000 livres, pour employer la référence habituelle en la matière.

Il est certain que l'industrie des moteurs devra prendre dans les années à venir une place de plus en plus importante dans le secteur de la construction aéronautique, et vous venez, monsieur le ministre, de le souligner à l'instant.

Mais entre les deux options possibles, travailler en coopération ou concevoir et fabriquer un nouveau type de réacteur, c'est au Parlement, au moment du vote du VI^e Plan, qu'il appartiendra de choisir la solution à adopter. Il ne convient donc pas de trop anticiper.

C'est pourquoi il n'apparaît pas nécessaire de fixer, pour 1971, un volume d'autorisations de programme supérieur à celui des crédits de paiement.

D'autant que la masse de crédits ainsi dégagée trouvera facilement emploi. En effet, le développement et l'amélioration du trafic aérien passent par l'adéquation au sol des moyens d'accueil et au premier chef: l'aérodrome. Les limitations dans ce domaine se trouvent surtout au sol, plutôt que dans l'air.

En province, l'aérodrome est à la fois un moyen de promotion économique et touristique. Comment, dès lors, parler d'égalité des chances entre les différentes régions si, dans le même temps, on ne donne pas à chacune d'elles les moyens de son développement?

Pour ce qui concerne mon département, en plus des objectifs économiques et touristiques, une politique réaliste des transports doit concourir à la réalisation de certaines missions sociales comme celle de favoriser les déplacements de certaines catégories de la population à des prix abordables.

Pour y parvenir, deux moyens peuvent être envisagés: soit une plus large possibilité offerte à la forme de commercialisation dite *charter*, ce qui implique, il va de soi, une certaine concurrence et, par conséquent, l'octroi de libertés d'atterrissage à d'autres compagnies aériennes, autrement dit qu'il soit mis un terme au monopole dont bénéficie la compagnie nationale; soit la mise en service d'avions gros porteurs, type B 747.

Mais alors se pose la question des possibilités d'atterrissage et de décollage à pleine charge, autrement dit de l'existence de l'aérodrome adéquat.

J'ai souvent appelé votre attention sur la nécessité impérieuse de doter la Réunion d'un tel équipement, pendant que tout à côté, à Maurice, la France finance les études d'un aérodrome de cette catégorie. Je me suis toujours heurté à une fin de non-recevoir, sous prétexte notamment « qu'un nouvel aérodrome entraînerait des dépenses particulièrement élevées et sans rapport avec le trafic prévisible ».

Permettez-moi de vous dire, ici, solennellement, que vos services se trompent ou nous trompent lourdement, car d'après les chiffres officiels qui m'ont été fournis, le trafic France—Réunion est passé de 7.572 passagers en 1966 à 17.496 passagers en 1969. Il était déjà, au 30 septembre 1970, de 15.388, ce qui veut dire qu'il atteindra facilement 20.000 cette année, soit une augmentation de 300 p. 100 en quatre ans.

Le coefficient de remplissage des avions est donc plus que satisfaisant puisqu'il est en moyenne de 65 p. 100. A certaines époques de l'année, il faut même mettre en place des vols supplémentaires et réserver ses places quatre à cinq mois à l'avance.

C'est vous dire si le trafic, d'une part, l'environnement, d'autre part — la Réunion est la seule terre française de l'océan Indien à être sous-équipée dans ce domaine — et au surplus des raisons économiques et sociales irréfutables, plaident en faveur d'un aéroport capable d'accueillir et de supporter le décollage en pleine charge de Boeing 747.

Dans ces conditions, les crédits libérés par mon amendement vous permettront de faire faire les études pour la détermination du site, ce qui est très urgent pour ne pas se trouver bientôt devant un non-possimum, et pour connaître le coût global de l'équipement à prévoir, dans cette optique, en vue de sa réalisation au cours du VI^e Plan.

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

M. Baudis, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement. Cependant, elle a délibéré sur le montant des crédits accordés à l'étude d'un réacteur de poussée moyenne et elle a adopté ces crédits. Elle a même fait plus. A la demande de plusieurs de ses membres, elle souhaite que cette étude soit entreprise rapidement. Elle ne peut donc être que défavorable à l'amendement de M. Fontaine.

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

M. le ministre des transports. L'avis du Gouvernement est conforme à celui de la commission des finances. L'étude en question est absolument indispensable et les 4 millions de francs inscrits au budget sont nécessaires pour la mener à bien.

Dans mon exposé de tout à l'heure j'ai parlé de l'industrie européenne des moteurs. Si la France veut tenir, demain, sa place dans cette industrie, il faut absolument que cette étude soit entreprise.

En second lieu, je regrette de devoir dire à M. Fontaine qu'il confond autorisations de programmes et crédits de paiement. D'une façon générale, le montant des crédits de paiement et des autorisations de programme n'est pas le même, et lorsque, comme je l'ai dit tout à l'heure à M. Dardé, les crédits de paiement sont supérieurs aux autorisations de programme, c'est exceptionnel.

Enfin, je ferai valoir auprès de M. Fontaine un argument d'ordre local. L'aéroport de Saint-Denis de la Réunion sera accessible aux Boeing 747 dès que le trafic l'exigera.

Dans ces conditions, je ne pense pas qu'il sera nécessaire de retenir ses places 4, 5 ou 8 jours à l'avance.

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

M. Fontaine. Monsieur le ministre, je regrette de ne pas être de votre avis. Vos services le savent bien, l'actuel aéroport ne peut pas permettre un décollage à pleine charge des B 747. S'ils ne le disent pas — mais ils en conviennent dans des conversations privées — c'est parce que leur ministre ne leur donne pas l'autorisation de le dire.

J'affirme que la piste de l'aéroport de Saint-Denis ne peut pas supporter le décollage en pleine charge d'un Boeing 747.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Fontaine, je tiens d'abord à vous faire observer que mes collaborateurs, quoique tenus au secret, ont toute liberté de dire ce qu'ils pensent lorsqu'ils reçoivent un parlementaire. Dans ces conditions je regrette les propos que vous venez de tenir.

J'ajoute, pour réparer une omission que j'ai commise tout à l'heure et dont je m'accuse, que les Boeing 747 pourraient utiliser l'aéroport de Saint-Denis-de-la-Réunion avec une escale intermédiaire vers la métropole. Voilà, la précision est donnée.

M. Jean Fontaine. Mais ce ne sera pas l'escale principale !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 164, repoussé par la commission et par le Gouvernement.
(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.
(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (II. — Aviation civile).

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour.

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n° 1376). (Rapport n° 1395 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Services du Premier ministre (suite) :

Section I. — Services généraux (suite) : crédits concernant la fonction publique.

(Annexe n° 14. — M. Mario Bénéard, rapporteur spécial ; avis n° 1399, tome III, de M. Delachenal, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Affaires culturelles :

(Annexe n° 1. — M. Raymond Boisdé, rapporteur spécial ; avis n° 1396, tome I, de M. de la Verpillière, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 1396, tome II, de M. Beauguilte [cinéma] au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

VINCENT DELBECCHI.