

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

COMPTE RENDU INTEGRAL — 59^e SEANCE

2^e Séance du Lundi 18 Novembre 1974.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1975 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6625).

Transports (suite).

I. — Section commune (suite).

II. — Transports terrestres (suite).

M. Boudet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la section commune et les transports terrestres.

M. Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

MM. Fiszbín, Valleix, Brugnón, Gouhier, le secrétaire d'Etat.

SECTION COMMUNE

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

TRANSPORTS TERRESTRES

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Titre IV :

Amendement n° 69 de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan : MM. Cornet, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption du titre IV, amendé.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

III. — Aviation civile.

MM. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile ; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

M. Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports.

MM. Cermolacce, Gabriel, Commenay, Valleix.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 6648).

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS LE DOUAREC,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1975
(Deuxième 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 1975 (n° 1180, 1230).

TRANSPORTS

I. — Section commune.

II. — Transports terrestres (suite).

M. le président. Nous reprenons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports concernant la section commune et les transports terrestres.

Ce matin, l'Assemblée a entendu le rapporteur spécial de la commission des finances.

La parole est à M. Boudet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la section commune et les transports terrestres.

M. Roland Boudet, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'ère des économies d'énergie dans laquelle nous sommes entrés conduit tout naturellement à conseiller aux Français d'utiliser les transports collectifs plutôt que les transports personnels.

Qu'il soit donc permis au rapporteur de citer quelques chiffres qui justifient ce conseil.

Il faut savoir que, pour un trajet en ville, la consommation par passager est quatre fois plus faible pour un autobus que pour une voiture.

En rase campagne, la consommation est deux fois plus faible par le rail que par la route.

Si nous voulons économiser le carburant, nous devons donc inciter les usagers à utiliser les transports en commun de préférence aux moyens de transport individuels et le transporteur de marchandises à employer le rail et les voies d'eau de préférence à la route. Or, jusqu'à présent, l'évolution a été inverse.

Examinons en effet le trafic en milliards de voyageurs-kilomètre : pour la route, 85 en 1959, 365 en 1973 ; pour la S. N. C. F., 32 en 1959, 44,5 en 1973 ; pour le métro, 6,5 en 1959, 6,9 en 1973 ; pour l'autobus, 3,1 en 1959 ; 2 en 1973.

L'évolution est la même pour les marchandises : 26,4 milliards de tonnes-kilomètre pour les transports routiers en 1959 ; 78 milliards en 1973 ; pour la S. N. C. F., 53,3 milliards en 1959, 74 en 1973.

Ainsi, en quatorze ans, pour ce qui concerne les marchandises, la route est passée devant le rail, alors que la consommation d'énergie par tonne-kilomètre est six fois plus faible pour le rail que pour la route ; pour ce qui concerne les voyageurs, la route a vu son trafic multiplié par quatre, alors que celui du rail n'était multiplié que par 1,4.

Ces chiffres prouvent qu'un gros effort doit être fait dans les deux secteurs — voyageurs et marchandises — pour obtenir une plus grande utilisation des transports collectifs qui absorbent moins d'énergie.

Comment accentuer l'attraction du rail et de la voie d'eau par rapport à la route et améliorer la qualité de la vie des Français, tout en diminuant la consommation d'énergie ?

C'est ce que la commission a analysé à l'occasion de la discussion de ce budget. Le rapporteur ne s'étendra pas longuement sur l'examen des différents chapitres budgétaires qu'il comporte. En effet, M. Cornet, rapporteur de la commission des finances, a déjà fait ce matin des commentaires auxquels je m'associe pleinement.

Dans son livre *Quatre heures de transport par jour*, Mme Brigitte Gros a souligné les très graves inconvénients qui résultent du décalage dans le temps entre la construction des logements et la mise à la disposition des personnes qui viennent les occuper des moyens de transports correspondants. Il est vrai que, depuis deux ou trois ans, de gros efforts ont été accomplis, mais il est évident que la création des nouveaux moyens de transports en commun devrait toujours coïncider avec la construction de nouveaux logements.

En dernière analyse, l'automobile doit être considérée non comme la concurrente, mais comme le complément naturel des transports en commun.

L'élaboration d'une politique des transports en commun est compliquée par le fait qu'il faut tenir compte des exigences de différents ministères : équipement, intérieur, finances, notamment. En outre, le poids du passé se fait sentir tant en ce qui concerne les retards accumulés dans la modernisation du métro — qui n'a commencé qu'en 1960 — qu'au niveau de la S. N. C. F. qui ne fait que s'adapter aujourd'hui aux techniques modernes. Enfin, il est difficile de financer les investissements en raison des contraintes de la politique tarifaire.

A ces difficultés d'ordre matériel s'ajoutent les aléas résultant des grèves qui dressent les employés contre l'Etat-patron, entraînent l'immobilisation du matériel roulant et finissent par porter atteinte à la réputation et à la notion même de service public.

Il n'en demeure pas moins qu'on peut regretter que les Français ne recourent pas davantage aux transports en commun.

Pour les y inciter, il conviendrait que la S. N. C. F. améliore notamment la rapidité et la fréquence des dessertes, surtout sur le réseau provincial qui est en quelque sorte le métro des habitants de la province. Il serait, par exemple, opportun de doubler certains trains pour qu'ils desservent alternativement telle gare, puis telle autre, en se succédant à une heure d'intervalle. Ainsi, les usagers disposeraient d'un moyen de locomotion rapide et pratique. De même, les modifications d'horaires devraient être discutées avec les représentants naturels des usagers que sont les conseillers généraux des cantons traversés.

Quant au transport de marchandises, il faut en finir avec l'opposition du rail et de la route. Le rail devrait être mis au service de la route et offrir des avantages financiers et pratiques tels que, pour les grands trajets au moins, les transporteurs gagnent à utiliser la S. N. C. F.

La R. A. T. P., pour sa part, doit accélérer les passages d'autobus — elle a d'ailleurs commencé à le faire — en utilisant les couloirs réservés, mais surtout créer un système de billet unique quotidien ou mensuel qui permettrait d'effectuer pendant un temps donné tous les trajets désirés, ce qui simplifierait l'utilisation des autobus.

En ce qui concerne la batellerie, la politique de ces dernières années n'a pas été très favorable. Pourtant, si nous voulons sauver les 7 433 kilomètres de voies d'eau dont dispose la France et les 4 500 bateaux de notre flotte fluviale — elle en comptait 12 000 avant 1939 — il faut absolument remettre en état tous les canaux et fleuves du réseau Freycinet, c'est-à-dire les voies d'eau pour péniches de 300 tonnes, et surtout prendre des mesures en faveur des artisans de la batellerie qui assurent 80 p. 100 du trafic.

M. le ministre de l'équipement, dans son exposé de samedi dernier, a promis des travaux importants ; nous en avons pris acte.

La S. N. C. F. devrait pratiquer une politique régionale. Nous souhaitons que les suppressions de ligne ne soient pas décidées — et nous avons obtenu l'accord de principe de la direction de la société nationale — sans l'avis des conseils régionaux et des conseils généraux ; que les itinéraires et les horaires d'autobus soient établis également en accord avec les représentants des collectivités locales ; que la S. N. C. F., enfin et surtout, développe ses lignes plus rapidement qu'ailleurs dans les régions où le rail n'entre pas en concurrence avec les autoroutes, afin d'éviter que des régions soient parfaitement irriguées à la fois par des autoroutes et par des lignes de chemin de fer rapides et que d'autres ne disposent ni d'autoroutes ni de telles lignes de chemin de fer.

Nous souhaitons aussi qu'on recherche le moyen de régler rapidement les différends qui peuvent survenir entre l'Etat-patron et les employés de la S. N. C. F., afin d'éviter les grèves ; ce conseil vaut évidemment pour la fonction publique. Mais ce problème est vaste et mérite certainement des développements dans lesquels je ne m'engagerai pas aujourd'hui.

A une époque où l'on parle fréquemment de recyclage, c'est sans doute la profession de conducteur routier qui permet le réemploi facile de nombreux ouvriers en chômage. A cet effet, il convient de créer de nouveaux centres de formation professionnelle pour adultes et d'instaurer des sections de conducteurs routiers dans les centres où elles n'existent pas.

On déplore bien souvent des accidents causés par des conducteurs routiers ; mais ces derniers travaillent trop longtemps chaque jour et sont quelquefois atteints par la fatigue, parce qu'ils sont en nombre insuffisant. Il faut en former et, pour cela, développer les centres de formation.

Il va de soi que nous sommes favorables au percement du tunnel sous la Manche dont M. Cornet, ce matin, nous a exposé les grandes lignes. J'espère donc qu'avant la fin de cette session on soumettra à notre ratification la convention qui est intervenue le 17 novembre 1973. Le tunnel sous la Manche n'est plus un « serpent de mer » qu'on ne voit jamais, mais une opération effective depuis quelques jours. Souhaitons qu'elle se poursuive par la volonté commune du Gouvernement français et du Gouvernement britannique et qu'elle devienne ainsi la grande réalisation technique de ce siècle.

Je ne parlerai pas de l'activité de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. et je conclurai mon exposé par les recommandations suivantes que la commission de la production et des échanges soumet à votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues :

Premièrement, réaliser rapidement les progrès techniques permettant sur le réseau de la S. N. C. F. une accélération de la vitesse et surtout une augmentation de la fréquence des trains.

Deuxièmement, modifier la composition des offices des transports créés par la loi du 9 avril 1898 en ajoutant à la liste des membres composant ces offices les conseillers généraux des cantons traversés par les lignes de chemin de fer comprises dans le secteur de chaque office ; la direction de la S. N. C. F. est favorable à cette réforme.

Troisièmement, pour la R. A. T. P., simplifier le système des tickets d'autobus, comme je l'ai expliqué.

Quatrièmement, rechercher un statut nouveau offrant de meilleurs salaires, une garantie d'indexation et une possibilité permanente d'arbitrage à l'ensemble du personnel et garantissant par ailleurs un service permanent.

Cinquièmement, engager un important programme de travaux pour remettre en état le réseau Freycinet de voies navigables.

Sixièmement, prévoir des incitations financières pour encourager l'implantation de nouvelles zones industrielles à proximité des lignes de chemin de fer ; l'Etat doit participer financièrement à la construction des embranchements nécessaires.

Septièmement, développer les transports combinés et encourager la fabrication de camions adaptés au gabarit du réseau ferré.

Huitièmement, réaliser rapidement la nouvelle ligne Paris—Sud-Est ; les études pour une nouvelle ligne Paris—Calais ou Paris—Lille—Calais doivent être menées sans retard pour faire face dans l'avenir à l'accroissement du trafic résultant de la mise en service du tunnel sous la Manche.

Neuvièmement, créer absolument, en faveur des conducteurs routiers, de nouveaux centres régionaux de formation professionnelle pour adultes ou des sections nouvelles dans les centres.

Enfin, demander au Parlement, au cours de la présente session, la ratification du traité signé le 17 novembre 1973 par le Président Pompidou concernant la construction du tunnel sous la Manche.

Compte tenu de ces recommandations, qu'elle a approuvées, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption des crédits du budget des transports terrestres. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. Marcel Cavallié, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, il m'est agréable de remercier M. Cornet, rapporteur spécial, et M. Boudet, rapporteur pour avis, pour la qualité de leur rapport concernant le budget des transports terrestres que j'ai l'honneur de vous présenter.

Examinons, d'abord, le budget de la section commune.

Le budget de la section commune se monte à 18,8 millions de francs au titre des dépenses ordinaires, soit un accroissement de 25 p. 100 par rapport à 1974, et à 24,6 millions au titre des autorisations de programme.

Ce budget, ainsi que vous le savez, ne contient qu'un petit nombre d'éléments de gestion communs à l'ensemble des services du secrétariat d'Etat aux transports. En effet, l'organisation de celui-ci en trois unités sectorielles spécialisées laisse à chaque secteur la gestion de ses moyens, aussi bien en personnel qu'en matériel, sous le contrôle du secrétaire d'Etat.

On ne trouve donc à la section commune que les traitements de quelques fonctionnaires et une partie des moyens nécessaires au service des affaires économiques et internationales, d'une part, à l'Institut de recherche des transports, d'autre part.

En ce qui concerne le personnel, le budget qui vous est proposé comporte la création d'un poste d'attaché des transports auprès de l'ambassade de France à Tokyo, semblable au poste qui a déjà été créé, il y a quelques années, auprès de l'ambassade de France à Washington. L'expérience a, en effet, montré le rôle particulièrement précieux que pouvait jouer un fonctionnaire spécialisé dans les transports, dépendant du ministre compétent, pour assurer les relations avec les administrations étrangères et les entreprises dans les secteurs dont j'ai la charge.

Qu'il s'agisse de la réglementation de la construction et de l'emploi des avions, qu'il s'agisse de prospection ou d'aide à la prospection en matière de construction aéronautique, qu'il s'agisse de la préservation de nos intérêts maritimes, qu'il s'agisse enfin du recueil d'informations sur les techniques de transports terrestres ou de l'aide à la promotion de nos techniques, les conseillers aux transports sont appelés à jouer un rôle éminent, le titulaire du poste créé à Tokyo devant évidemment avoir pour compétence une bonne partie de l'Asie du sud-est.

Les dépenses d'études destinées au service des affaires économiques et internationales ou aux subventions d'équipement ou de fonctionnement à l'Institut de recherche des transports, se proposent essentiellement d'améliorer notre connaissance technique et économique du monde des transports d'aujourd'hui de façon à mieux préparer le monde de demain, à éclairer les choix, à guider l'action et la réflexion des pouvoirs publics.

Bien entendu, les actions d'études et de recherches de ces deux organismes seront plus spécifiquement orientées, dès l'année prochaine, vers la recherche des modes d'exploitation, des répartitions de trafic ou des techniques nouvelles qui soient économes de ces trois biens rares que sont l'énergie, l'espace et le temps des usagers.

Enfin, il est prévu de consacrer, en 1975, des sommes non négligeables au développement des modes nouveaux de transport pour nous permettre de préparer en temps utile des instruments nécessaires à une véritable promotion des transports collectifs.

Avant de procéder à l'analyse du budget les concernant, il me faut rappeler que les transports terrestres de marchandises ou de personnes constituent un domaine particulièrement sensible aux effets du renchérissement des matières premières énergétiques et à la recherche d'économies de carburants.

Cette situation nouvelle a des conséquences très variables suivant les modes de transport et leur utilisation.

Pour ne citer qu'un exemple, qui a d'ailleurs déjà été pris par les rapporteurs, le rapport des consommations d'énergie respectives de l'autobus et de la voiture particulière en zone urbaine est de un à quatre en moyenne par voyageur-kilomètre.

La priorité aux transports collectifs en zone urbaine et suburbaine déjà justifiée par des considérations tenant à la qualité de la vie est plus nécessaire que jamais. Elle constitue d'ailleurs la priorité de ce budget.

Les transports terrestres représentent également, en raison de l'importance du secteur public qu'ils englobent — S.N.C.F. et R.A.T.P. notamment — un cadre privilégié de régulation économique et d'expression des objectifs gouvernementaux.

Le projet de budget des transports terrestres qui vous est présenté revêt par ailleurs, pour la seconde année consécutive, la forme d'un « budget de programme », parallèlement à la présentation traditionnelle. Un des avantages de cette présentation est de tenter de mieux mettre en lumière les liens existant entre les objectifs, les moyens et les résultats obtenus, de permettre de cerner davantage le cadre des débats, facilitant par là même votre action.

Elle permet ainsi une analyse rationnelle plus profonde des interventions publiques et des subventions en capital versées aux entreprises nationales qui représentent la plus grosse part du budget qui vous est soumis, soit 99,55 p. 100 des dépenses ordinaires et 45,6 p. 100 des autorisations de programme.

Depuis plusieurs années, les objectifs essentiels visés dans le domaine des transports terrestres ont été : d'une part, dans le cadre de la politique européenne des transports, d'instaurer progressivement les règles d'économie de marché dans le secteur concurrentiel qui recouvre, en fait, la totalité des transports de marchandises ainsi que les transports de personnes à grande distance; d'autre part, de rationaliser l'organisation des transports dans le secteur marqué par l'impératif de service public, c'est-à-dire le transport de personnes dans les agglomérations et à courte distance.

Ces objectifs restent valables, étant donné l'orientation libérale de notre économie. Cependant, l'augmentation très importante du coût de l'énergie et la recherche d'économies de carburants conduisent, dans le cadre des mesures arrêtées par le Gouvernement, à infléchir certaines actions afin : premièrement, de susciter davantage l'utilisation du transport collectif par les voyageurs, aussi bien en milieu urbain que dans les relations interurbaines; deuxièmement, d'inciter le transfert de la route vers le rail et la voie d'eau du transport de certaines marchandises à grande distance. Cela répond d'ailleurs à la préoccupation exprimée par M. Cornet mais aussi à la demande formulée par M. Boudet.

Le projet de budget pour l'année 1975 que je vous soumetts traduit donc cette permanence des objectifs et les nouvelles orientations commandées par la nécessité de faire face aux conséquences de l'augmentation très sensible des coûts de l'énergie.

Avant d'examiner séparément les principaux secteurs de notre action, je pense qu'il est nécessaire de vous rappeler quelques données essentielles chiffrées qui donnent une vision globale de ce budget.

En dépenses ordinaires, il représente 8 526,4 millions, soit une augmentation de près de 27 p. 100 par rapport à 1974.

Cette somme, dont la quasi-totalité concerne les transports collectifs, se répartit pour l'essentiel de la façon suivante : 5 787,49 millions de francs pour l'égalisation des conditions de concurrence pour la S.N.C.F., à l'intérieur desquels on trouve 3,7 milliards pour les charges de retraite, 1 239,36 millions de francs pour les transports urbains en région parisienne, 784,38 millions de francs pour les transports de voyageurs sur courte distance et 686 millions de francs pour les réductions tarifaires imposées par l'Etat à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.

Les dépenses en capital représentent 677,31 millions de francs, soit 39 p. 100 de plus qu'en 1974, affectés presque en totalité, à hauteur de 97 p. 100, aux transports collectifs urbains : 73,57 millions de francs pour les études, les recherches et les expérimentations des modes nouveaux de transport collectif; 324,94 millions de francs pour les transports urbains en région parisienne et 262 millions de francs pour les transports urbains de province.

Compte tenu de ces chiffres, je voudrais faire porter l'essentiel de mon propos sur les quatre problèmes suivants : l'équilibre financier de la S.N.C.F.; la politique en matière de transports de marchandises; les transports de voyageurs à courte distance; les transports urbains dans la région parisienne et en province, qui me paraissent dominer l'actualité et concentrer les interrogations que les uns et les autres nous pouvons formuler.

Parlons d'abord de l'équilibre financier de la S.N.C.F. L'importance des crédits inscrits dans le projet de budget sous la rubrique des contributions de l'Etat à la S.N.C.F. paraît, dans l'esprit de beaucoup, être en contradiction avec l'objectif, maintes fois réaffirmé, de réaliser l'équilibre financier de notre première entreprise nationale.

Aussi voudrais-je, à l'occasion de ce débat, rappeler la politique que suit l'Etat à l'égard de la S.N.C.F. et les résultats obtenus. En 1969, à la suite d'études approfondies et de discussions longues et complexes, l'Etat et la S.N.C.F. ont décidé, d'un commun accord, de modifier leurs relations juridiques et financières pour permettre à la S.N.C.F. de parvenir à l'équilibre financier en lui accordant une autonomie de gestion accrue, en compensant les obligations de service public que lui impose l'Etat et, enfin, en normalisant ses comptes, c'est-à-dire en la mettant sur un pied d'égalité avec les modes de transport concurrents.

Pour cela, l'Etat s'engageait à contribuer à ses charges de retraite et à compenser, dans certaines conditions, ses charges d'infrastructure et les dépenses occasionnées par les passages à niveau.

Ces nouvelles règles ont été incluses dans la convention publiée en 1971. Parallèlement, l'Etat et la S.N.C.F. ont signé un contrat de programme fixant pour la période de 1969-1973 les engagements respectifs des deux parties. Il prévoyait notamment une subvention d'équilibre dégressive — l'équilibre financier devant être atteint en 1974 — et la réalisation d'une série d'améliorations de gestion de la part de la S.N.C.F.

Ce contrat de programme a été prolongé, au début de cette année, par un avenant, couvrant les années 1974 et 1975, qui apporte deux novations importantes en définissant le montant des programmes d'équipement et en déterminant un mécanisme de compensation au cas où l'Etat s'opposerait aux augmentations de tarifs estimées nécessaires par la S.N.C.F. C'est, en effet, en raison de la politique générale des prix poursuivie par le Gouvernement que la S.N.C.F. n'a pas été en mesure d'atteindre l'équilibre en 1973 et qu'il en sera de même en 1974.

L'ensemble des crédits inscrits dans le projet de budget constitue ainsi la traduction budgétaire de la convention de 1971. Ces crédits sont importants, mais il ne faut pas perdre de vue la taille de la S.N.C.F., tant par ses effectifs que par son chiffre d'affaires.

Trois contributions tendent à réaliser l'égalisation des conditions de concurrence entre la S.N.C.F. et les autres modes de transport.

Par ordre d'importance décroissante, il s'agit d'abord de la contribution aux charges de retraite destinée non pas au budget d'exploitation de la S.N.C.F. mais à celui de la caisse des retraites. Elle représentera, à elle seule, plus de 3,7 milliards de francs en 1975, soit plus de la moitié des crédits prévus pour la S.N.C.F. Elle est la conséquence du déséquilibre entre le nombre des actifs et des retraités, dû à la réduction importante des effectifs opérée depuis vingt-cinq ans : 285 000 agents aujourd'hui contre plus de 500 000, il y a vingt-cinq ans, 420 000 retraités pour 276 600 actifs.

La S.N.C.F. supporte une cotisation correspondant aux prestations du régime particulier de retraite des cheminots ; l'Etat comble le déficit du régime. Sa contribution croît en valeur relative en raison de la réduction des effectifs. L'augmentation en 1975 sera importante, 882 millions de francs ; elle s'explique par la sous-évaluation des crédits nécessaires en 1974 et la prévision de croissance des salaires en 1975.

Il s'agit, ensuite, de la contribution aux charges d'infrastructure. Elle est justifiée par le fait que la S.N.C.F. supporte directement la totalité des charges de construction et d'entretien de son infrastructure. Pour la mettre sur le même pied que les transports routiers et la batellerie, qui ne supportent qu'une partie du coût de l'infrastructure qu'ils utilisent — taxes sur les carburants et taxe à l'essieu pour les routiers, taxes de la loi Morice pour la voie d'eau — il a été convenu de rembourser à la S.N.C.F. une partie des charges qu'elle supporte pour le seul transport de marchandises. Le calcul est effectué, avec un décalage d'un an, en appliquant une formule faisant intervenir un certain nombre d'indices. Cette contribution passe, de ce fait, de 1 430 millions de francs en 1974 à 1 700 millions de francs en 1975, accusant ainsi une augmentation de 19 p. 100.

Il s'agit, enfin, de la contribution pour le gardiennage des passages à niveau, qui reste à peu près constante. Les dépenses de ce gardiennage sont réparties par moitié entre la S.N.C.F. et l'Etat. Mais elles diminuent en francs constants en raison de l'automatisation progressive des passages à niveau, laquelle s'effectue au rythme de mille par an environ.

Il y a encore deux autres contributions. La première compense l'obligation de service public constituée par le maintien des services omnibus déficitaires. Elle passe de 700 à 775 millions de francs, malgré la réduction du taux de la T.V.A., en raison de la prise en charge par l'Etat d'une nouvelle tranche de 3 000 kilomètres de services omnibus. On peut

penser que ce crédit devra être réévalué l'an prochain pour tenir compte de la suspension du programme de suppression ou de transfert sur route dont j'aurai l'occasion de reparler tout à l'heure.

La seconde contribution est destinée à rembourser la S.N.C.F. des réductions tarifaires qui lui sont imposées par l'Etat, notamment au bénéfice des familles nombreuses et de certaines catégories sociales ou au titre des congés payés. Elle varie avec le volume du trafic et le niveau des tarifs.

Au total, ces contributions atteignent près de 7,2 milliards, sans compter l'indemnité compensatrice pour la région parisienne. Mais, et j'insiste particulièrement sur cette idée, il ne s'agit en aucun cas d'un déficit d'exploitation. En particulier, la contribution pour les retraites pourrait fort bien ne pas être inscrite au budget des transports. C'est ainsi que celle qui concerne les retraites des mineurs figure au budget du travail.

Depuis 1973, la S.N.C.F. ne reçoit plus de subvention d'équilibre. Comme elle dispose de son autonomie de gestion, il lui appartient de fixer les augmentations de tarifs nécessaires à la réalisation de l'équilibre financier, étant entendu que ces augmentations devront être d'une importance voisine de celle des prix de la P.I.B., ainsi que le prévoit l'avenant au contrat de programme.

Il faut bien voir qu'une telle politique implique des progrès importants et continus de productivité, en raison de la proportion élevée des dépenses de personnel dans le budget de la S.N.C.F. et de la progression plus rapide des salaires au regard des prix de la P.I.B.

Cependant, les augmentations qu'elle envisageait, conformes au contrat, n'ont pu être retenues en totalité par l'Etat, ni dans leur quantum ni dans leur date d'application en raison des impératifs de la lutte contre l'inflation.

La seule majoration autorisée en 1974 a été de 7,5 p. 100 au 1^{er} avril. C'est pourquoi une compensation de 690 millions de francs a été votée lors du « collectif » de juillet dernier : elle devra probablement être majorée à la fin de l'année.

Le projet de budget pour 1975 ne prévoit aucune compensation de ce genre. Les décisions qui seront prises lors de l'établissement du budget d'exploitation de la S.N.C.F. de 1975, à la fin de cette année, permettront seules de prévoir l'évolution réelle de la situation, compte tenu du niveau tarifaire retenu.

Je voudrais conclure sur ce premier point en mettant l'accent sur les progrès de gestion accomplis au sein de la S.N.C.F., qui se place au premier rang des grands réseaux de l'Europe occidentale : que les dirigeants et l'ensemble du personnel de la S.N.C.F. en soient félicités.

Deuxième point : notre politique en matière de transports de marchandises.

La politique suivie dans ce secteur, depuis de nombreuses années, en accord d'ailleurs avec les orientations de la politique européenne des transports, est fondée sur l'égalisation des conditions de concurrence entre les divers modes de transport et le libre choix de l'usager.

Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit de la S.N.C.F.

En ce qui concerne le transport routier, les taux de la taxe à l'essieu ont progressé jusqu'en 1974 comme cela avait d'ailleurs été prévu à l'origine. Le Gouvernement a décidé de ne pas les modifier en 1975 en raison de l'incertitude touchant l'évolution de ses composantes et les méthodes de calcul en discussion à Bruxelles, en raison aussi des difficultés conjoncturelles que traverse le transport routier.

Durant cette période, la réglementation du transport routier a été assouplie sur plusieurs points, pendant que certains progrès étaient réalisés dans le domaine des conditions de travail des conducteurs.

L'évolution récente du trafic, surtout depuis le début de 1973, a été très favorable pour le fer et la route, tandis que celui de la voie d'eau stagnait.

En l'état actuel des choses, le Gouvernement n'envisage pas d'intervention autoritaire qui irait à l'encontre du libre choix de l'usager. Il en serait, bien sûr, autrement si les économies volontaires de consommation de carburant ou les réductions consécutives à la diminution du nombre des opérations de transport par route ne suffisaient pas à réduire la consommation de carburant au niveau souhaité.

Mais le Gouvernement entend mettre l'accent sur une série de mesures destinées à accompagner et favoriser le processus de transfert de la route vers le rail ou la voie d'eau.

D'abord — et c'est l'idée développée par M. Boudet — par le développement des transports combinés rail-route avec, concrètement, la subvention à la création d'un nouveau chantier de transbordement dans la région parisienne, et une politique d'incitation appropriée.

Ensuite, par l'amélioration de la productivité des transports routiers, en particulier par une subvention au centre de productivité qui permettra de développer le programme d'assistance de gestion aux petites entreprises.

Par ailleurs est également prévu le renforcement des contrôles portant sur la charge des véhicules, les transports à longue distance et le respect des temps de conduite.

Sont également prévues la modernisation de la flotte fluviale, par la création d'une caisse de caution mutuelle et la résorption de la cale vétuste, l'amélioration de l'infrastructure des voies navigables, notamment du réseau Freycinet, et l'accentuation de l'effort d'équipement de la S. N. C. F. tant pour les installations fixes que pour le matériel roulant.

L'ensemble de ces mesures doit, tout en améliorant la productivité du système de transport, infléchir la tendance, jusqu'en 1972 favorable à la route, en faveur de la voie d'eau et du rail.

On doit d'ailleurs prévoir que la profession du transport routier, très artisanale, continuera à subir les effets du plan de lutte anti-inflationniste du Gouvernement, notamment en matière de trésorerie. Il est également à craindre qu'une éventuelle surcapacité de véhicules puisse susciter une certaine anarchie dans les prix de transport.

Le Gouvernement, pour sa part, suit de très près l'évolution de la situation. Depuis le début de l'année, les tarifs routiers obligatoires ont été relevés de plus de 14 p. 100 et, tout récemment — en fait, il y a une semaine — les tarifs minima ont été majorés de 5 p. 100 de plus, ce qui doit permettre une couverture correcte de l'augmentation des prix de revient.

Il reste que la concurrence est vive et que la moitié des prix pratiqués se situent au minimum. Le recul du trafic qui, depuis un mois, touche pour la première fois le transport routier la rend encore plus aiguë.

Ce phénomène qui est commun à tous les modes de transport, laisse planer une menace sur l'avenir, tout au moins à court terme.

Cela, joint au souci du Gouvernement de favoriser une réduction de la consommation qui, je dois le dire à mon grand regret, n'est pas encore constatée, me conduit à reporter toute décision d'ouverture d'un contingent supplémentaire de licences de transport à grande distance, ouverture pourtant demandée par les organisations professionnelles.

Il me paraît raisonnable d'attendre, dans le contexte actuel, pour être en mesure d'apprécier plus correctement l'évolution prévisible de la situation.

Le troisième problème important concerne le transport des personnes à courte distance, soit en zone rurale, soit entre villes assez rapprochées.

Le développement rapide de l'utilisation de la voiture particulière, qui, pour cette catégorie de transports, présente bien sûr de nombreux avantages, a entraîné depuis vingt-cinq ans une désaffection croissante des usagers à l'égard des transports collectifs ferroviaires et routiers.

Cette désaffection a provoqué la détérioration de la situation financière des réseaux de transport, publics ou privés, qui s'est traduite par une baisse de la qualité du service : nous sommes ainsi entrés dans un cercle vicieux dont la seule issue, il y a encore peu de temps, paraissait être la disparition progressive de ces services.

Les gouvernements précédents, préoccupés par le déséquilibre financier de la S. N. C. F., en même temps qu'ils acceptaient de compenser les conséquences financières pour la société nationale du maintien d'un réseau restreint de services omnibus, appliquaient un programme de suppression ou de transfert sur route des plus déficitaires d'entre eux.

C'est ainsi qu'entre 1968 et 1973, les services exploités sur 7 300 kilomètres de lignes ont été soit supprimés, soit, pour la plus grande part, transférés sur route, ce transfert réduisant des trois quarts le déficit.

Il reste, comme je l'ai dit tout à l'heure, que le trafic maintenu entraîne pour la collectivité une charge très importante : 775 millions de francs en 1975, soit, par voyageur-kilomètre, environ 18 centimes.

Pour ces lignes, il est à noter que la S. N. C. F. transporte cent quarante-cinq millions de voyageurs par an, sur une distance moyenne de transport de 30 kilomètres.

Par comparaison — et pour situer l'importance des chiffres — elle transporte en banlieue parisienne près de quatre cents millions de voyageurs, sur une distance moyenne de transport de 17 kilomètres, et la contribution de l'Etat est prévue, en 1975, pour un montant de 185 millions de francs, soit 2,7 centimes au voyageur-kilomètre. Je dois, cependant, ajouter que cette contribution atteint 8 centimes au voyageur-kilomètre pour l'ensemble S. N. C. F. banlieue - R. A. T. P.

C'est pourquoi le contrat de programme Etat - S. N. C. F., ainsi que son avenant, prévoyait la poursuite du programme de suppression ou de transfert, pour le porter à 10 000 kilomètres d'ici à la fin de l'an prochain.

Deux considérations ont amené le Gouvernement à modifier ces prévisions : d'une part, la nécessité de mettre à la disposition de la population un réseau de transport collectif de bonne qualité, si on veut obtenir un certain transfert de la voiture particulière vers le transport en commun ; d'autre part, la volonté d'enrayer le processus de dévitalisation des zones rurales.

Aussi le Gouvernement a-t-il décidé de suspendre l'application du programme primitivement envisagé. Son objectif est de voir établir dans chaque région un schéma de transport collectif pour les personnes, couvrant aussi bien le fer que la route, offrant au moindre coût pour la collectivité un réseau de desserte de bonne qualité et bien coordonné.

Une expérience a déjà été lancée, il y a deux ans, en Lorraine. Elle va être étendue dans un premier temps à cinq autres régions. Elle ne peut réussir — c'est le vœu que vous avez exprimé, monsieur Boudet — qu'avec la participation active des services locaux de l'Etat et des collectivités locales : établissement public régional et conseils généraux.

M. Guy Ducoloné. Qui paieront !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. C'est dans ce cadre que pourront être établies entre les collectivités locales et les entreprises de transports, des conventions de réorganisation des dessertes ferroviaires ou routières.

C'est également dans ce cadre que sera poursuivie la promotion, en liaison avec la D. A. T. A. R., d'opérations de réorganisation des services omnibus et de création ou d'extension de dessertes cadencées régionales.

Cela ne signifie pas que tout le réseau de transport sera maintenu en état, mais il sera remodelé avec l'objectif d'assurer un meilleur service aux usagers, qu'ils soient tributaires du transport en commun ou désireux d'abandonner leur voiture particulière.

Je voudrais terminer la présentation de ce projet de budget en insistant sur la politique que le Gouvernement mène et entend développer en matière de transports urbains.

Je dois d'abord rappeler que la politique des transports urbains relève de la compétence des pouvoirs locaux et non de celle du Gouvernement. Celui-ci doit, pour sa part, faciliter les évolutions ; il ne peut, en aucun cas, se substituer aux autorités locales pour arrêter la politique à suivre.

Il peut cependant leur demander — et c'est ce que je fais — de ne plus rechercher par tous moyens à adapter la ville à la voiture, mais d'agir en sens inverse. Il importe, en effet, de sauvegarder la valeur des centres de nos villes, en en protégeant le cadre et en préservant celui de nos concitoyens.

C'est ainsi que le Gouvernement vient de suggérer aux collectivités locales, par les décisions prises au cours d'un très récent conseil des ministres, une doctrine articulée autour de trois thèmes : maîtriser la circulation automobile, discipliner le stationnement, promouvoir le transport collectif.

Il ne s'agit pas, bien sûr, de faire le procès systématique — ou la chasse — de la voiture automobile. Celle-ci est, en effet, dans bien des cas, irremplaçable, par exemple pour les déplacements en périphérie ou pour ceux qui se situent dans les heures creuses et les week-ends, ou pour les relations entre le domicile et les centres commerciaux.

Mais dans d'autres cas, elle peut être remplacée : par exemple, pour les déplacements dans les zones denses et en particulier dans le centre, ou pour les déplacements vers les pôles d'emploi importants.

Un développement accru de la circulation automobile dans les centres urbains denses aboutirait, si nous n'y prenions garde, à la destruction de ce que nous souhaitons sauvegarder, la civilisation urbaine. Or, notre devoir, c'est de préserver la trop rare qualité, le trop rare agrément de la vie au centre de nos villes.

Il faut donc opérer un choix et donner une véritable priorité aux transports collectifs dans les zones denses.

Ce choix est urgent.

Il est urgent, car les conditions de vie dans les villes sont difficiles. Il est urgent, car les gaspillages d'énergie engendrés par une circulation anarchique ne sont plus tolérables. Cette constatation n'exclut cependant pas une réflexion à plus long terme sur l'évolution de la croissance urbaine et les formes qu'elle doit revêtir.

La maîtrise de la circulation automobile, c'est la mise au point de nouveaux plans de circulation traduisant une politique cohérente des déplacements. Ces plans définiront au préalable les voies et espaces à réserver aux piétons et les voies d'accès privilégiées aux centres sur lesquelles une réservation partielle ou totale doit être opérée en faveur des transports collectifs.

La circulation automobile sera alors organisée pour permettre une bonne desserte des logements et des activités, dissuader le trafic de transit et réduire le volume de la circulation à un

niveau compatible avec la capacité des voies et la qualité de l'environnement. Cela sera possible en particulier grâce à la discipline du stationnement.

Cette discipline — qui est essentielle — pour limiter le volume de la circulation implique une stricte limitation des places de stationnement, l'extension des zones à stationnement payant, le relèvement des tarifs, une stricte observation des interdictions et les moyens nécessaires pour en assurer le respect.

Un nouvel effort d'extension des zones piétonnières dans les quartiers les plus animés des villes françaises, avec d'excellents accès pour les transports en commun, pourra compléter heureusement cette politique.

Enfin il faut promouvoir et développer l'utilisation des transports collectifs, et cela est une tâche difficile, ingrate, de longue haleine, qui nécessite, certes, des moyens financiers importants, mais aussi une volonté politique constante. Arrêter l'évasion du trafic vers la voiture particulière et, mieux encore, ramener aux transports collectifs une part notable des usagers qu'ils ont perdus au cours des ans suppose que la comparaison des usagers entre les modes de transport concurrents, lorsque le choix se présente librement à eux, s'exerce à l'avantage des transports en commun.

Il faut donc que ceux-ci offrent une meilleure qualité de service : commodité, confort et souplesse, c'est-à-dire qu'ils soient plus rapides, plus fréquents et plus confortables.

Plus rapides : l'accroissement de la vitesse commerciale passe par l'octroi d'une véritable priorité de circulation aux autobus dans les zones denses, grâce à des couloirs réservés et respectés par les automobilistes. Cela suppose parfois une certaine restructuration des réseaux, permettant un regroupement des lignes sur les itinéraires protégés.

Plus fréquents : les gains de vitesse permettront des rotations plus rapides, donc des passages plus fréquents d'autobus.

Plus confortables : il convient de rajouter les parcs d'autobus et d'acquiescer des autobus plus attrayants.

Tout cela doit être fait en protégeant l'environnement, d'où la nécessité de développer des véhicules silencieux et peu polluants.

Enfin, il faut que les sociétés concessionnaires de l'exploitation des autobus acquièrent, ou retrouvent si elles l'ont perdue, une véritable dimension commerciale, et cela rejoint l'observation que faisait ce matin M. Cornet au sujet de la R. A. T. P. Elles doivent se conduire avec dynamisme et non pas avec résignation. Il convient qu'elles procurent à nos concitoyens une information efficace sur les services offerts et qu'elles les accueillent comme des clients et non comme des usagers.

Il appartient donc aux collectivités urbaines de définir une politique globale des déplacements — circulation, stationnement, transports collectifs — et de l'appliquer par étapes progressives en informant soigneusement les citoyens des objectifs poursuivis et des moyens mis en œuvre.

En effet, seule une politique clairement perçue par les divers usagers peut être appliquée avec efficacité. Il s'agit de persuader et non d'imposer. Il est d'ailleurs inutile d'insister plus longuement sur ce point qui paraîtra à tous évident mais l'information de tous est un art délicat plus qu'une science, même expérimentale.

Quant à l'Etat, son rôle apparaît double : informer et inciter.

L'Etat se doit, d'abord, d'informer en faisant clairement connaître la doctrine et les moyens qu'il préconise. Cette information, qui doit user des divers moyens disponibles, s'adressera simultanément aux responsables, c'est-à-dire aux maires et à la population dans son ensemble. Les premiers, il s'agit de les informer sur les moyens, les techniques disponibles et les expériences réussies ou non. Les seconds, il convient de les sensibiliser aux problèmes nouveaux et de les inciter à accepter et même à demander le changement.

L'incitation utilise divers moyens provenant, en général, des budgets de l'équipement, de l'intérieur et des transports.

Il s'agit, notamment, de mettre des crédits d'études à la disposition des collectivités urbaines.

D'autre part, une nouvelle orientation des services départementaux et des centres d'études des techniques de l'équipement leur permettra de remplir leur rôle d'assistance technique et de conseil auprès des collectivités locales.

En outre, des subventions favoriseront la mise au point de plans de circulation donnant une véritable priorité aux transports collectifs et à leur mise en œuvre. Dès cette année, le secrétariat d'Etat aux transports va disposer de crédits d'intervention destinés aux aménagements de voirie spécifique pour les transports collectifs. Ils s'ajouteront aux dotations des ministères de l'équipement et de l'intérieur afin de financer des opérations exemplaires.

Les crédits prévus dans le projet de budget qui vous est soumis atteignent vingt-cinq millions de francs. Eu égard à l'importance particulière que j'attache à ces aménagements

destinés à améliorer la circulation des autobus, j'ai décidé de porter le montant des crédits à quarante millions de francs par transfert interne.

M. Jean Valleix. Très bien !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Des moyens financiers suffisants seront également mis en place pour couvrir le déficit de fonctionnement des transports collectifs. Après le vote de la loi étendant le versement de transport aux agglomérations de plus de 300 000 habitants, un décret très récent, vous le savez, vient d'abaisser cette limite aux villes de plus de 100 000 habitants, étant bien entendu qu'il ne s'agit que d'une possibilité offerte aux maires qui devront eux-mêmes décider.

L'aide financière pour l'extension et la modernisation des parcs d'autobus sera renforcée grâce à des prêts à taux privilégiés des caisses de crédits publics. Le volume de ces prêts sera porté en 1975 à 260 millions de francs contre 110 en 1974. Les préoccupations croissantes en matière d'environnement imposent qu'à l'avenir le montant de l'aide soit lié aux performances des véhicules en matière de bruit et de pollution.

Seront subventionnés, également, les investissements lourds d'infrastructures de transports collectifs — métro, métro léger, systèmes nouveaux — avec, pour objectif, la suppression des disparités actuelles des subventions entre ces investissements et ceux de la voirie rapide.

Telles sont les mesures que je préconise en matière de politique des déplacements en zone urbaine, politique qui, je le répète, relève d'abord de la responsabilité des collectivités locales.

Tels sont aussi les moyens que le Gouvernement va mettre en œuvre pour aider ces collectivités.

Mon objectif est le doublement du taux d'utilisation des transports en commun dans les villes de province. Cet objectif ambitieux correspond à la norme dans de nombreuses agglomérations d'Europe occidentale. Les différentes mesures que je viens d'exposer devraient, me semble-t-il, nous permettre de l'atteindre.

Dans le projet de budget qui vous est présenté, on ne peut être que frappé, bien sûr, par l'importance des crédits destinés aux transports parisiens. Il ne faut pas se laisser obnubiler, cependant, par l'importance de ces sommes. Les dépenses pour les transports en commun croissent beaucoup plus rapidement que la population. Or la région parisienne est dix fois plus importante que les plus importantes des agglomérations de province. Elle secrète ainsi une masse de déplacements considérables qui, pour les liaisons entre le domicile et le lieu de travail, en particulier, sont longs dans le temps et dans l'espace. Plus de deux milliards de voyageurs sont ainsi transportés chaque année par la S.N.C.F. et la R.A.T.P. dans la région parisienne, ce qui correspond à un taux d'utilisation du transport collectif de 50 p. 100, que les villes de province sont encore loin d'atteindre.

Parallèlement, l'incidence psychologique du niveau des tarifs des transports parisiens constitue depuis longtemps un obstacle à leur évolution normale. Ils sont restés bloqués, en effet, depuis 1971. Le projet de budget pour 1975 est établi à partir d'une majoration du tarif de base de dix centimes au 1^{er} juillet, alors que les dépenses d'exploitation varient presque aussi vite que les salaires.

Cette situation conduit à prévoir une contribution de l'Etat très importante : 1 240 millions de francs pour la S.N.C.F. - banlieue et la R.A.T.P. Elle devra d'ailleurs être complétée par une contribution des collectivités locales de 530 millions de francs environ.

Une telle situation est, je le reconnais, peu satisfaisante. Nous réfléchissons actuellement aux moyens d'y remédier.

L'institution du versement de transport des employeurs et son extension ont constitué une innovation appréciable, d'autant plus intéressante qu'elle concerne l'ensemble des agglomérations importantes. Il est probable, cependant, que le partage des responsabilités devra être réexaminé : la réforme de l'organisation de la région parisienne, actuellement à l'étude, doit nous y aider.

Par ailleurs, une réforme tarifaire sera mise en œuvre, ainsi que l'a annoncé M. le Premier ministre, dans le courant de l'année 1975. Elle vise à créer une carte d'abonnement mensuelle qui, à l'intérieur de sa zone de validité, pourra être utilisée de manière illimitée pour le train, le métro et l'autobus.

M. Jean Valleix. Très bien !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Cette réforme me paraît très importante car elle atténuera les inégalités entre les usagers et encouragera l'utilisation plus importante des transports en commun.

Quant aux investissements, on a prétendu souvent que les villes de province étaient moins bien traitées que Paris. Si cela a pu être vrai dans le passé, ce n'est plus le cas actuellement.

En effet, dans la région parisienne les infrastructures sont subventionnées à concurrence de 30 p. 100 par l'Etat — seuls les premiers tronçons du R. E. R. l'ont été à 50 p. 100. La part du district est équivalente et le reste est supporté par l'exploitant : sa part, cependant, est maintenant en partie couverte par l'utilisation du reliquat du versement transport.

En 1975, les autorisations de programme de l'Etat se monteront ainsi, dans la région parisienne, à 324 millions de francs, l'ordre de grandeur est le même qu'en 1974, et les crédits de paiement à 190 millions de francs. En regard, le programme d'équipement global S. N. C. F. et R. A. T. P. atteindra 2,9 milliards en autorisations de programme.

En province, l'Etat subventionne les établissements de lignes de transport en commun en site propre. Il en est ainsi des métros de Lyon et de Marseille pour lesquels sont prévus 252 millions de francs, en autorisations de programme et 140 millions de francs en crédits de paiement.

Le concours de l'Etat, compte tenu des prévisions actuelles, devrait être proche de 30 p. 100. Cependant, notre souci est d'égaliser les conditions de son intervention à Paris et en province, pour les transports en commun et pour les travaux de voirie.

En 1975 nous développerons également, comme je l'ai dit tout à l'heure, nos subventions en province pour voiries spécifiques : elles atteindront vingt-cinq millions de francs contre cinq millions de francs en 1974.

Enfin, l'effort accompli par l'Etat en faveur de l'innovation technologique profitera en priorité aux villes de province, qu'il s'agisse de la mise au point du métro léger Val à Lille ou de la construction d'un tronçon probatoire du système Poma 2000 à Grenoble.

En passant successivement en revue les problèmes de la S. N. C. F., des transports de marchandises, des transports de voyageurs à courte distance et des transports urbains, je viens de procéder à un examen d'ensemble de la politique des transports terrestres. Celui-ci serait cependant incomplet si je n'évoquais pas, en quelques mots, le projet de tunnel sous la Manche.

Vous savez que nous avons signé le 17 novembre dernier avec nos partenaires britanniques un traité pour la réalisation de cet ouvrage et que mon collègue, M. Destremau, et moi-même présenterons dès demain au Sénat, et dans quelque temps devant vous, le projet de loi portant ratification de ce traité. Les premiers travaux sont déjà entrepris mais le coup d'envoi définitif ne sera donné qu'au milieu de 1975 avec la signature de la convention n° 3 entre les gouvernements et les sociétés chargées de la construction et du financement de l'ouvrage.

Le financement sera assuré, je le rappelle, sans subvention de l'Etat par un apport de 10 p. 100 en capital et par des emprunts garantis par les gouvernements pour le complément.

Telles sont, mesdames, messieurs, les orientations essentielles de ce projet de budget des transports terrestres que je vous demande de bien vouloir adopter. *(Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

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

M. Henri Fiszbin. Monsieur le secrétaire d'Etat, ce n'est pas d'aujourd'hui que les grands centres urbains de notre pays souffrent d'une crise grave des transports et de la circulation. Celle-ci affecte profondément le cadre de vie de plusieurs millions de Français depuis longtemps.

Des conséquences très préjudiciables en découlent sur les plans économique et humain. Dans notre société en crise, celle des transports urbains n'est qu'une des formes de l'accroissement de l'exploitation des travailleurs car, dans ce domaine comme dans les autres, les travailleurs et les populations laborieuses sont les premières victimes.

Depuis des années et des années, le problème des transports urbains, malgré l'accroissement rapide de la population urbaine et l'éloignement grandissant entre le lieu de travail et le domicile est resté pratiquement ignoré du pouvoir. Dans la région parisienne, comme dans tout le pays, le régime capitaliste a fait régner pendant plus d'un demi-siècle l'immobilisme total et absolu dans ce domaine.

Pour des raisons économiques et politiques, la situation ne pouvait se prolonger. Comme il n'était pas possible de laisser s'asphyxier les grands centres urbains, vos prédécesseurs, exprimant les mêmes préoccupations et les mêmes intérêts que le gouvernement auquel vous appartenez, ont dû entreprendre enfin des travaux en matière de transports et de circulation.

Mais, leur politique, comme la vôtre, était subordonnée aux intérêts des grandes sociétés financières et industrielles, donc incompatible avec l'intérêt général.

Leur souci ne fut donc pas de répondre, avant tout, aux besoins de la population, mais d'ajuster la politique des transports et de la circulation aux objectifs généraux des groupes monopolistes. C'est pourquoi les réalisations, au cours des dernières décennies, ont toujours été très insuffisantes et plus ou moins inadaptées, même si leurs retombées sociales étaient loin d'être négligeables.

C'est le cas, par exemple, de la première ligne du métro de Lyon, actuellement en construction, dont le tracé ne correspond pas aux liaisons les plus nécessaires à la population pour ses déplacements quels qu'ils soient.

En fait, malgré les grandes déclarations d'intention, la situation n'a cessé de se détériorer car on n'a jamais accordé les moyens financiers nécessaires qu'exigerait une véritable politique des transports en commun.

Or, pour satisfaire les besoins dans les centres urbains, la seule solution passe par les transports en commun, notamment ceux qui sont établis en site propre — comme le métro, les réseaux S. N. C. F.-banlieue ou les lignes d'autobus.

Vous venez de confirmer qu'à votre idée ce domaine ne relève pas de la compétence du Gouvernement, mais de celle des collectivités locales, mais comme vous ne laissez pas à ces dernières les moyens financiers pour assumer leurs responsabilités, l'expression de votre point de vue n'est qu'un moyen détourné pour annoncer qu'en matière de transports et de circulation le temps des vaches maigres n'est pas prêt de prendre fin.

Chacun doit savoir que c'est la carence des pouvoirs publics qui, dans ce domaine, est à l'origine de l'engorgement actuel de tous les centres de nos villes en occasionnant mille difficultés à la population pour se déplacer.

C'est la crise pétrolière qui vous conduit à mettre en pleine lumière le caractère néfaste de cette situation, et même à le dénoncer. Serait-ce que vous vous êtes résolu, enfin, à accorder une véritable priorité aux transports en commun ?

Si l'on prenait pour argent comptant vos déclarations, on serait tenté de le croire.

Le Président de la République, en personne, a pris la tête de la croisade. C'est fini : on refusera désormais d'adapter la ville à la voiture et la « bagnole », comme vous dites, devra s'adapter à la ville. Bravo !

Hélas ! pour les transports en commun, rien n'est changé et votre projet de budget pour 1975, celui qui conduira à la fin du VI^e Plan, en apporte la démonstration irréfutable.

Nous y trouvons les mêmes orientations que dans les budgets précédents. Loin de rompre avec les insuffisances criantes que nous connaissions, elles aggravent encore la situation de pénurie des transports.

Présenté par votre Gouvernement comme avantageux pour les transports en commun, ce budget est pourtant loin de correspondre aux besoins de notre pays en la matière. En vérité, malgré une présentation trompeuse, c'est un budget d'austérité et de sacrifices.

S'agissant de Paris et la région parisienne, ce ne sont pas les indications fournies par le Président de la République, « pour un nouveau schéma directeur de Paris », qui nous contrediront.

An contraire, sous le couvert de considérations sur l'environnement, l'écologie et l'humanisation de l'urbanisme, elles donnent un sérieux coup de frein pour les grands travaux, cependant indispensables dans une agglomération où vivent déjà très mal plus de dix millions de Français.

Vous faites grand bruit autour d'une augmentation de 39 p. 100 des crédits consacrés aux transports collectifs, mais constitue-t-elle une amélioration réelle et générale pour les transports collectifs ? Absolument pas.

L'augmentation résulte exclusivement de la réalisation vraiment indispensable, des métros de Lyon et de Marseille. Pour la première fois, elle est créditée normalement au projet de budget pour 1975.

Le moins que l'on puisse en dire est que votre budget ne traduit pas non plus, à l'égard de ces réalisations, une attitude favorable aux transports en commun. Il n'y a pas de quoi se vanter.

En effet, pour le métro de Marseille, la subvention globale de l'Etat représentait 27,4 p. 100 du coût total prévu. Pour le métro de Lyon, elle atteignait 24,45 p. 100 de la dépense estimée en 1972 mais, en 1974, elle ne couvre plus que 18,65 p. 100 du coût total hors taxe.

En dépit de toutes nos demandes, vous n'avez donc même pas accepté d'assurer à la réalisation de ces métros la participation de 55 p. 100 que l'Etat accorde à la voirie rapide. Quelle belle illustration de votre conception de la priorité donnée aux transports en commun !

Votre budget n'est pas seulement insuffisant pour Lyon ou Marseille. Il déshabille davantage Pierre pour mal habiller Paul. Dans la région parisienne, il est en baisse de 1 p. 100 en francs courants, ce qui équivaut, compte tenu de l'inflation, à une diminution réelle de près de 20 p. 100.

C'est ainsi que les crédits d'investissement de la R. A. T. P., avec 10 p. 100 d'augmentation, progressent moins vite que le coût des travaux. Ceux de la rocade de grande banlieue A 86, dont la construction est très urgente, régressent de plus de 21 p. 100.

Tout cela s'ajoute aux retards déjà pris par rapport aux objectifs du VI^e Plan, cependant fixés antérieurement à vos déclarations sur les transports en commun ; en bonne logique, vous auriez pourtant dû tout faire pour les dépasser largement.

Vous m'avez indiqué vous-même, en réponse à une récente question écrite, que les objectifs du VI^e Plan, en matière de transports et de circulation dans la région parisienne, ne seront pas atteints.

Au rythme actuel, il vous faudra donc encore trente ans pour satisfaire les besoins les plus urgents d'aujourd'hui.

En réalité, nous assistons à un refus d'ensemble de la politique qui serait nécessaire pour équiper notre pays en moyens de transports et de circulation modernes. Le projet de budget pour 1975 est la traduction chiffrée de cet abandon.

Mais cela n'empêche pas votre gouvernement de mener grand tapage et il a atteint dans le domaine du trompe-l'œil des sommets inégalés.

Depuis longtemps, on s'efforce d'opposer la voiture aux transports en commun et, pour notre part, nous nous sommes toujours dressés contre ces opérations de diversion et de division.

Et voici que maintenant on en arrive à assimiler purement et simplement toutes les mesures contre l'automobile à des mesures en faveur des transports en commun.

A cet égard, examinons la liste des propositions que vous avez soumises à un récent conseil interministériel. J'y relève, entre autres, l'instauration du péage sur les autoroutes urbaines, l'élévation du prix du carburant, l'extension du stationnement payant ou interdit, mais, en revanche, elle ne comporte aucun projet sérieux de financement supplémentaire pour les transports en commun.

Or, par exemple, dans la région parisienne, la masse des utilisateurs quotidiens de véhicules personnels est constituée par la population laborieuse de banlieue, qui n'a pas le choix. La carence des transports en commun contraint à l'utilisation de leur véhicule personnel des centaines de milliers de banlieusards.

Si demain ces automobilistes abandonnaient leur véhicule, ils se trouveraient dans l'impossibilité totale de se rendre à leur travail par les transports en commun qui sont dans l'incapacité de faire face aux besoins.

Vous avez l'habitude de poser la question : qu'arriverait-il si toutes les voitures se mettaient à circuler en même temps ? Mais vous êtes-vous jamais demandé ce qui arriverait si tous les travailleurs prenaient en même temps le train, le métro ou l'autobus ? Ce serait une tragédie, et vous le savez.

De sorte que vos mesures visent, d'une part, à faire payer plus cher leurs déplacements aux automobilistes et, de l'autre, à procéder à une sélection par l'argent des usagers de la voiture. Mais elles n'apportent aucune amélioration réelle aux transports en commun. Vous inversez totalement la question.

Pour sortir des difficultés actuelles, il faut d'abord augmenter considérablement les crédits, réaliser les équipements indispensables et permettre ainsi aux travailleurs d'utiliser les transports en commun pour leur migration alternante.

Au contraire, vous ne pensez qu'à faire payer toujours plus cher les transports en commun à la population laborieuse et à restreindre au maximum les dépenses en matière d'équipements. Austérité et économie sont vos maîtres mots, tout le reste n'est que prétexte.

La preuve ? Après l'annulation du projet de voie express rive gauche de Paris, où sont passés les crédits prévus à cet effet ? Aux transports en commun ? Non, bien sûr. Vous avez purement et simplement annulé ces crédits.

Nous opposons à toutes ces pratiques une conception totalement différente, fondée sur un développement prioritaire des transports collectifs dans les centres urbains et laissant à chacun le libre choix de son mode de déplacement.

Cela suppose que les transports en commun se voient reconnaître le caractère de service public d'intérêt national qu'ils jouent réellement et qu'ils bénéficient d'une part correspondante des ressources de la nation, c'est-à-dire que tous les investissements soient assurés par les finances publiques, principalement par le budget de l'Etat. Cela signifie que les usagers ne doivent couvrir que les seuls frais de fonctionnement et que l'on doit cesser de taxer lourdement les transports collectifs.

Là est la voie conforme à l'intérêt national, compte tenu de l'importance des grandes villes dans la vie économique.

L'énorme mécontentement qui existe, les actions entreprises par les usagers — dont vous venez de reconnaître qu'elles vous ont empêché jusqu'à ce jour d'augmenter le prix des transports en commun dans la région parisienne — sont la résultante de votre politique néfaste dans ce domaine comme dans les autres. Bien sûr, nous sommes solidaires de ces actions.

Oui, une politique donnant la priorité à des transports en commun nombreux, confortables, rapides et peu onéreux est possible. Elle permettrait de résoudre un des problèmes les plus difficiles de la vie moderne.

C'est ce que prévoit, par exemple, le plan d'urgence que nous venons de proposer pour la région parisienne, qui exige, notamment, une tarification unique métro-autobus-train sans augmentation des tarifs — alors que vos propos de tout à l'heure laissent précisément entrevoir — le paiement de la carte de transport par l'employeur, la gratuité des transports pour les personnes âgées, les étudiants, les lycéens, les apprentis et les militaires.

Notre plan prévoit aussi le prolongement et la restructuration du métro en banlieue, ainsi que la mise en place d'un réseau régional rapide assurant les liaisons S. N. C. F. - R. E. R. et l'ouverture au trafic voyageurs des lignes de la petite et de la grande ceinture.

Un tel plan d'urgence trouverait tout naturellement sa place dans le cadre d'un changement réel de politique. Or celle que vous pratiquez, dans ce domaine comme dans tous les autres, monsieur le secrétaire d'Etat, confirme qu'il ne faut pas compter sur vous pour le mettre en œuvre. Vous prétendez donner la priorité aux transports en commun et vous menez une politique qui leur est essentiellement contraire.

Seule l'application du programme commun de gouvernement résoudrait la crise des transports urbains que vous êtes incapable de surmonter et que vous ne cessez d'aggraver. Nous ne voterons donc pas votre budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Jean Vallex. Mesdames, messieurs, évidemment, mes propos ne rejoindront pas ceux de mon prédécesseur.

Vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'Etat, un budget de circonstance, affecté par la crise de l'énergie et qui, comme tous les autres, subit la répercussion de la faible augmentation de la masse budgétaire. C'est ainsi qu'en pourcentage réel les crédits ne sont majorés que de 13,2 p. 100 par rapport à l'an dernier, progression relativement faible, compte tenu, notamment, de l'augmentation des coûts.

Ensuite, votre budget est frappé par une sorte de redistribution interne des cartes, si je puis dire, du fait que le transport par voiture individuelle, qui était hier considéré comme normal, se trouve aujourd'hui entaché d'une qualification péjorative, du fait d'une dépense énergétique particulièrement élevée.

D'où les choix décisifs auxquels vous avez procédé, et contre l'orientation desquels je ne m'élèverai pas aussi véhémentement que M. Fiszbin. En fait, les difficultés seraient aujourd'hui moindres dans le centre des villes si la circulation automobile y était moins dense. Il faut que cela soit entendu ici comme à l'extérieur : si les centres urbains souffrent de congestion c'est parce qu'il y a une voiture pour trois Français et demi, selon les statisticiens, ce qui place la France à un rang plus qu'honorable en Europe.

Cette situation pénalise aussi bien le technicien de Billancourt que celui qui était à l'instant supposé emprunter la berge rive gauche de la Seine. Il n'y a ni jaloux ni de privilégiés dans cette affaire, et c'est même un des aspects égalitaires de notre système.

Il suffit de regarder au-delà de nos frontières pour constater, en effet, que si les autobus roulent mieux c'est parce que les voitures particulières sont plus rares.

M. Guy Ducoloné. Parce qu'il y a des cars !

M. Jean Vallex. Il y a des cars parce qu'il y a peu de voitures particulières.

Dans notre pays, la difficulté consiste précisément à permettre la circulation des cars et des voitures particulières.

La première partie de mon intervention portera sur les transports en commun.

Leur importance est double. D'abord ils concourent — on en a pris conscience récemment — à la qualité de la vie, contrairement à ce que d'aucuns prétendaient il y a encore peu. Ensuite, ils constituent un facteur d'économies d'énergie et, aujourd'hui, le choix est donc doublement impératif.

Samedi dernier, au cours de la discussion du budget de l'équipement, je notais à cette tribune, devant votre collègue M. Galley, que les crédits affectés à la voirie urbaine étaient plafonnés dans le budget pour 1975 : dans le même temps, le Gouvernement entend relancer la politique des transports en commun.

J'ai demandé à M. Galley de considérer le décalage qui risque de s'instaurer de ce fait et qui pourrait multiplier les difficultés du trafic dans les villes.

Pour l'économie et pour le cadre de vie, mais aussi en raison des dispositions contenues dans le budget de l'équipement, il me paraît essentiel d'accélérer l'effort concernant les transports en commun.

L'application de la loi de juillet 1973, que j'ai eu l'honneur de rapporter, instituant un versement des communes et établissements publics destiné aux transports en commun, permet déjà de dégager, cette année, des crédits importants qui s'élèveront globalement, pour les neuf plus grandes villes de France et Rouen, à environ 240 millions de francs.

Etant donné cette masse budgétaire, il est évidemment indispensable de veiller à ce que les investissements interviennent sans retard. Des études techniques doivent donc être rapidement entreprises pour déboucher sur des travaux du même type que ceux qui sont en cours à Marseille et à Lyon, par exemple, et faire en sorte qu'ils deviennent rapidement rentables.

Par décret du 7 novembre dernier, vous avez étendu cette mesure, à juste titre d'ailleurs, aux villes de plus de 100 000 habitants. Votre décision a-t-elle été motivée par la demande de certaines municipalités et afin de donner corps, dans les meilleurs délais, à des projets précis ? Je ne peux que le souhaiter puisqu'on aboutirait ainsi à cette rentabilité immédiate vers laquelle nous devons tendre.

Vous avez répondu par avance, et je vous en sais gré, à une question que je comptais vous poser à propos des centres techniques de l'équipement qui ont une mission de conseil pour tous les équipements de nouveaux transports en commun. J'ai noté avec satisfaction que le crédit figurant au budget, à ce titre, sera porté de vingt-cinq à quarante millions de francs, traduisant votre volonté de soutenir et d'encourager des opérations exemplaires.

Cependant, dans les structures actuelles de votre secrétariat d'Etat, un service d'information du genre S.V.P. me paraît nécessaire pour une meilleure mise en œuvre de cette politique de transports en commun. Il permettrait aux élus, aux collectivités locales et autres de disposer des meilleurs avis techniques, d'un catalogue des procédés utilisables en fonction des moyens qui leur sont octroyés. Un tel service pourrait aussi tenir à la disposition des intéressés un bilan des expériences connues, telles celles des villes anciennes à centres complexes, à voies étroites, des villes modernes et nouvelles ; une comparaison pourrait être établie également entre les différentes villes françaises et même avec les villes étrangères.

Se pose enfin le problème de l'amalgame, si je puis dire, des moyens de transport nouveaux dans les quartiers réservés aux piétons que l'on multiplie et où il faut veiller particulièrement à l'excellence de la desserte.

Vous avez déjà apporté de solides réponses à mes interrogations. Mais il faut encore approfondir les études.

Bien que l'année 1974 ne soit pas achevée, est-il possible de déterminer le montant des crédits destinés à la compensation prévue par la loi de 1973, notamment pour les cartes de tarifs réduits, l'amélioration des moyens de transport existants et, ce qui me préoccupe le plus, la création et le financement de dispositifs nouveaux, qu'il s'agisse des dispositifs traditionnels — métropolitains, autobus — ou de transports en sites propres, du type Aramis et autres qui devraient entrer notamment dans les projets de quartiers nouveaux et a fortiori de villes nouvelles. Or, je ne suis pas convaincu qu'il en soit bien ainsi.

Evitons au moins de renouveler, par imprévoyance, dans ces villes ou quartiers nouveaux, les erreurs en matière de transport que nous subissons dans les villes anciennes par héritage des temps.

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, quelle participation a été demandée à l'Etat à la suite de l'application de la loi de 1973 ? Cette loi est, en quelque sorte, incitative, puisque les collectivités feront d'autant plus d'efforts qu'elles sauront pouvoir bénéficier d'une subvention complémentaire. Il est donc opportun de prévoir des fonds pour répondre à l'attente des collectivités actives qui s'engagent dans la voie de cette politique bénéfique.

Enfin, je présenterai une observation de détail. Vous avez, à juste titre, précisé quelques-unes des exigences humaines des transports en commun modernes, à savoir la commodité, le confort et la souplesse.

L'expérience révèle parfois des surprises. Par exemple, il est souhaitable de réserver des couloirs de circulation aux autobus, mais ils présentent aussi des inconvénients car l'usager descendu à une station à l'aller, ne connaît pas toujours où se trouve celle du retour et, désorienté, il abandonne le transport en commun. Malgré la difficulté de remédier à une telle complexité, il faut néanmoins en tenir compte dans le développement des couloirs de circulation des autobus.

Je ne reviens pas sur l'amélioration du confort.

Quant à la vitesse du transport, une enquête récente effectuée en province démontre que la bicyclette arrive en tête en ville et dans l'agglomération urbaine.

M. Pierre Mauger. Très juste !

M. Jean Valleix. La voiture particulière se classe assez loin derrière, et enfin, l'autobus arrive bon dernier. C'est un comble ! Beaucoup reste donc encore à faire dans ce domaine.

L'irrégularité des passages des autobus gêne aussi gravement l'usager qui voit son attente se prolonger alors qu'arrivent ensuite trois ou quatre autobus à la fois. Il convient donc de développer les services radioélectriques pour remédier à une telle situation et je sais qu'à Paris les résultats sont assez satisfaisants.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que je voulais présenter à propos des transports en commun, en soulignant, comme vous le déclariez vous-même à Grenoble le 26 octobre dernier, qu'il est essentiel de veiller à ce que les investissements portent sur des créations de transports, soit traditionnels, soit, mieux encore, en sites propres selon des techniques nouvelles.

Pour en terminer, j'en viens aux transports par voie ferrée. Je fais partie d'une région un peu en bout de France, puisque du Sud-Ouest et où Bordeaux, ville pourtant importante, connaît des difficultés de liaison avec Lyon et l'Europe du centre, donc l'Europe industrielle.

Le train-bus Bordeaux-Lyon a apporté un progrès considérable au trafic de voyageurs. La qualité du transport est telle, avec les dernières rames RTG, qu'on peut espérer une augmentation du trafic et donc, finalement, un développement des affaires. Toutefois, malgré l'excellence de la qualité du transport, la rapidité n'a été améliorée qu'à 75 p. 100 des possibilités, les 25 p. 100 représentant une heure de parcours économisée. Comme je l'indiquais à l'un de vos prédécesseurs, M. Chantant, c'est bien d'avoir engagé ce projet, c'est mieux encore de l'avoir réalisé, mais maintenant il faut tenter d'améliorer le tracé des voies, de telle sorte que le train-bus puisse être utilisé dans la plénitude de ses capacités.

Ainsi, la requête de la conférence européenne des pouvoirs locaux n'était pas une vue de l'esprit. Par un vœu de 1972 et sa résolution n° 75, elle avait, en effet, demandé que soient poussées les études sur le T. E. E. Bâle-Bordeaux-Madrid-Lisbonne.

Je vous indique, sans vouloir ajouter à vos préoccupations, que l'association pour la route Centre-Europe-Atlantique envisage l'extension de ses activités à l'ensemble des « relations » terrestres Centre-Europe-Atlantique en s'intéressant aux transports ferroviaires.

Si, pour les routes, il faut se réjouir du grand axe autoroutier Paris-Marseille mais ne pas délaisser des dessertes transversales, il en va de même pour les voies ferrées.

S'il est bon que soit doublé et accéléré le trafic ferroviaire entre Paris et Lyon par le train-bus ou, plus vraisemblablement, par traction électrique — il en a d'ailleurs été décidé — il reste essentiel que les relations est-ouest continuent à être perfectionnées. Ce disant, je ne parle pas seulement en tant que Bordelais. Je pourrais tenir le même propos au nom de mes collègues nantais ou vendéens.

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Jean Valleix. Je pense à la Bretagne finalement reliée à Nice, comme je pense à Bayonne d'où l'on doit pouvoir se rendre facilement à Strasbourg et au-delà des frontières.

J'en arrive à la rentabilité du transport ferroviaire.

Il est vrai que la S. N. C. F. dégage dans son compte d'exploitation 2,50 à 3 p. 100 seulement pour l'énergie, ce qui la rend exceptionnellement économique. Il est vrai aussi que le trafic a évolué de façon étonnante par rapport à la consommation d'énergie. En effet, depuis 1958, le trafic s'est accru de 39 p. 100 tandis que la consommation diminuait de 58 p. 100. On comprend, dans ces conditions, que le fer prenne souvent le dessus comme moyen de transport sûr et relativement économique.

J'approuve le projet de développement des trains à très grande vitesse, les T. G. V., qu'il s'agisse, là encore, de train-bus ou de traction électrique. Dans une réunion récente d'élus locaux, on a entendu dire que la France, qui produit *Concorde* ne

fabrique pas de trolley-bus. En revanche, elle fabrique un excellent et ultramoderne matériel ferroviaire. Je souhaite que, profitant de la rigueur des temps, vous développiez la production de matériel ferroviaire dans lequel je vois non seulement un moyen de transport spécialement adapté aux exigences de notre époque, mais aussi un outil d'exportation. Nous ferions ainsi, si je puis dire, d'une pierre deux coups.

Ce qui était hier une simple exigence pour la qualité de la vie devient aujourd'hui une nécessité économique et cette évolution, loin d'être pour vous une cause de difficultés, monsieur le secrétaire d'Etat, devrait concourir à des prises de conscience salutaires.

Je souhaite donc que vous trouviez tous les soutiens nécessaires dans ce passage des exigences quantitatives aux exigences qualitatives, techniquement et humainement parlant, et qu'en cherchant à améliorer la qualité et la fréquence des transports en commun, vous ayez toujours présent à l'esprit l'intérêt des hommes qui les utilisent. C'est ainsi que vous résoudrez un problème économique qui est aussi une exigence de civilisation. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Maurice Brugnon. Monsieur le secrétaire d'Etat, je veux d'abord louer le soin avec lequel les rapporteurs ont étudié le projet de budget des transports terrestres.

Je regrette toutefois que leurs rapports nous aient été remis tardivement, ce qui ne nous a pas permis de procéder à leur examen approfondi, surtout pour le rapport de la commission des finances qui comporte un grand nombre de données chiffrées.

La lecture de celui-ci révèle l'absence de politique volontariste de la part du Gouvernement, politique qui serait pourtant justifiée par la nouvelle situation énergétique, selon l'expression même du rapporteur spécial, M. Cornet, lequel ajoute que les données de cette situation étaient trop inattendues pour pouvoir être prises en compte immédiatement dans le projet de budget.

Cette remarque ne traduit-elle pas une absence de prévision ? La situation actuelle était pourtant prévisible puisque, il y a un an, notre groupe, dont j'étais le porte-parole, avait, le premier dans cette Assemblée, apporté la preuve chiffrée que les transports ferroviaires permettaient de réaliser une économie considérable d'énergie.

En niant, dans un premier temps, la pénurie de produits pétroliers dans notre pays, le Gouvernement français s'est interdit de prendre les mesures propres à transférer au transport ferroviaire une partie du trafic routier, comme nous le demandions. S'il nous avait écoutés, il aurait prévu des investissements beaucoup plus importants que ceux que le budget actuellement discuté pourra permettre, parce qu'on s'en tient toujours à des notions de rentabilité immédiate.

Quelles seront les conséquences de la crise économique qui se dessine nettement au moment où des usines ferment leurs portes, licencient des ouvriers ou réduisent le nombre d'heures de travail, ralentissant ainsi la production et, par suite, le trafic marchandises, alors que la masse des chômeurs est en train de s'accroître lamentablement ?

Sans doute la S.N.C.F., accroissant considérablement d'ailleurs le nombre de ses auxiliaires, engage-t-elle du personnel dans quelques régions pour pallier l'insuffisance notoire et voulue des effectifs, ce qui nécessite — disons-le en passant pour rendre hommage à leur courage — un effort accru et méritoire des personnels en fonctions, souvent contraints à de longs déplacements en raison des réorganisations successives et pas toujours heureuses ni surtout économiques des services.

Malgré les promesses de la direction générale, de nombreux cheminots sont lésés par la réforme des structures que nous ne condamnons pas certes en bloc, ne serait-ce qu'en raison de l'approche plus aisée des directions régionales, ce dont nous nous louons. L'embauchage auquel procède la S.N.C.F. n'est pas régulier dans toutes les régions et les ouvriers recrutés, faute d'initiation à la base comme dans les P.T.T., ne sont pas toujours adaptés aux missions qu'on leur assigne.

Quant aux salaires, ils ne suivent pas non plus l'augmentation du coût de la vie. N'y aurait-il pas lieu, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avancer la date de réalisation des promesses annoncées, qui a été fixée au 1^{er} janvier 1975 ? Ce serait heureux en cette période — je le dis sans forcer les mots.

La commission des finances l'a d'ailleurs recommandé, en indiquant qu'il y aurait intérêt à mettre en place un nouveau statut du personnel S.N.C.F. prévoyant de meilleurs salaires, une garantie d'indexation et un arbitrage permanent. Son souci qu'en contrepartie, si j'ose dire, soit assurée la permanence du

service ne traduirait-il pas une velléité de voir supprimer le droit de grève garanti par la Constitution ? Le Gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat, serait bien inspiré de nous faire savoir par votre voix que telle n'est pas son intention.

C'est à juste titre, que M. Ségalat, dans un récent article du journal *Le Monde*, soulignait que, des différents modes de transport, le chemin de fer à traction électrique était l'instrument privilégié dans l'utilisation économique de l'énergie.

Cela suppose bien sûr, la mise en route rapide de trains à grande vitesse, en premier lieu sur la liaison Paris-Sud-Est, laquelle sera sans doute électrifiée — à cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aimerais savoir quelle est en l'occurrence la politique exacte du Gouvernement — mais aussi sur la ligne Paris-Lille-Calais, qui devrait être mise en service en même temps que le tunnel sous la Manche.

Mais cela suppose aussi que ne soient pas pour autant délaissées les lignes régulières où circulent actuellement des T.E.E. et qui irriguent des régions importantes mais néanmoins en difficulté. Cela suppose surtout que ne soient pas négligés les secteurs traversés par de grandes lignes sur lesquelles un matériel approprié assorti de cadences plus brèves permettrait la circulation d'omnibus transportant un nombre accru de voyageurs, si les horaires étaient satisfaisants, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement.

L'économie d'énergie serait considérable. En ce sens, nous pourrions renouveler notre vœu, auquel vous semblez souscrire tardivement, monsieur le secrétaire d'Etat — mais vous ne pouvez pas le faire avant puisque vous n'étiez point encore au Gouvernement — de ne pas voir disparaître les lignes qui sillonnent — ou sillonnaient naguère, hélas ! — nos départements d'où l'on s'évade. La qualité de la vie et la décentralisation industrielle y trouveraient à coup sûr leur compte.

Au moment où tant de vies sont menacées sur les routes, nous souhaitons que se poursuive la collaboration des techniques ferroviaires et routières qui permettrait dans une combinaison rail-route, le transport sur wagons des véhicules routiers, notamment des semi-remorques. Les pouvoirs publics doivent s'attacher à l'extension de cette combinaison pour diverses raisons tenant à la situation présente ou future, ce qui ne saurait les inciter à négliger l'aménagement routier ou autoroutier — qui ne relève d'ailleurs pas de votre compétence — dont on escompte beaucoup pour le renouveau de régions progressivement désertées et auxquelles avaient été faites des promesses qu'on tend aujourd'hui à oublier alors que ces régions ont engagé de lourdes dépenses en fonction même de ces promesses.

J'évoquerai brièvement la situation des transporteurs routiers dont la santé et l'existence si perturbées justifient les remarques judicieuses de M. Boudet dans son rapport. Une application rigoureuse de la législation sociale s'impose dans ce domaine. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous y veillerez.

J'ajoute rapidement que les canaux doivent être mis en mesure, dans les circonstances actuelles et sans doute futures, de servir pleinement l'économie de notre pays pour le transport des matières pondéreuses et de soulager ainsi le rail et la route.

En ce qui concerne les transports urbains, on ne peut que constater les difficultés de la circulation dans les villes et particulièrement dans la région parisienne. Les restrictions de crédits récemment décidées ne permettront certes pas les améliorations sensibles qui devraient intervenir dans le service public que doivent être les transports en commun et qui permettraient de combler le retard enregistré dans la réalisation du VI^e Plan en la matière.

Un plan d'urgence devrait être mis en œuvre — à cet égard, les rapports qui nous ont été présentés sont assez explicites. Il y aurait lieu de le mettre au point avec les associations d'usagers et les élus pour que des mesures permettant de rattraper le retard soient prises rapidement, notamment grâce à un maillage plus serré et à des tarifs plus simples, mieux appropriés, moins élevés, qui feraient l'objet d'une carte unique de transport. De telles mesures devraient, en outre, permettre d'assurer de meilleures liaisons entre villes de banlieue et une meilleure liaison de la banlieue avec Paris, dégageant la capitale de la multitude de voitures particulières qui, dans l'état actuel des choses, sont d'une utilisation indispensable.

Il convient donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de s'orienter vers une politique globale de nos transports. Peut-être la crise actuelle vous incitera-t-elle à faire mieux que ne le promet votre budget, car il est beaucoup trop éloigné des intentions que vous avez manifestées dans votre intervention. C'est précisément parce qu'il y a un trop grand écart entre ces intentions et les chiffres de ce budget que nous ne pourrions pas l'adopter. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Gouhier, dernier orateur inscrit.

M. Roger Gouhier. Monsieur le secrétaire d'Etat, un quotidien du soir commentant, il y a quelques semaines, le budget des transports et le programme d'équipement de la S. N. C. F., titrait : « La crise de l'énergie met le rail en vedette. » Dans ce même journal — comme le rappelait tout à l'heure un de nos collègues — M. Ségalat, président du conseil d'administration de la S. N. C. F., exposait par un long article ce qu'il appelait le « nouvel essor du chemin de fer ».

Devant la commission de la production et des échanges, vous avez mis en évidence le montant des crédits destinés à compenser le maintien en service des lignes omnibus de chemin de fer, ainsi que la décision de ne plus procéder à des transferts sur route du trafic ferroviaire de voyageurs avant l'élaboration de schémas régionaux de transports.

Une propagande est faite au sujet d'un programme d'investissements en matériel roulant et des travaux de la voie rapide Paris-Sud-Est. Cette propagande tend à accréditer l'idée qu'un effort est fait pour améliorer sensiblement les transports. Ce serait, à notre avis, vite oublier à la fois le passé, la réalité, les besoins ; ce serait surtout oublier que vous et vos prédécesseurs avez pratiqué ces dernières années une politique de démantèlement systématique de la S. N. C. F. Cette politique a été accomplie par les divers gouvernements qui se sont succédé et qui avaient l'approbation d'une majorité ressemblant comme une sœur à celle d'aujourd'hui.

Sans entrer dans le détail chiffré, nous pouvons affirmer que votre budget manque de moyens pour apporter des solutions aux grands problèmes économiques qui se posent. D'ailleurs, M. le rapporteur spécial a mentionné que la progression apparente de 26,3 p. 100 des crédits qui nous sont proposés par rapport à ceux de la loi de finances de 1974 devait être nuancée par l'incidence du collectif de juillet. Il apparaît alors que l'accroissement réel du budget, soit 13,2 p. 100, est inférieur à la moyenne de celui de l'ensemble des charges publiques en 1974 et qu'il ne porte pas, c'est évident, la marque d'une politique volontariste — je cite toujours M. le rapporteur — que justifiait pourtant l'évolution de la situation de l'énergie.

Ce budget ne permettra en aucune façon de rattraper le retard dû à votre politique. Bien plus, il ne répond pas aux nécessités de l'heure et aux besoins immédiats et futurs de la nation en matière de transports.

Parce que la seule préoccupation du Gouvernement a été et reste de mettre les moyens de transports au service des grandes sociétés industrielles, alors que l'intérêt économique de la nation et l'intérêt de la masse des usagers devraient passer avant les intérêts privés, vous avez, ces dernières années, sacrifié la S. N. C. F. en tant que service public et moyen de développement de l'économie du pays.

Il faut rappeler, par exemple, que l'évolution depuis 1967 du montant des dépenses d'investissements évaluées en pourcentage par rapport aux dépenses d'exploitation est particulièrement révélatrice. De 1961 à 1967, les dépenses d'investissements ont représenté en moyenne 14,5 p. 100 des dépenses d'exploitation et ce pourcentage est passé à 13,1 p. 100 en 1968, à 11,6 p. 100 en 1969, à 10,1 p. 100 en 1970 et à 9,6 p. 100 en 1971.

Votre politique malthusienne dans le domaine des transports a abouti à la fermeture de lignes contre la volonté des populations. Or cette fermeture met en cause directement ou indirectement, à court, moyen ou long terme, les possibilités de développement régional. La limitation des investissements au cours des dernières années a objectivement freiné la mise en application de techniques nouvelles et ralenti par conséquent, selon nous, la recherche scientifique et technique.

De plus, d'importants secteurs d'activité rentables ont été pris en charge par des sociétés filiales soit à capitaux privés, soit par la constitution d'entreprises mixtes. Ces sociétés couvrent des secteurs nouveaux où sont appliquées des techniques nouvelles de transport et de livraison.

Ces mesures ont eu pour conséquence la réduction des effectifs et un arrêt de l'embauche de personnels qualifiés, dont les répercussions sont graves.

Aujourd'hui, la situation est la suivante. Les besoins en transports voyageurs et marchandises s'accroissent alors que le prix du carburant, en raison de votre politique de marché et de votre politique fiscale, est de plus en plus élevé. Or pour la S. N. C. F. l'énergie issue du fuel représente une part infime des dépenses d'exploitation.

Alors que le nombre des voyageurs s'accroît chaque année et que le tonnage des marchandises transportées par la S. N. C. F. et par la route augmente, il apparaît — sans opposer d'ailleurs transports S. N. C. F. et transports par route, qui doivent se

compléter — qu'un effort de grande envergure devrait être entrepris pour que le rail puisse faire face dans les meilleures conditions aux exigences de l'heure. Tant pour les transports de marchandises que pour les transports de voyageurs, les capacités de la S. N. C. F. sont insuffisantes. Plus que dans le passé, les notions de rapidité, de confort et de sécurité pour les voyageurs, de qualité des prestations avant et après le transport doivent être mises en application.

A ces notions, et je pense que tout le monde peut être d'accord, nous devons ajouter celles de la qualité de la vie et de l'environnement autour desquelles votre gouvernement fait grand tapage.

Or la qualité de la vie, pour les travailleurs, dépend aussi du temps mis pour se rendre à leur lieu de travail et en revenir. La S. N. C. F. peut et doit jouer un grand rôle dans ce domaine, aussi bien dans la banlieue parisienne que dans les grandes agglomérations urbaines ou dans n'importe quelle région de France.

Au moment où s'accroissent les besoins en transports collectifs et où se posent les problèmes de nuisances et de pollution, sans répétitions, opposer le rail et la route, il serait nécessaire de donner aux transports par voies ferrées plus de moyens.

Vous avez d'ailleurs assez souvent opposé rail et route afin, disiez-vous, de favoriser la concurrence et d'aboutir à une société nationale des chemins de fer mieux gérée et, vous l'avez répété tout à l'heure, au budget équilibré.

En fait, cette prétendue concurrence avait un cadre défini par l'Etat, c'est-à-dire par votre gouvernement. Ce cadre s'inscrivait dans la logique de votre politique, et a eu pour résultat le gaspillage, l'anarchie dans l'utilisation des modes de transport, l'accroissement des nuisances, l'augmentation des dépenses supportées par l'économie nationale.

Votre objectif prioritaire était et reste de satisfaire les besoins des grandes sociétés industrielles qui bénéficient, d'ailleurs, de tarifs scandaleusement bas, ce qui est pour elles un moyen supplémentaire d'accroître leurs profits.

Aujourd'hui cheminots et usagers subissent une certaine dégradation de la qualité des services.

Les travailleurs du rail ne sont pas responsables de cette dégradation. L'insuffisance des effectifs, l'emploi des auxiliaires, l'accroissement de la productivité que vous avez dit vouloir poursuivre, en sont les véritables causes. Les cheminots en ont conscience, mais ils ne veulent plus en faire les frais. C'est pourquoi les organisations syndicales C. G. T. et C. F. D. T. ont engagé, à partir d'aujourd'hui et jusqu'au 22 novembre, une action pour la défense de leurs revendications.

La lutte des cheminots s'inscrit dans le cadre de la lutte des salariés de la fonction publique et de tous les travailleurs contre les conséquences néfastes de votre politique.

Parce que votre Gouvernement refuse de discuter, les employés des P. T. T. sont toujours en grève. Parce que vous refusez de discuter avec les organisations syndicales des personnels de la S. N. C. F., les cheminots sont obligés aujourd'hui et jusqu'au 22 novembre de recourir à diverses formes d'action allant jusqu'au débrayage. Vous avez accusé les postiers de porter atteinte à l'économie du pays, vous parlez de grève politique, alors qu'ils ne font que défendre leurs revendications. Sans doute n'avez-vous reprendre cet argument à l'égard des cheminots, à l'égard des autres travailleurs en lutte. En fait, vous mettez en cause indirectement le droit de grève et vous tentez de susciter le mécontentement des usagers contre les postiers, contre les cheminots, contre tous ceux que vous contraignez à agir pour défendre leurs salaires, l'amélioration des conditions de travail, leur emploi.

De cette situation, nous pensons que vous souhaitez tirer profit pour mener à bien votre mauvais coup. Mais la masse des usagers est composée de travailleurs de toutes conditions qui sont eux aussi les victimes de la politique du Gouvernement.

En ce qui nous concerne, comme eux, nous avons hâte qu'une discussion s'engage, car il serait de mauvaise foi de faire état des dispositions prises pour l'année en cours dans l'accord du 9 mars 1974 qui n'a pas été signé, je le souligne, par les organisations syndicales représentatives de la quasi-totalité des cheminots. Toute situation évolue et malheureusement en ce qui concerne l'inflation, ce fut au cours de l'année une évolution constante. C'est d'ailleurs pourquoi les cheminots réclament — entre autres revendications que vous connaissez — un salaire minimum net de 1 500 francs, alors qu'il est actuellement de 1 200 francs.

En luttant comme il le font aujourd'hui pour de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail, en luttant pour que la S. N. C. F. ne voie plus son réseau s'amenuiser, ses

effectifs diminuer, en luttant pour qu'un nouvel essor soit donné aux transports par fer, les cheminots font preuve d'une haute conscience professionnelle et d'un sens aigu de l'intérêt national.

Cette attitude est d'ailleurs conforme à l'intérêt des travailleurs des transports routiers dont les conditions de vie et de travail doivent être également améliorées.

En ce qui concerne les transports routiers, des mesures devraient être prises afin que les petites et moyennes entreprises de transport ne soient plus aux prises avec les trusts industriels et bancaires qui en définitive les tiennent sous leur domination en leur imposant des conditions draconiennes pour les prêts, pour les achats de matériel, et en leur imposant les tarifs pour les transports de marchandises.

Je veux rappeler ici qu'en février 1974 les organisations syndicales C.G.T., C.F.D.T., C.G.C. et cadres supérieurs C.G.C. ont adopté à partir d'une large plateforme commune sur l'utilisation maximale des capacités de la S.N.C.F., un texte dans lequel, après avoir affirmé la convergence de leurs vues sur les dispositions qu'elles souhaitent voir prises en considération par le Gouvernement, elles soulignent qu'en matière de transport l'intérêt général commande le développement et l'utilisation maxima des capacités de la S.N.C.F., la technique ferroviaire présentant en effet de multiples avantages : économies d'énergie, d'espace, de nuisances, d'investissements à l'unité transportée. L'objectif passe par l'accroissement important des investissements ferroviaires au cours des prochaines années et d'abord en 1975, avec rattrapage des retards antérieurs en matériels et en équipements ; la mise en œuvre immédiate des travaux de l'artère à grande vitesse Paris—Sud-Est — et vous pourrez sans doute nous donner quelques renseignements complémentaires à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat ; le développement du service des banlieues ; la complémentarité des diverses techniques, nécessitant notamment une égalisation des charges imposées aux différents modes de transport ; l'harmonisation des conditions sociales des personnels des transports ; la mise en place d'effectifs suffisants, en nombre et en qualité, pour permettre à la S.N.C.F. de faire face dans de meilleures conditions au trafic actuel et futur.

Votre projet de budget est loin de répondre à ces préoccupations.

Actuellement, le secteur des transports de voyageurs est dominé par les constructeurs de matériel et le secteur des marchandises par les chargeurs. Des augmentations de tarifs sont prévues alors que, pour les voyageurs, les tarifs de la S.N.C.F. devraient être abordables pour toutes les familles ouvrières. Sans opposer — nous y insistons — le rail à la route, ce serait sans doute un bon moyen de dissuasion à l'égard de l'utilisation de la voiture individuelle que de permettre aux familles ouvrières de voyager à un prix raisonnable.

Vous annoncez, monsieur le secrétaire d'Etat, que des études de schémas régionaux de transports ont été engagées et sont plus ou moins avancées ; nous aimerions savoir où elles en sont et quelles sont vos intentions à ce sujet.

En ce qui nous concerne, nous demandons instamment que toutes ces études s'accompagnent d'une consultation réelle et approfondie des conseils régionaux, départementaux et municipaux, qui sont les premiers concernés et qui ont connaissance des besoins, de la consultation aussi des représentants des entreprises et des travailleurs des transports et de celle des usagers. Par ailleurs, nous ne pouvons pas être d'accord avec l'idée qui consisterait à faire participer les collectivités locales à la réalisation de ces équipements.

Les qualités techniques de la S.N.C.F., son expérience dans l'organisation des transports, la valeur de son personnel, ses possibilités de pénétration dans toutes les régions de France, son réseau relié aux grands moyens de communication internationaux pourraient en faire, dans d'autres conditions, le meilleur instrument du développement économique de notre pays.

Ces orientations devraient s'inscrire dans un plan d'ensemble ou la notion de complémentarité rail-route-autoroute-ports-aéroports-voies navigables serait véritablement mise en pratique.

La situation dans les transports aurait exigé l'établissement d'un plan d'urgence et le triplement du montant des crédits de votre secrétariat d'Etat. C'est parce que votre budget ne répond pas à ces préoccupations que nous ne le voterons pas. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je vais essayer de répondre au plus grand nombre possible des questions qui m'ont été posées.

Je répondrai d'abord à M. Fiszbin. Assez curieusement, monsieur Fiszbin, vous avez évoqué le tracé du métro de Lyon à propos des crédits du secrétariat d'Etat aux transports. Il ne m'appartient pas d'intervenir dans ce tracé qui relève exclusivement de la municipalité de Lyon ; je vous conseille donc de vous adresser à elle si ce tracé ne vous convient pas.

Vous avez également indiqué que le montant de la subvention de l'Etat représentait 27 p. 100 du coût de l'opération ; ce pourcentage est assez proche de celui de 30 p. 100 que j'avais moi-même mentionné. Mais j'ai aussi indiqué que ce taux était très exactement celui de la subvention pour les équipements nouveaux de la R. A. T. P., seuls les premiers tronçons du R. E. R. ayant été financés à 50 p. 100 par l'Etat. Actuellement, les subventions accordées pour la construction d'un métro sont exactement les mêmes à Paris et en province.

Vous avez dit aussi que le Gouvernement ne donnait pas aux municipalités de moyens financiers destinés à favoriser le développement des transports en commun.

Je ne puis, sur ce point, que vous répéter succinctement ce que j'ai dit. Le catalogue des mesures qui sont prévues comprend des crédits d'études pour les collectivités urbaines et pour leur schéma de transports ; des subventions pour la mise au point des plans de circulation ; l'extension de la taxe de transport, qui s'applique désormais dans les villes de plus de cent mille habitants — le produit de cette taxe, qui a représenté 250 millions de francs cette année, M. Vallex le rappelait, s'élèvera à 300 millions l'an prochain pour les seules neuf plus grandes villes concernées — le renforcement de l'aide pour la modernisation des réseaux d'autobus, qui passera de 110 millions de francs en 1974 à 260 millions en 1975 et sera ainsi multiplié par 2,5 ; des subventions pour les infrastructures, le métro et les systèmes nouveaux de transport, ainsi que pour la voirie spécifique. On ne peut donc pas prétendre que l'Etat ne donne pas de moyens financiers aux municipalités qui désirent développer les transports en commun.

Vous avez dit aussi que la politique du Gouvernement consistait à faire payer toujours les populations les plus laborieuses. Je rappelle que les tarifs du métro n'ont pas changé depuis 1971 : il suffit de comparer cette stabilité à la hausse des prix intervenue depuis. Je rappelle également que la mise en vente prochaine de cartes d'abonnement mensuelles, permettant un nombre illimité de voyages à l'intérieur d'une zone géographique déterminée, quel que soit le mode de transport utilisé — métro, autobus ou train — profitera le plus directement et le plus massivement aux couches les plus défavorisées de la population, qui effectuent les plus longs trajets et supportent donc les frais les plus importants.

Vous avez parlé également de l'effort d'investissement de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. — banlieue. J'ai dit qu'il serait de 2,9 milliards de francs, en augmentation de 16 p. 100 par rapport à 1974. Dans ce même domaine, la réalisation du VI^e Plan, que vous avez évoquée, est de 98 p. 100.

Monsieur Vallex, vous avez traité plusieurs problèmes et vous vous êtes inquiété notamment du décalage entre les crédits de voirie urbaine, qui sont effectivement plafonnés, les crédits des transports en commun ; vous craignez que ceux-ci ne puissent produire leurs effets immédiatement.

En réalité, il faut autant de temps, techniquement, pour installer un mode de transport en site propre que pour créer une voie urbaine. C'est pourquoi, le délai étant aussi long dans un cas que dans l'autre, le Gouvernement a mis l'accent, par l'ensemble des mesures que j'ai définies tout à l'heure, sur le développement des réseaux de surface.

Vous avez aussi, monsieur Vallex, insisté sur la nécessité d'améliorer la qualité du service de la S. N. C. F., au moins sur certaines lignes, et de créer des lignes transversales, à l'image de celle que vous avez citée. Je pense que c'est le souci constant de la S. N. C. F. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de m'en entretenir avec ses dirigeants, car c'est aussi le souci constant du Gouvernement. Je crois que cela fait partie de ces mesures d'incitation dont j'ai parlé, qui tendent à faire en sorte que la clientèle soit attirée par les transports en commun. Je pense donc que notre préoccupation est la même de ce côté-là.

Vous m'avez demandé quelle était l'origine de l'extension aux villes de plus de 100 000 habitants du versement de transport. C'est, d'une façon générale, le vœu de la quasi-totalité des maires intéressés, vœu qui s'est exprimé très concrètement au cours d'un colloque qui s'est tenu récemment à Toulouse et qui sera suivi d'une réunion de travail à mon secrétariat d'Etat, regroupant mes services, les maires intéressés et aussi la profession pour voir, au-delà de l'extension de l'assiette de cette contribution, comment nous pourrions effectivement favoriser le développement des transports en commun. Il ne m'est évidemment pas encore possible de vous répondre sur la répartition du produit de ce versement entre la compensation

des tarifs sociaux et les mesures d'équipement, d'une part, cela dépend de chaque ville, qui fixe ce versement au niveau qu'elle juge opportun, d'autre part, son extension est encore trop récente pour qu'il soit possible de préjuger cette répartition.

Vous avez évoqué également les transports en site propre. J'ai eu l'occasion de dire que nous continuons à encourager financièrement le développement des nouveaux modes de transport comme le Poma 2000, le Val ou Aramis, mais il faut aussi — c'est mon rôle et mon devoir — veiller au bon emploi des crédits publics.

C'est la raison pour laquelle nous nous engageons dans cette voie en essayant de concilier la nécessité d'aller vite et la prudence nécessaire dès lors qu'il s'agit des finances publiques.

Enfin, vous avez souligné l'intérêt qui s'attache à ce que nous ayons une industrie ferroviaire développée et puissante. Nous partageons ce souci. Nous sommes d'ailleurs dans la bonne voie puisque — sans doute l'avez-vous noté — nous avons récemment vendu quatorze rames à turbine à gaz aux Etats-Unis, ce qui prouve la qualité de notre technique.

M. Brugnon a évoqué le problème des salaires à la S. N. C. F. J'en ai déjà parlé ici même il y a quinze jours. Vous souhaitez, monsieur Brugnon, que la prochaine augmentation intervienne avant le 1^{er} janvier 1975. Je tiens à vous préciser que les 4 p. 100 de hausse intervenus au 1^{er} novembre l'ont été précisément par anticipation, de la régularisation qui, normalement, d'après le contrat salarial, n'aurait dû intervenir que le 31 décembre. Cette hausse a eu pour effet de porter à 15,5 p. 100 les majorations de salaires intervenues à la S. N. C. F. depuis le 1^{er} janvier dernier.

Vous avez évoqué également le problème des lignes omnibus en soulignant l'intérêt de leur maintien en service. J'ai indiqué, au cours de mon exposé liminaire, que désormais les schémas régionaux de transport — dont a parlé M. Gouhier — devraient définir les lignes à maintenir et celles à supprimer.

La législation sociale appliquée aux transports routiers pose, effectivement, un problème dont la profession et les syndicats m'ont entretenu à plusieurs reprises. Elle se traduit bien souvent par des contraintes assez rigoureuses. Mais il ne faut pas oublier qu'elle est définie à l'échelon européen et que nous sommes tenus de la respecter. Nous étudions cependant certaines possibilités d'assouplissement.

Vous avez souhaité obtenir des précisions sur la liaison à grande vitesse entre Paris et Lyon. Il s'agit d'une ligne entièrement nouvelle qui permettra une vitesse de croisière de 260 kilomètres à l'heure. La distance entre Paris et Lyon sera ainsi franchie en deux heures. Nous nous proposons de mettre cette ligne en service en 1980. C'était notre objectif au départ ; c'est encore le nôtre aujourd'hui et nous avons tout lieu de penser que nous l'atteindrons.

En effet, les études techniques sont maintenant terminées et c'est ainsi que nous avons décidé de remplacer la traction par turbine à gaz par la traction électrique, plus économique du point de vue de l'énergie. Nous étudions le tracé en liaison avec les collectivités locales intéressées. Dès cette année, les procédures administratives seront lancées, le processus qui doit nous conduire à la mise en service en 1980 est donc engagé normalement.

Un problème de même nature se pose pour le train à grande vitesse Paris—Nord. Cette liaison comporterait trois branches : une entre Paris et le tunnel sous la Manche, une autre entre Paris et Bruxelles et une troisième entre Bruxelles et le tunnel.

Les deux premières branches ne présentent pas de difficultés mais nous sommes en présence de deux variantes pour celle qui reliera le tunnel à Bruxelles : l'une passant par le sud de Lille, l'autre, à la demande de la région, desservant cette ville. Des études sont en cours à la fois sur les plans technique et économique, pour déterminer laquelle des deux solutions doit être retenue.

Quoi qu'il en soit, la réalisation du train à grande vitesse Paris—Nord ne pourra intervenir qu'après l'achèvement de la liaison à grande vitesse Paris—Sud-Est, c'est-à-dire après 1980. Je vous indique que la réalisation du train à grande vitesse Paris—Lyon coûtera 2,5 milliards de francs. Nous n'avons donc pas les moyens financiers de lancer simultanément deux programmes de cette ampleur.

La formule des transports combinés rail-route m'est chère car j'y vois en quelque sorte une solution au problème de la coordination et de l'harmonisation des transports entre la route et le rail. Nous essayons d'inciter les transporteurs à utiliser cette technique, notamment en aidant financièrement ce type de transport, ce qui semble être le moyen le plus efficace. C'est ainsi que nous subventionnons la création de centres pour les transports combinés rail-route. L'un de ces centres, inscrit au présent budget, sera réalisé en région parisienne l'an prochain.

M. Gouhier a estimé que les investissements massifs et la réalisation du train à grande vitesse masquent l'absence de mesures d'ensemble. Les mesures sont ce qu'elles sont, et il est certain que si on les supprime, il n'en restera rien ! Mais je veux surtout retenir de votre propos que des investissements massifs sont prévus et que les procédures préalables à la réalisation du T. G. V. sont engagées dès cette année.

Vous avez prétendu aussi que la politique du Gouvernement conduisait au démantèlement de la S. N. C. F. Lorsque figure dans le budget un crédit de 7,2 milliards de francs consacré uniquement à la S. N. C. F., je ne pense pas que l'on puisse parler de démantèlement.

M. Roger Gouhier. Vous vous occupez uniquement du passé !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je m'occupe surtout du présent.

Vous m'avez dit aussi que la S. N. C. F. était sacrifiée en tant que service public. Les mesures dont j'ai parlé en ce qui concerne les canibus, qui nous conduiront à dépenser l'an prochain 775 millions de francs, devraient, me semble-t-il, montrer suffisamment que nous n'avons pas du tout l'intention de sacrifier la vocation de service public de la S. N. C. F.

Pour ce qui est des fermetures de lignes, je rappelle qu'elles ne sont décidées que sous la contrainte économique. En général, il s'est agi le plus souvent de transferts sur route, qui ont eu pour effet de supprimer les trois quarts du déficit que quelqu'un doit bien supporter.

En ce qui concerne les transports de marchandises, notre objectif, je crois l'avoir dit très clairement, est de favoriser le transfert vers le rail d'une partie des transports qui se font actuellement par la route.

A ce propos, vous m'avez parlé d'une application de tarifs scandaleusement bas pour l'industrie. Je ne pense pas qu'ils le soient à ce point, puisque l'augmentation du trafic par la route jusqu'à ces derniers temps encore est restée supérieure à l'augmentation du trafic par le rail, ce qui, croyez-le, pose un problème énergétique dans la conjoncture actuelle.

S'agissant des salaires à la S. N. C. F., vous m'avez affirmé que l'une des causes des mouvements revendicatifs en cours était le refus de discuter. Or, monsieur Gouhier, dans les trois mois qui ont suivi mon arrivée au secrétariat d'Etat, j'ai reçu l'ensemble des syndicats de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., ceux des transports routiers et de la batellerie, les syndicats de l'aviation civile et tous les syndicats de marins. Les propos que vous avez tenus à ce sujet ne sont en rien justifiés.

En ce qui concerne les schémas régionaux de transport, j'ai précisé tout à l'heure, au cours de ma première intervention, que l'un de ces schémas avait déjà été mis en place il y a deux ans en Lorraine et que cinq autres seront mis en place dans le courant de l'année prochaine.

Telles sont les réponses que je voulais apporter aux questions qui m'ont été posées. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

M. le président. J'appelle maintenant les crédits du secrétariat d'Etat aux transports (I. — Section commune).

ETAT B

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

« Titre III : 3 592 129 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 : 21 millions de francs ;
« Crédits de paiement : 6 579 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 3 600 000 francs ;
« Crédits de paiement : 3 040 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

M. Louis Odru. Le groupe communiste vote contre l'ensemble des crédits.

(Le titre III est adopté.)

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 du secrétariat d'Etat aux transports (II. — Transports terrestres.).

ETAT B

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

- « Titre III : 2 679 240 francs ;
- « Titre IV : 1 797 539 000 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 EXECUTES PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme : 15 570 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 4 140 000 francs. »

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

- « Autorisations de programme : 661 740 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 205 150 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. M. Papon, rapporteur général, et M. Cornet ont présenté un amendement n° 69 libellé comme suit :

« Au titre IV de l'état B. — Transports ; II. Transports terrestres :

- « I. Réduire les mesures nouvelles de 3 737 490 000 francs ;
- « II. Majorer les mesures nouvelles de 3 737 490 000 francs. »

La parole est à M. Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. L'amendement que je défends au nom de la commission des finances est de pure forme. Mais ce caractère formel ne signifie pas qu'il ne soit pas important puisqu'il tend à une meilleure présentation des crédits inscrits au titre de l'égalisation des charges de la S. N. C. F.

En effet, le même chapitre 45-21 regroupe indistinctement la compensation des charges d'utilisation des infrastructures qui incombent à la S. N. C. F., et la subvention au régime spécial des retraites des cheminots.

Cette présentation nous a paru peu satisfaisante pour deux raisons.

La première est que ces deux dotations, dont l'une a une finalité économique et l'autre un caractère social, sont de nature différente. Elles ne devraient donc pas se trouver dans le même chapitre budgétaire.

La seconde est que cette présentation aboutit à gonfler d'une façon assez artificielle le déficit de la S. N. C. F. Elle donne donc de la gestion de la société nationale une vue qui a paru erronée à la commission des finances.

Pour ces deux raisons, je vous demande, mes chers collègues, de bien vouloir adopter l'amendement n° 69.

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

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. L'amendement présenté par la commission des finances me paraît, sous une forme un peu inhabituelle, viser en fait la modification de la répartition des crédits par chapitre, ce qui peut être considéré comme relevant du seul domaine réglementaire.

Cela dit, l'un de mes prédécesseurs, M. Billecocq, avait déclaré, l'an dernier, en présence d'un amendement identique, qu'il était prêt à mettre à l'étude le problème évoqué par la commission et à s'en entretenir avec celle-ci.

Cette promesse, il est vrai, n'a pu encore être tenue en raison de l'évolution de la situation politique et économique qui nous a conduits à concentrer nos efforts et nos réflexions sur des problèmes plus prioritaires.

Je n'en suis pas moins sensible au problème posé par M. le rapporteur spécial de la commission des finances. L'imputation actuelle obéit à une certaine rationalité en regroupant dans un même chapitre des contributions qui concourent à mettre sur un pied d'égalité la S. N. C. F. et les transporteurs par route et par voie d'eau.

Je conviens que compte tenu de la nature de la contribution aux charges de retraite et surtout de son importance — environ la moitié de l'ensemble des contributions de l'Etat à la S. N. C. F. — cette classification peut entraîner une équivoque.

D'ores et déjà, j'ai demandé à mes services d'étudier le problème. Je m'en entretiendrai avec M. le rapporteur le plus tôt possible et, en tout état de cause, avant la préparation du prochain projet de budget.

A la lumière de ces explications, je demande donc à l'Assemblée de repousser cet amendement.

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

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Je prends note avec intérêt de votre proposition, monsieur le secrétaire d'Etat, d'autant plus que vous avez indiqué, dans votre exposé, que cette dotation pour la caisse de retraite pourrait être inscrite à un autre budget, comme c'est le cas pour d'autres caisses.

Vous n'êtes donc pas opposé au principe de cet amendement et, après les lenteurs que nous avons eu à déplorer, le calendrier devrait maintenant être respecté.

Je ne puis cependant retirer cet amendement qui a été adopté à l'unanimité par la commission des finances.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 69.
(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix le titre IV modifié par l'amendement n° 69.
(Le titre IV ainsi modifié est adopté.)

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. Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports concernant la section commune et les transports terrestres.

III. — Aviation civile.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat aux transports concernant l'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. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le transport aérien, chacun le sait, se trouve dans une période de crise.

Je développerai quelques considérations sur cette situation délicate avant de limiter mon propos à deux points essentiels qui ont bien évidemment retenu l'attention de la commission des finances, à savoir les aéroports et surtout la construction aéronautique.

Crise de l'aviation civile ! La juxtaposition de ces mots n'est pas habituelle. Depuis bien des années, les courbes de trafic avaient fini par nous convaincre que les progrès du transport aérien pouvaient être indéfinis. Mais les difficultés que l'on voyait poindre déjà depuis quelques semestres se sont accentuées brusquement.

Certes, il était malaisé de lire dans l'avenir, mais deux éléments au moins ont contribué à obscurcir les prévisions. D'une part, jusqu'à ces dernières années encore, les transports aériens se trouvaient dans leur prime jeunesse, aussi les taux de progression étaient-ils spectaculaires et cette progression a-t-elle pu faire, un temps, illusion ; d'autre part, les années soixante ont été marquées par une évolution économique favorable qui a pu faire croire que la croissance de l'économie pouvait être à la fois soutenue et permanente.

Or, désormais, nous savons que la croissance n'est pas inéluctable et que le transport aérien est une industrie fragile. Après avoir sensiblement ralenti sa progression au cours des derniers mois, le trafic paraît être aujourd'hui en baisse, en valeur absolue, par rapport à l'année dernière.

Pareille évolution a de quoi inquiéter. Si les passagers se font plus rares, les compagnies sont en difficulté, et si les compagnies sont en difficulté, elles n'achètent pas d'avions. Logique qui doit nous faire réfléchir.

D'une certaine manière, le transport aérien est une industrie lourde. Je veux dire par là que le temps de réponse, une fois la décision prise, est toujours assez long. Entre le dessin de l'appareil et sa mise en service commercial, il s'écoule plusieurs années. Il semble que ce soit une fatalité de notre monde économiquement développé que de devoir effectuer des choix irréversibles dans un environnement toujours fluctuant.

Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, à gérer, en ce domaine, l'imprévisible. Aussi faut-il analyser les phénomènes que nous constatons aujourd'hui et mesurer l'élasticité du trafic aérien par rapport à la conjoncture. Cette connaissance paraît fondamentale car il faut pouvoir se référer à quelques règles pour fonder une politique.

J'en viens maintenant aux deux thèmes qui ont spécialement retenu l'attention de la commission des finances. Leur intérêt n'est pas égal, mais si la commission a longuement débattu des problèmes de l'industrie aéronautique, elle n'a pas pour autant négligé les questions qui concernent les aéroports.

A ce sujet, il n'est pas surprenant que ceux qui devaient tracer les courbes de trafic pour les décennies à venir, aient eu le souci d'adapter les infrastructures aéroportuaires à leurs propres prévisions de trafic.

Nos infrastructures aéroportuaires se sont donc développées. Il n'est pas si loin le temps où chaque chef-lieu de département avait l'ambition de disposer d'une piste importante. Les choses ayant changé, il convient, je pense, de réexaminer l'évolution de nos infrastructures. Car le béton coûte cher. Il coûte cher à l'Etat, aux collectivités locales, aux organismes consulaires, aux compagnies aériennes, par le biais des redevances. Chacun conviendra que nous ne sommes plus en situation de nous accommoder de certains excès.

L'aéroport de Paris illustre assez bien ce que je viens de dire. L'aéroport Charles-de-Gaulle est, c'est un fait, une réalisation magnifique. Toutefois, le trafic n'est pas encore à la mesure des capacités de ses installations. La construction des aérograves prévues sur le même site est actuellement différée et il paraît nécessaire, pour l'heure, d'être prudent.

L'implantation des aéroports nous conduit à formuler quelques remarques au sujet du bruit. Ce n'est pas une affaire mineure, monsieur le secrétaire d'Etat. La proximité d'une grande plateforme aérienne cause un trouble grave aux riverains. Orly en est un exemple et Roissy est en train d'en devenir un autre.

A cet égard, je vous rappelle que les règlements qui concernent notamment la région parisienne paraissent mal adaptés parce que trop anciens. Les protestations s'amplifient non seulement parce que le trafic a beaucoup augmenté mais aussi parce que la puissance des réacteurs n'a rien de commun avec celle des moteurs utilisés il y a vingt ans.

Or les textes concernant le bruit de la région parisienne datent, me semble-t-il, de 1948. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de les réexaminer et d'imposer certaines contraintes en fonction de la puissance des nouveaux appareils.

Avec la mise en service de l'aéroport Charles-de-Gaulle, les habitants des banlieues Nord et Nord-Ouest de la capitale supportent des nuisances accrues. C'est le repos de millions d'hommes et de femmes qui est en cause, monsieur le secrétaire d'Etat ; je vous prie donc d'être particulièrement attentif à ce problème et de faire reviser des dispositions qui datent de plus d'un quart de siècle.

La dernière partie de mon intervention sera consacrée à la construction aéronautique française, qui a fait l'objet, vous le comprendrez aisément, des préoccupations essentielles de la commission des finances. Celle-ci a adopté trois recommandations que je me permets de vous rappeler.

La première est ainsi rédigée : « La commission des finances rappelle la recommandation qu'elle a émise lors de l'examen du budget de 1974 et qui était la suivante :

« La commission manifeste sa vive inquiétude et demande aux pouvoirs publics que tout soit mis en œuvre pour que soit maintenu le plan de charge de l'industrie aéronautique française. Elle souhaite être tenue très régulièrement informée de l'évolution des activités de ce secteur. »

La commission des finances souhaite que cette observation garde toute sa valeur.

La deuxième recommandation est la suivante : « La commission des finances demande que l'aéronautique civile continue à disposer de services d'études suffisamment importants pour concevoir et développer de nouveaux avions et insiste en particulier auprès du Gouvernement pour que soit entreprise sans tarder l'étude d'un ou deux nouveaux types d'appareils, notamment à partir d'un moteur de dix tonnes. »

Quant à la troisième recommandation, elle est ainsi conçue : « La commission des finances souhaite vivement que le Gouvernement mette tout en œuvre pour aboutir à une concertation à l'échelon européen, tant entre les constructeurs qu'entre ces derniers et les compagnies aériennes. »

Les difficultés qu'éprouve l'aéronautique civile expliquent naturellement les préoccupations de la commission des finances. En pratique, la Société nationale industrielle aéronautique, ainsi que de nombreux sous-traitants, est plus particulièrement touchée par la crise.

Dans l'immédiat, il est essentiel d'assurer l'emploi. A terme, il faut définir des objectifs précis.

Il n'est pas impossible que des erreurs de gestion aient été commises. Au niveau des états-majors, le souci de la rigueur doit être bien présent aux esprits. Quoi qu'il en soit, le problème est d'une autre nature et d'une autre dimension.

A court terme, des décisions urgentes s'imposent en faveur de l'aérospatiale et, je crois pouvoir le dire, particulièrement dans la région toulousaine. Vous avez commencé d'organiser le transfert de certaines activités. Il faut poursuivre dans cette voie, car ce sont les choses qui doivent être déplacées et non les hommes.

Quant aux programmes eux-mêmes, j'indique que l'Airbus, excellent appareil, aurait dû, dans une conjoncture normale, trouver des débouchés très satisfaisants. Il faut consentir des efforts accrus pour commercialiser cet appareil qui présente, entre autres avantages, celui d'être peu bruyant et faible consommateur de carburant. Il faut donc se réjouir de constater que le budget pour 1975 prévoit des crédits importants pour le développement de nouvelles versions de l'appareil.

En ce qui concerne Concorde, il importe de mettre en place des procédés de financement qui permettent à nos constructeurs de ne pas se trouver désavantagés par rapport à leurs concurrents étrangers. Il est actuellement beaucoup question de procédés de crédit-bail, voire de la mise en location d'heures d'appareil. Il est des formules qu'il faut étudier de façon à proposer aux compagnies intéressées une panoplie de solutions bien étudiées et parfaitement au point, ce qui ne me paraît pas être le cas maintenant.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite que vous transmettiez nos préoccupations à votre collègue de la rue de Rivoli. Vous devez faire vite afin que les mesures administratives et financières qui s'imposent ne prennent pas de retard sur le déroulement technique de l'opération.

J'insisterai maintenant sur le fait qu'il faut absolument maintenir à l'Aérospatiale un bureau d'études de grande qualité et doté d'un personnel en nombre suffisant pour continuer à concevoir de nouveaux appareils. En effet, si l'effectif d'un bureau d'études tombe au-dessous d'un certain seuil, la conception d'avions nouveaux devient impossible. Ne pas tenir compte de ce seuil, ce serait condamner l'aéronautique française à ne réaliser dans l'avenir que de la sous-traitance.

Pour le court terme, enfin, la commission des finances souhaite une utilisation optimale des dotations budgétaires. C'est dans cet esprit qu'elle a voté un amendement dont nous reparlerons au terme de ce débat.

Mais l'aéronautique française a besoin d'orientations et d'objectifs fixés pour l'avenir.

Devant le succès commercial assez relatif des grands programmes en cours, les pouvoirs publics ont donné l'impression de chercher à réfléchir et à gagner du temps sans manifester une volonté très nette de réagir devant l'événement.

J'exprimerai ici les préoccupations, mais aussi les espérances du comité d'établissement de l'Aérospatiale et, de ce fait, de l'ensemble du personnel, en soulignant que 1975 ne doit pas être une année perdue.

Même si nous devons limiter nos ambitions, il faut faire des choix et s'y tenir. Au cours des années prochaines, des avions actuellement en service devront être remplacés, tels le Boeing 707 et la Caravelle. On peut envisager d'utiliser le moteur de 10 tonnes que la S. N. E. C. M. A. construit actuellement en coopération avec une firme américaine, pour dessiner un ou deux appareils répondant aux besoins des compagnies. Il semble aussi que les transporteurs aient l'emploi d'un avion de quarante à soixante places sur les petites lignes. Dans quelques années, nous pourrions donc occuper un ou deux créneaux disponibles.

Toutefois, c'est maintenant, j'y insiste, qu'il faut prendre les décisions, car la nature de l'industrie aéronautique civile lui interdit de vivre uniquement à partir d'un marché national évidemment trop étroit.

Afin de poursuivre avec succès une politique aéronautique, il convient donc que, face à la concurrence américaine, les constructeurs européens s'entendent; il importe aussi que les compagnies aériennes se prononcent sur les matériels qu'elles sont disposées à acquérir et que, ayant pris des engagements, elles les tiennent.

En définitive, nous attendons du Gouvernement qu'il définisse, pour le présent et pour l'avenir, la place qu'il assigne à l'industrie aéronautique au sein de l'économie française.

C'est sous le bénéfice de ces observations, compte tenu de ses recommandations et de son amendement, que la commission des finances a décidé, à la majorité de ses membres, de vous proposer, mesdames, messieurs, l'adoption des crédits du budget de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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 secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans ses conclusions, le rapport de la commission de la production et des échanges veut être un plaidoyer en faveur de l'industrie et du transport aérien français.

Nous n'ignorons certes pas les contraintes présentes, et il est vrai que ce budget n'est pas comme les autres. C'est, pour l'année qui vient, face à la crise présente, un exercice de rigueur. Nous serions malvenus à souhaiter un combat rigoureux contre l'inflation et à exiger, en même temps, pour chaque département ministériel, des crédits supplémentaires.

M. Fernand Icart, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Très bien!

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Nous ne faillirons pas à l'obligation qu'impose la situation. Mais, si le « refroidissement » et, même, dans certains cas, la congélation s'imposent, il faut éviter à tout prix la gangrène.

En termes clairs, il ne faut en rien contrarier les espérances, c'est-à-dire retarder le progrès scientifique et technologique qui, crise ou pas crise, ne supporte aucun à-coup.

Il ne faut pas non plus briser ou mutiler l'outil de production. Les meilleurs et les plus savants économistes, qui observent le développement de la crise, ne peuvent prévoir sa durée, et notre siècle compte, hélas! peu de devins.

Mais, un jour viendra où nous émergerons des difficultés présentes, sans doute beaucoup plus vite dans certaines branches économiques, notamment dans les secteurs de pointe.

Ce jour-là devra nous trouver prêts à prendre un nouveau départ. Ce jour-là devra nous trouver armés dans la bataille sévère qui s'ouvrira à nouveau pour la conquête des marchés. Et malheur à celui qui sera encore frappé d'engourdissement!

Et toute notre inquiétude, monsieur le secrétaire d'Etat, est de savoir si, à l'égard d'une industrie de haute qualité et d'une activité économique liée au développement des relations entre les peuples, le Gouvernement saura prendre les mesures de sauvegarde qui doivent se concevoir et s'appliquer dès à présent.

A ce sujet, le seul exemple de Concorde mérite d'être retenu.

Notre foi constante dans l'avenir de cet appareil — qui avait le grand tort d'être un matériel français — a permis de concevoir, de réaliser et permettra de mettre en ligne, demain, le meilleur avion du temps présent, et cela malgré les attaques les plus folles et les plus inspirées.

Nous savons que la commercialisation de cet appareil est fonction de sa mise en service. Nous supposons aussi que son succès peut dépasser toutes les prévisions. Il faut donc que nous soyons prêts à le vendre, et à en produire un nombre d'unités suffisant pour répondre à une demande que nous ignorons.

C'est pourquoi, dans l'attente de ce que nous appelons le « point de visibilité », c'est-à-dire du moment où nous connaîtrons l'avenir véritable de Concorde, certaines dispositions doivent, à notre avis, être prises.

D'abord, il convient d'accélérer toutes les procédures qui concourent à la mise en service de Concorde de manière à le placer le plus tôt possible sur le marché.

Ensuite, il importe de ne pas limiter la série à un nombre fixe d'appareils, ce qui équivaldrait à préjuger un échec commercial que tout vient contredire.

En troisième lieu, il faut poursuivre la politique de présence et de démonstrations à l'étranger; on n'a pas assez parlé de ces foules immenses qui, à Los Angeles ou lors des différentes escales en Amérique du Sud, rappelaient celles qui, autrefois, accueillaient Mermoz.

Il faut enfin ne pas limiter les études sur le développement de l'appareil et sur ses versions futures, mais, au contraire, prévoir, dans les futurs budgets, les crédits nécessaires.

C'est à ce prix que nous maintiendrons avec Concorde — qui en est le symbole et non le mythe — l'avenir de notre industrie aéronautique, vocation française par excellence depuis le début du siècle.

C'est ainsi également que sera maintenu le haut niveau de nos compagnies de transport aérien qui placent aujourd'hui la France au troisième rang des puissances aéronautiques pour le transport de passagers. Sait-on que notre compagnie intérieure Air Inter se place au vingt-cinquième rang mondial pour le nombre de passagers transportés?

C'est avec espoir et dans la certitude de votre compréhension, monsieur le secrétaire d'Etat, que la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à votre projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. J'ai écouté vos exposés, messieurs les rapporteurs, avec une attention toute particulière.

Vous avez procédé, l'un et l'autre, à une analyse très complète de ce projet de budget de l'aviation civile, et vous l'avez présenté d'une façon particulièrement pertinente. Qu'il me soit permis de vous indiquer combien je suis sensible à la valeur de vos rapports et de vous féliciter pour le travail considérable que vous avez effectué.

Avant d'aborder le budget lui-même, et afin de mieux l'éclairer, il me paraît nécessaire d'effectuer un rapide exposé sur la situation du transport aérien dans le monde.

Des trois secteurs des transports, c'est certainement celui qui connaît actuellement les difficultés les plus sérieuses. En effet, la situation actuelle est nettement moins bonne que celle qui existait il y a un an.

Comment cette crise est-elle née?

Pendant de nombreuses années, le trafic aérien a connu un taux de croissance remarquable et constant: 13 p. 100 par an en moyenne depuis dix ans. Jusqu'en 1973, rien ne pouvait laisser prévoir que cette tendance allait se ralentir; dans tous les pays du monde, les compagnies pratiquaient donc une politique d'investissements correspondant à cette évolution. En 1973, pour la première fois, on a constaté une diminution, légère il est vrai — 10 p. 100 au lieu de 13 p. 100 — de ce taux de croissance; puis est brusquement intervenue la crise du pétrole, qui a provoqué un renchérissement très important du prix du carburant. Le carburant utilisé en aviation coûte aujourd'hui de trois à quatre fois plus cher qu'en 1973, ce qui se traduit par une augmentation de près de 30 p. 100 des coûts du transport aérien, laquelle vient s'ajouter à toutes les autres causes de hausse.

Quelle a été l'attitude des compagnies face à cette hausse brutale? Elles n'ont pas voulu répercuter immédiatement et intégralement ces augmentations sur les tarifs, afin de ne pas perturber trop brutalement l'évolution du transport aérien. Cette modération n'a cependant pas empêché le trafic d'accuser une légère récession sensible surtout sur le trafic moyen et court courrier. C'est ainsi qu'Air Inter, qui misait sur une croissance de 15 p. 100 en 1974, verra celle-ci limitée à 5 p. 100 environ.

De tout cela, il résulte que la plupart des compagnies aériennes du monde connaissent, en 1974, un déficit d'exploitation important. Cela est vrai aussi bien pour les compagnies américaines que pour les compagnies européennes.

La situation que je viens d'exposer brièvement a des conséquences dans de nombreux domaines. Elle est, en fait, à l'origine des principales orientations de ce budget, dont je vais maintenant examiner les points les plus importants.

Quelle est d'abord la situation des compagnies aériennes françaises dans ce contexte ?

J'ai eu récemment l'occasion d'énoncer devant cette assemblée les résultats prévisibles, en 1974 : pour Air France, plus de 400 millions de francs de déficit ; pour Air Inter, plus de 40 millions de francs de déficit.

Pour faire face à cette situation, un certain nombre de mesures sont envisagées : adaptation des fréquences et des capacités offertes, suppression des dépenses non strictement utiles, restriction des investissements, mesures financières.

Mais il est indispensable de prendre conscience du fait que la situation actuelle doit nous conduire à reconsidérer la répartition des différents modes de transports, qui ne peut plus rester ce qu'elle était, en particulier entre Air Inter et les compagnies régionales.

Compte tenu des mesures dont je viens de parler et de la reprise espérée d'une certaine croissance du trafic, on peut escompter une amélioration de la situation en 1975, d'autant plus que les augmentations tarifaires intervenues en 1974 auront alors leur plein effet, sauf évidemment si de nouvelles augmentations importantes du prix du pétrole devaient intervenir.

Cette situation a également des répercussions notables dans le secteur de l'infrastructure : la stagnation du trafic a été aussi durement ressentie par les aéroports et plus particulièrement par l'Aéroport de Paris qui devrait enregistrer à la fin de 1974 une perte de plusieurs dizaines de millions de francs, résultant en grande partie de recettes moins importantes que prévu, alors même que d'importants investissements avaient été effectués pour aboutir à la mise en service de l'aéroport Charles-de-Gaulle à la date et dans les conditions prévues.

Dans ce domaine aussi, un certain nombre de mesures ont été ou seront prises pour faire face à la situation : augmentation des taux des redevances aéroportuaires, report de créances de l'Etat et augmentation de capital.

Mais, au-delà de ces mesures immédiates, il est maintenant nécessaire de faire preuve de la plus grande rigueur dans les décisions d'investissements aéroportuaires.

Les grandes lignes d'action du programme pour 1975 d'infrastructures aéroportuaires pour la métropole sont ainsi les suivantes :

D'abord, priorité à la poursuite des principaux programmes d'équipement déjà engagés et qu'il convient de mener à leur terme.

C'est notamment le cas des aéroports de Lyon, Bâle, Marseille, Clermont-Ferrand et même de Nice, pour lequel aucune somme n'est inscrite au budget de l'Etat ; mais le Gouvernement étudie certaines propositions des collectivités locales tendant à commencer dès 1975 les importants travaux de remblaiement sur la mer nécessaires à l'extension de l'aéroport. La nouvelle piste permettra de réduire sensiblement les nuisances de bruit causées à la ville de Nice.

Ensuite, adaptations techniques pour permettre l'exploitation d'autres matériels aériens — par exemple les Caravelle à Brest et à Calvi — et augmenter la sécurité en améliorant les matériels d'aide à la navigation aérienne.

Enfin, lancement d'opérations qui ne peuvent plus être différées en raison d'une sous-capacité notoire de certains équipements directement liés au volume du trafic — c'est le cas en particulier à Toulouse — ou d'une urgence certaine s'attachant au remplacement d'équipements techniques vétustes ou devenus inadaptes.

En ce qui concerne l'outre-mer, la priorité a été donnée au maintien et à l'amélioration des liaisons avec la métropole. Le budget pour 1975 permettra essentiellement :

D'une part, l'achèvement des grandes opérations en cours, c'est-à-dire le nouvel aéroport de Moroni-Hahala aux Comores et l'équipement des aéroports de Djibouti et de Saint-Denis-de-la-Réunion en vue de la mise en service des Boeing 747 sur la ligne de l'Océan Indien ; je précise à ce propos que les crédits prévus pour Moroni sont destinés à financer les hausses économiques sur les contrats déjà exécutés et la construction de logements pour les personnels d'exploitation de l'aéroport.

D'autre part, la réalisation des travaux indispensables pour permettre une bonne exploitation courante des autres aéroports, celui de Pointe-à-Pitre en particulier, ainsi que l'installation d'I.L.S. à Saint-Pierre et Miquelon.

En ce qui concerne ces infrastructures, j'ai pris bonne note de vos observations, monsieur Baudis, relatives à la lutte contre le bruit dans les zones entourant les aéroports, notamment les aéroports parisiens. Ce problème fait déjà l'objet d'actions précises, telles que la réduction du bruit des moteurs, une rigueur particulière dans le contrôle, ainsi que certaines modifications de l'infrastructure, actions que je me propose d'ailleurs de développer dans l'avenir.

Le troisième domaine que j'évoquerai présente la caractéristique exceptionnelle de bénéficier de la conjoncture actuelle : il s'agit de la navigation aérienne.

Depuis quelques années, un effort important a été entrepris pour mettre les moyens en personnel et en matériel au niveau nécessaire pour assurer dans de bonnes conditions l'écoulement du trafic aérien dans le ciel français, trafic qui — je le rappelle — a doublé entre 1967 et 1974. Cet effort commence à porter ses fruits.

C'est ainsi, par exemple, que, pour Air France, le nombre de retards de plus de trois minutes au décollage ou à l'atterrissage, dus à des raisons de circulation aérienne, a été presque divisé par trois entre 1973 et 1974.

Le projet de budget pour 1975 traduit encore un effort important dans ce domaine.

En personnel, 230 postes nouveaux doivent être créés dont une centaine de contrôleurs ; l'effectif passera ainsi de 1 650 en 1971 à 2 400 en 1975. Le reste des postes est réparti entre les techniciens et les électroniciens.

En matériel, nous poursuivons l'équipement du centre de Brest dont la mise en service permet, depuis deux ans, de décongestionner les trois centres existants et nous envisagerons d'amorcer les travaux de génie civil d'un cinquième centre.

Cet effort important, conjugué avec la diminution de croissance du trafic, doit aboutir à une situation beaucoup plus satisfaisante, aussi bien pour la régularité d'écoulement du trafic que pour les conditions de travail du personnel chargé d'assurer cette difficile mission. Ce personnel connaîtra par ailleurs une amélioration de ses conditions matérielles.

Je souhaite que ces différentes améliorations, aussi bien que les mesures d'apaisement prises dans le cadre d'une interprétation très large de la loi d'amnistie, contribuent à favoriser un climat de confiance dans cette profession. Je suis prêt pour ma part à la plus large concertation possible ; d'ailleurs, c'est dans cet esprit que j'ai reçu à plusieurs reprises, et encore tout récemment, les différentes organisations syndicales de la profession.

J'en arrive maintenant à un problème qui ne laisse personne indifférent et dont je sais combien il préoccupe, en particulier, tous ceux qui sont concernés dans cette profession : je veux parler de la construction aéronautique.

Comme l'a fait remarquer, il y a quelques mois, un excellent rapport établi par le Conseil économique et social — rapport dont je suis allé écouter la lecture — l'orientation prise par le VI^e Plan qui envisageait « un relais de la production, à des fins militaires, par de la production pour le transport civil, à la suite de la mise en œuvre de grands programmes » ne s'est pas vérifiée dans les faits.

La crise que connaît le transport aérien en est évidemment la cause principale : la plupart des compagnies aériennes, dont la politique avait été fondée sur un taux de croissance voisin de 15 p. 100 par an, se trouvent aujourd'hui en état de suréquipement et ont à faire face à des difficultés financières considérables. Elles ont donc réduit leurs investissements et, dans la plupart des cas, préfèrent renforcer leur flotte d'avions existants plus que d'introduire de nouveaux types d'avions.

Ce sont évidemment des conditions extrêmement défavorables pour vendre des avions nouveaux comme Concorde, Airbus ou Mercure, quelles que puissent être leurs qualités, et elles sont grandes.

La situation est d'autant plus difficile que les constructeurs américains, qui tiennent actuellement le marché sur lequel nous cherchons à prendre place, éprouvent eux-mêmes des difficultés et que, partant de là, ils se livrent à une concurrence acharnée.

M. André-Georges Voisin. C'est cela le vrai problème.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Cela ne doit pas pour autant nous arrêter et tous les efforts nécessaires sont faits actuellement pour surmonter ces obstacles.

M. André-Georges Voisin. Très bien !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Avant d'aborder la situation propre de chaque programme, je tiens à dire combien je suis conscient de la haute valeur technique qu'ont su acquérir tous ceux qui travaillent dans la construction aéronautique nationale, valeur indiscutée résultant de longues années d'efforts qui se manifeste par l'attachement des intéressés à leur profession, valeur dont les fruits s'appellent Concorde, Airbus, Mercure. Je ne saurais terminer la présentation de ce budget sans vous assurer qu'il s'agit à mes yeux d'une donnée essentielle du problème, donnée qu'on ne peut sous-estimer sans avoir une fausse vision de ce problème.

Où en sont maintenant les différents programmes ?

Concorde, d'abord.

Jusqu'au début de l'année dernière, le marché était estimé à un peu plus de 100 avions. Cette hypothèse très optimiste, les événements l'ont prouvé, trouvait une certaine justification dans l'existence de 74 options signées entre 1963 et 1966.

Malheureusement, la plupart d'entre elles ont été successivement abandonnées à partir de février 1973 ; il ne reste aujourd'hui comme éléments d'avenir certains que les neuf commandes d'Air France et de British Airways. Dans le contexte actuel, il y a très peu de chances de voir de nouvelles commandes intervenir avant la mise en service de l'appareil, sauf peut-être une commande iranienne qui fait actuellement l'objet de négociations actives.

En revanche, je suis persuadé — et l'enthousiasme suscité par les vols récents sur le continent américain le prouve, comme le prouvent certaines réactions des passagers potentiels — que le succès auprès des passagers sera tel, quand l'avion assurera des lignes régulières d'Air France et de British Airways, que d'autres compagnies seront amenées à revoir leur position.

Sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République. Très bien !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. J'ai donc donné des instructions afin que tout soit fait pour hâter cette mise en service, l'objectif visé étant le début de 1976, alors qu'il y a quelques mois encore c'était avril 1976. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux et de l'union des démocrates pour la République.)

Pour cela, il faut satisfaire à certaines conditions.

Il faut d'abord terminer le développement de l'appareil dans sa définition actuelle et le certifier. Cela doit pouvoir être acquis à la fin de 1975, y compris un nombre minimal de vols d'endurance qui sont indispensables pour tout nouvel avion, en particulier pour Concorde, et qui font partie intégrante du processus de certification. Je précise d'ailleurs que ce processus de certification se déroule avec toute la diligence nécessaire de la part des services compétents ; mais il s'agit-là d'un travail complexe qui ne peut pas être fait à la légère, surtout pour un avion aussi nouveau que celui-là.

Il faut ensuite que les compagnies disposent d'un nombre minimal d'avions et de pièces de rechange pour pouvoir assurer un service régulier. Dans ce domaine également, les mesures nécessaires sont prises pour permettre d'avoir deux avions en ligne au début de 1976.

Il faut enfin négocier les accords de trafic, obtenir les autorisations d'atterrissage nécessaires et fixer les tarifs en liaison avec l'Association internationale des transporteurs aériens, ce qui exige également un travail important qui doit être réalisé dans le courant de l'année 1975.

Si tout se passe bien, nous pourrions, comme je l'ai dit, mettre l'avion en service commercial en janvier 1976.

Pourtant, actuellement, le problème le plus important, parce que précisément nous n'avons pas les moyens d'en maîtriser toutes les données, est celui de l'avenir de ce programme.

En effet, cet avenir dépend essentiellement des réactions des passagers et des transferts de trafic qu'elles provoqueront, transferts qui devraient inciter d'autres compagnies aériennes à s'équiper en Concorde.

Dans ces conditions, nous sommes pris entre deux exigences contradictoires : d'une part, être en mesure de faire face aux commandes éventuelles dans un délai acceptable par les compagnies clientes ; d'autre part, éviter d'avoir un nombre trop élevé d'appareils non vendus, avec tous les risques et toutes les charges que cette situation présente.

Partant de là, nous avons réaménagé le programme de production de telle sorte que le seizième avion soit livrable vers le milieu de l'année 1978. Nous pouvons donc — et nous devons — attendre le début de 1976 pour prendre la décision de lancement des appareils au-delà du seizième. Toutes ces dispositions doivent

faire l'objet de décisions communes franco-britanniques. Je les proposerai prochainement à mon collègue d'outre-Manche que je me propose de rencontrer dès que possible.

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

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

L'Airbus souffre, lui aussi, de la situation actuelle qui n'incite pas les compagnies à accroître les capacités de transport offertes au public. Il se heurte à une concurrence acharnée de la part des constructeurs américains.

Le nombre de commandes reste donc pour l'instant très limité. Dix-neuf avions au total sont commandés ferme : six pour Air France, trois pour Lufthansa, quatre pour Iberia — ce contrat vient d'être remis en cause par la compagnie, mais une intervention a été faite auprès du gouvernement espagnol en lui demandant de revoir cette position, compte tenu de l'accord intergouvernemental — six pour la Corée du Sud.

Deux autres contrats d'un avion chacun sont très avancés. De plus, vingt-deux options ont été prises. En outre, de multiples négociations sont en cours dans le monde entier ; les excellents résultats obtenus pendant les quelques mois d'exploitation par Air France constituent un élément très favorable, en particulier pour sensibiliser le marché américain qui commence à être prospecté sérieusement.

Nos partenaires allemands, comme nous-mêmes, sont décidés à poursuivre les efforts actuellement entrepris pour réussir la percée de l'Airbus sur le marché mondial, car du succès ou de l'échec de cet appareil dépend probablement l'avenir de l'industrie aéronautique européenne. Or il n'y a aucune raison pour qu'il n'obtienne pas un succès.

Cinquante-deux avions sont mis en fabrication, ainsi que les approvisionnements pour seize appareils supplémentaires, à une cadence qui devrait atteindre deux unités par mois à partir de septembre 1975.

D'autres versions que les deux qui sont actuellement produites sont envisagées et il n'est pas impossible que nous soyons amenés à lancer l'une ou l'autre d'entre elles dans le courant de l'année 1975 si un marché suffisant se dessine. Le budget prévoit des attributions nécessaires pour les études préliminaires des différentes versions susceptibles d'être lancées.

Je ne dirai qu'un mot du Mercure. Cet avion très réussi sur le plan technique intéresse, au prix où il est proposé, un secteur trop restreint du marché, surtout dans la conjoncture actuelle. Seuls dix avions ont été commandés par Air Inter et la chaîne de fabrication est arrêtée. Je rappelle que, pour tenir compte de cette situation très particulière, une convention a été signée entre l'Etat, Air Inter et Dassault pour permettre à la compagnie d'exploiter cet avion dans des conditions normales.

Je dois préciser à ce propos que les 17 millions de francs prévus au budget de 1975 pour ce programme correspondent au reliquat des sommes dues au constructeur dans le cadre de la convention signée entre l'Etat et la société Dassault pour le développement dudit programme.

Le dernier de nos grands programmes civils concerne le moteur de dix tonnes de poussée dans lequel, je ne le cache pas, je mets beaucoup d'espoir. Ce moteur est un moteur d'avenir, en particulier sur deux points qui revêtent, dès maintenant, et plus encore pour l'avenir, une importance toute particulière : le bruit et la consommation.

Le budget qui vous est proposé comprend un effort financier important en faveur de ce programme. Il s'agit, en effet, de lancer maintenant la phase de développement proprement dite qui succède à la phase dite de « démonstration », celle-ci ayant montré que les objectifs prévus seraient largement atteints. On constate, par ailleurs, un intérêt croissant des compagnies et des avionneurs pour ce moteur qui devrait avoir un marché important. Je dois préciser que nous sommes très satisfaits de la réussite de la coopération entre General Electric et la Snecma, dans ce programme, sur tous les plans.

Indépendamment de ces programmes majeurs, vous avez pu constater que des crédits étaient prévus pour les hélicoptères. Nous vous proposons cette année deux actions.

Nous vous demandons d'abord de poursuivre le soutien accordé depuis l'année dernière au SA 365, appareil bimoteur capable d'emmener dix passagers et particulièrement bien adapté aux besoins de multiples exploitants civils.

Nous vous invitons ensuite à soutenir les études et la fabrication de l'hélicoptère SA 350. Il s'agit d'un hélicoptère léger conçu dans l'optique d'un coût en utilisation le plus bas possible, ce qui devrait lui permettre d'atteindre une clientèle nouvelle. Il est inutile, je pense, d'insister sur l'intérêt qu'il y a à aider un secteur de notre industrie qui obtient d'excellents résultats et exporte énormément, de plus en plus dans le secteur civil.

Tous les programmes dont je viens de parler sont au stade du développement et, pour certains même, au stade de la production en série. Mais il nous faut aussi nous préoccuper de l'avenir à plus long terme en ayant le double souci de donner du travail à notre industrie aéronautique et de fabriquer des appareils qui se vendent, c'est-à-dire qui correspondent aux besoins des compagnies et, plus particulièrement, des compagnies européennes. Nous aurons par ailleurs, dans quelques années, un excellent moteur, le CFM 56 dont je viens de parler et nous devons tout naturellement chercher à l'utiliser.

C'est dans cet esprit — et nous rejoignons ainsi votre vœu, monsieur Baudis — qu'un exercice a été entrepris à l'échelon européen consistant à consulter les principales compagnies européennes pour qu'elles définissent leurs besoins, si possible en commun. Un premier document a été rédigé et remis aux constructeurs européens au milieu de cette année. Des études d'avant-projet sont donc en cours et le dialogue constructeurs-compagnies devrait se poursuivre tout au long de l'année 1975 pour aboutir au lancement d'un nouveau projet à partir du moteur CFM 56, peut-être dès 1976.

La préparation de l'avenir suppose aussi un certain nombre d'études générales et de recherches auxquelles diverses sources de financement contribuent, en particulier celles qui sont en provenance du ministère de la défense avec lequel nous travaillons en collaboration très étroite.

Les crédits civils sont plus particulièrement consacrés aux problèmes de sécurité et de réglementation. Des études sont également menées dans le domaine de l'aviation générale et dans celui des équipements.

Voilà donc les principaux éléments de notre politique et les principales orientations en matière de construction aéronautique civile. Il est bien évident que la situation actuelle n'est pas sans répercussion sur le plan de charge industriel, en particulier sur la division « avions » de la SNIAS. Cette situation fait actuellement l'objet d'une étude très approfondie de la part des deux ministères intéressés avec le souci fondamental de préserver le potentiel technique important que représente aujourd'hui cette division, aussi bien son bureau d'études, qui a fait la preuve de sa valeur, que ses ateliers qui doivent conserver leur potentiel de fabrication.

Je ne voudrais pas terminer cet exposé sur l'aéronautique civile sans parler d'un service qui lui est rattaché mais dont la mission est fondamentale bien que trop souvent ignorée dans tous les secteurs de l'économie du pays : je veux parler de la météorologie nationale. Ce service contribue d'abord à la sécurité des personnes et des biens ; il joue ensuite un rôle de conseil scientifique et technique ; enfin, son action a une grande importance dans le domaine de la protection de l'environnement en raison de l'utilité de ses travaux destinés à la prévention des nuisances et de la pollution.

Outre différentes mesures, concernant tant le matériel que le personnel, et destinées à lui permettre de mieux remplir sa mission dans le contexte international qui est le sien, le budget pour 1975 fait apparaître une somme de 22 millions de francs pour la poursuite de l'opération de décentralisation de la météorologie à Toulouse, opération déjà amorcée l'an dernier et à laquelle, je vous le rappelle, la D. A. T. A. R. apporte une contribution importante.

Voilà très rapidement exposées les principales orientations de ce budget de l'aviation civile. Dans la conjoncture actuelle, aussi bien générale que spécifique, du transport aérien et de la construction aéronautique mondiale, il doit permettre non seulement de faire face aux difficultés de l'heure mais aussi de préparer un avenir qui, je le pense, sera meilleur. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le secrétaire d'Etat, la lecture hâtive, en raison de leur distribution tardive, des rapports des commissions des finances et de la production et des échanges, nous autorise à en dégager une condamnation sans appel de votre budget. La logique aurait dû conduire MM. les rapporteurs, malgré la brièveté de leurs interventions, à rejeter ce budget. Oui, mais la logique et votre majorité sont inconciliables.

Mon propos portera sur trois sujets : les personnels, les transports aériens, la construction aéronautique.

Les préoccupations essentielles des personnels, notamment de ceux de la météorologie nationale, sont actuellement cristallisées autour du démantèlement de ce service public. Le budget pour 1975 ne prévoit, en effet, que la création de vingt-trois postes de fonctionnaires titulaires et de quatre postes de contractuels alors que l'administration avait reconnu la nécessité de créer huit cent soixante-dix-sept postes dans ce secteur lors de la réunion d'un comité technique paritaire au mois de février 1972.

Depuis cette date, la situation n'a cessé de se dégrader et les atteintes au service public de se multiplier. Le nombre et l'implantation des personnels militaires, appelés et de carrière, ne cessent de croître, représentant aujourd'hui près de 7 p. 100 de l'effectif global du service. Ils fournissent une main-d'œuvre sous-payée, souvent sous-qualifiée, qui met en cause la crédibilité du travail météorologique et qui est utilisée comme frein aux actions des fonctionnaires civils.

Les orientations de l'administration de la météorologie nationale reposent sur deux causes essentielles : premièrement, l'abandon d'une partie des activités au secteur privé et leur commercialisation — certains directeurs écrivent même clairement qu'il est préférable que les usagers passent un contrat avec les constructeurs, la météorologie nationale n'intervenant que pour des opérations de supervision et de contrôle ; deuxièmement, la remise en cause des garanties statutaires des personnels par une pénurie organisée et le recrutement de non-titulaires.

Pour masquer ses intentions, le pouvoir, votre gouvernement, au-delà de l'administration de tutelle, prétend imposer une réforme de structures visant à régionaliser les responsabilités et à un transfert autoritaire des services centraux parisiens en province. Ces deux opérations sont jumelées dans le dessein de réaliser un recrutement régional de personnel non fonctionnaire et de promouvoir d'éventuelles opérations immobilières sur les sites libérés par le départ des installations de la région parisienne.

Le budget pour 1975 prévoit au chapitre 53-90 la somme de 22 millions de francs pour déménager les services de la météorologie de Paris à Toulouse, les travaux devant débuter en 1976, ainsi que 42 millions au titre de la participation de la D. A. T. A. R.

Les personnels de la météorologie nationale dont la C. G. T. s'est fait l'interprète et que nous approuvons, sont plutôt favorables à un virage de ces crédits au chapitre concernant le recrutement des personnels titulaires qui, utilisés au renforcement des stations, centres et régions, permettraient un développement du service public de la météorologie conforme aux aspirations des personnels, aux besoins du service et à l'intérêt des diverses régions de France.

Au sujet des personnels de la navigation aérienne, s'il y a lieu de se féliciter que leur lutte ait permis l'annulation des sanctions et la réintégration des révoqués de 1973, il reste cependant à réintégrer dans leur situation antérieure les sanctionnés de 1972 et de 1973 et à rapporter les dispositions antigrèves des lois de 1964 et 1971.

Votre prédécesseur, il est vrai, avait décidé la création d'un « comité des relations professionnelles » présenté comme un substitut de la privation du droit de grève. Cela ne trompe personne, et le fait que les syndicats C. G. T., C. F. D. T., F. O. refusent d'y siéger, tout en réclamant que de véritables discussions s'engagent à propos des revendications, en porte témoignage.

Le Gouvernement devrait accepter le rétablissement du droit de grève, pas seulement pour des raisons de principe mais aussi pour éviter le retour d'événements comme ceux de 1973 au cours desquels la mise en œuvre du plan de remplacement militaire n'a pas été sans rapport avec la catastrophe de Nantes et les pertes financières évaluées à plusieurs dizaines de milliards de francs.

S'agissant des revendications immédiates de ces personnels, rappelons que le protocole d'accord de 1970 a institué un système de primes, lesquelles se trouvent aujourd'hui amputées de 30 p. 100, compte tenu de l'évolution des traitements. Les personnels sont ainsi lésés annuellement de plusieurs milliers de francs. Or les crédits supplémentaires prévus au budget représentent en moyenne une augmentation d'environ cinq cents francs par agent et par an, ce qui ne correspond même pas à la détério-

ration du pouvoir d'achat des primes au cours de 1975, en raison du taux prévisible d'inflation. A tout le moins, il faudrait relever immédiatement leur taux de 30 p. 100 et les indexer sur l'évolution des traitements.

Nous voulons enfin intervenir une nouvelle fois au sujet des personnels contractuels, au demeurant peu nombreux, dont la situation indicière se dégrade, au fil des années, comparée à celle de leurs homologues titulaires. La simple justice voudrait que ces personnels bénéficient enfin du reclassement qui leur est dû et que leur soient ensuite appliquées des mesures d'intégration dans les corps de titulaires.

Il existe un autre motif de préoccupation : le projet de création d'un organisme mixte, civil et militaire, pour la circulation aérienne, envisagé par le Gouvernement au début de cette année. Heureusement, à la suite des vives protestations de tous les milieux de l'aviation civile, ce projet n'a pas été suivi d'effet, du moins pour le moment. Une telle création ne résoudrait en aucune façon les problèmes techniques posés par l'existence de deux utilisateurs de l'espace aérien.

La preuve en est faite sur l'aéroport de Roissy où, loin d'être une source d'économies comme prévu, les équipements nécessaires ont coûté six à sept millions, ce qui n'empêche pas la construction d'une salle d'approche neuve à Creil, qui coûtera sans doute autant.

En outre, la nécessité de former les contrôleurs militaires aux missions civiles absorbe une part importante des capacités de formation du service. Cela nuit à la formation et à l'entraînement des contrôleurs civils. Ceux-ci, en effet, ne parviennent pas à une parfaite maîtrise de leurs fonctions, dans la mesure où ils ne peuvent les exercer de façon suivie. C'est donc la qualité des prestations et, par conséquent, la sécurité des vols qui sont en cause. Pour toutes ces raisons, la mixité doit être abandonnée à Roissy.

Dans le secteur des transports aériens, à la suite des mesures prises, particulièrement par les grandes compagnies, la situation présente est extrêmement préoccupante.

La réduction des programmes d'études et des investissements aura des effets préjudiciables dès cette année. Ainsi sont créées les conditions propres à favoriser la privatisation de certaines activités, phénomène déjà enregistré au cours des dernières années sous la forme soit de nouvelles structurations — filiales, sociétés d'exploitation — soit de sous-traitance ou de transfert à des entreprises privées dont le personnel est moins garanti.

Une telle politique entraînera également l'accélération des ententes ou accords entre compagnies ou groupes de compagnies, et cela dans tous les domaines, mettant en cause l'indépendance des entreprises nationales, leur potentiel, leurs équipements humains et matériels, la qualité du service public.

Cette politique, qui tourne le dos à celle du transport de masse ouvert au plus large public, enferme le transport aérien dans un cadre malthusien où la concurrence va encore s'aiguiser, compte tenu de la réduction du marché.

A cela s'ajoutent des raisons plus sordides, comme le racket des compagnies pétrolières que souligne le rapport de la commission d'enquête parlementaire, racket qui porte sur un marché d'environ 2 300 000 tonnes de pétrole par an, dont un million en France.

Curieux diktat que celui de ces compagnies, qui consiste à dire : « Notre prix n'est valable que si vous acceptez le volume que je vous propose. Si vous prenez moins, vous paierez le volume que vous n'aurez pas pris et si vous demandez plus, je ne pourrai pas vous le fournir. »

A quoi s'ajoutent les conditions draconiennes de financement, les refus d'approvisionnement à certaines escales se traduisant par des annulations de départs ou de vols.

Il est de fait que si les profits des sociétés pétrolières ont augmenté de 100, de 200, voire de 400 p. 100, tout autre a été la situation des entreprises de navigation aérienne.

Un seul exemple, celui d'Air Inter. Vous en avez parlé. Air Inter estime que sa dépense en carburant s'élèvera pour 1974 à 173 millions de francs au lieu de 62 millions en 1972.

Cette situation ne vous est nullement inconnue, mais vous la tolérez. Vous ne faites rien non plus pour alléger les charges du transport aérien civil en lui appliquant la détaxe sur le carburant, alors que celle-ci est accordée aux transporteurs internationaux.

Vous ne faites rien pour la prise en compte des charges occasionnées par l'implantation hâtive à Roissy.

Rien non plus sur le plan des investissements pour que le transport aérien national puisse bénéficier des crédits d'Etat, afin que les programmes de financement ne soient plus soumis à la loi des groupes financiers internationaux.

Rien non plus pour la cessation de toute politique de compression des personnels et l'annulation des licenciements ; rien pour garantir à tous les personnels des compagnies de transports aériens la préservation de leur emploi, de leur qualification et de leur carrière.

Nous ne croyons nullement à une sorte de fatalité de la dégradation du transport aérien, car la situation actuelle est le fruit d'une politique monopoliste conduisant à des abandons préjudiciables pour l'intérêt national.

C'est dans un sens inverse que se trouve la solution, et en premier lieu dans le domaine de l'industrie aéronautique.

On dit que l'industrie aéronautique est en crise. Et pourtant certaines banques — Parisbas et Worms, par exemple — viennent de pénétrer dans le capital de la SNIAS, la société nationale industrielle aérospatiale.

Dans la SNECMA, 10 p. 100 du capital appartient au motoriste américain Pratt et Whitney et 10 p. 100 au groupe Suez.

Pourquoi ces banques cherchent-elles à pénétrer dans des entreprises dont on nous dit que la situation est catastrophique ?

La réponse coule de source : le pouvoir limitant les moyens de ces entreprises, les banques sont assurées de prêter des capitaux sans risques et à des taux très élevés, ce qui accentue en retour le déficit et permet la mainmise de l'étranger sur notre production, y compris dans le domaine de l'informatique.

D'où l'incertitude quant à l'avenir des trois grands programmes civils : le Concorde, l'Airbus, le Mercure, auxquels on peut ajouter le Corvette.

Ce n'est pas par hasard si la SNECMA vient d'annoncer la suppression de 2 600 emplois dans les deux années à venir.

Ce n'est pas par hasard si, l'usine de Marignane, réputée pour la fabrication des hélicoptères, n'a un plan de charge que de 400 000 heures alors qu'elle a une capacité productive de 480 000 heures.

A Toulouse, le manque de charge est largement supérieur à 70 000 heures à la production. Sans parler du sous-emploi dans les bureaux d'études où il est question de réduire les effectifs d'un tiers.

Ce sont tous les secteurs qui se trouvent affectés : cellules, moteurs, équipements. Notre production est de plus en plus dépendante de l'étranger. La SNECMA n'a conçu aucun des réacteurs équipant les appareils civils français Caravelle, Mercure, Concorde, Airbus.

A cela vient s'ajouter le pillage du secteur public par un certain « avionneur » bien connu, mais dont on parle peu dans cet hémicycle. En effet, si les crédits sont limités pour les entreprises publiques, le dossier des subventions de l'Etat au groupe Dassault est impressionnant : 3,6 milliards d'anciens francs pour le Mystère 20, un milliard d'anciens francs pour le Falcon 10, 48 milliards d'anciens francs pour le Mercure.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez parlé de produire des avions capables d'être vendus. Combien significatif est ce rapport de la Cour des comptes paru en 1972 ! Il révélait que 86 milliards d'anciens francs avaient été dépensés pour l'étude et la construction d'avions militaires qui ne voleraient jamais et que le Mirage IV du même « avionneur » avait coûté à l'Etat vingt-quatre fois le prix initialement fixé !

De tout cela, c'est votre Gouvernement qui est comptable. L'orientation presque exclusivement militaire de la production aéronautique sclérose l'industrie et la prive des moyens qui auraient permis l'étude et la réalisation des moteurs civils. Car la seule tâche confiée à la SNECMA a longtemps consisté en un rôle de sous-traitance dépendant du bon vouloir des U. S. A. et de la Grande-Bretagne.

Aujourd'hui, la réduction des crédits destinés à la production en coopération du moteur de dix tonnes confirme le renouveau de cette tendance.

Une autre politique est nécessaire :

L'industrie aérospatiale est une industrie noble, comme en témoigne la haute qualification de son personnel ; son développement est un facteur important du progrès scientifique et technique.

Par la qualité de ses produits, l'industrie aérospatiale française s'est acquise une réputation mondiale justifiée.

Le succès de l'hélicoptère Alouette, celui du moyen-courrier Caravelle — 280 appareils vendus — témoignent de la compétitivité de notre industrie.

Avec le refus de développer en temps utile une version nouvelle de Caravelle, on a livré le marché des avions civils moyen-courriers à l'industrie aéronautique américaine : les successeurs de Caravelle sont le DC-9 et les Boeing 717.

L'Airbus, réclamé dès 1963 par les compagnies aériennes, n'a été programmé qu'en 1969.

Quant à Concorde, fruit des hautes capacités scientifiques et techniques des ingénieurs, techniciens et ouvriers, sa réalisation a été et demeure une bataille permanente contre ses détracteurs, tant français qu'étrangers.

L'affaire Concorde est devenue un sujet national.

Notre position à ce sujet est claire. L'avenir du transport aérien, c'est l'avion supersonique. On peut ralentir ou accélérer le progrès, on ne le supprime pas.

Qui en douterait, après les performances de Concorde sur Paris—Rio, Paris—Boston dans la même journée, et après les résultats du sondage organisé par l'I.F.O.P. le 25 octobre dernier, à la demande du comité de soutien de Concorde.

« A quelques mois de la mise en service commercial de Concorde, doit-on abandonner ? » Réponse : non, à 67 p. 100.

« Concorde est-il une réussite sur les plans technique, vitesse, rendement ? » Réponse : oui, à 80 p. 100.

« La France a-t-elle eu raison de construire Concorde ? » Réponse : oui, à 61 p. 100.

Nous sommes convaincus que continuer le programme Concorde, c'est assurer le développement, le renouvellement de l'industrie aéronautique. Bloquer Concorde, c'est faire disparaître une branche essentielle de notre économie. Continuer Concorde, c'est préserver l'indépendance économique, c'est s'opposer au monopole dont les firmes américaines veulent disposer. D'ailleurs, si Concorde était américain, il volerait déjà et il aurait des laudateurs dans cette Assemblée.

Notre pays a, avec le Concorde, une avance incontestable. Sera-t-il à même de la conserver ou bien va-t-elle disparaître au profit du concurrent étranger, le S.S.T. américain ?

Pour justifier son hostilité à l'avion supersonique français, le parti américain ici-même...

M. Louis Baillot. Il est absent en ce moment.

M. Paul Cermolacce. ... déclare : « Concorde est bruyant, il pollue », et, par-dessus le marché, il ne peut être rentable !

Qu'en est-il en réalité ? Il faut juger sur pièces.

Les présidents directeurs généraux des compagnies américaines, qui ont voyagé sur Concorde, ont déclaré eux-mêmes, après les vols de démonstration, que Concorde ne pollue pas plus et ne fait pas plus de bruit que les autres avions.

Quant au problème de rentabilité, nous ne voulons pas l'éluder, mais nous entendons l'appréhender dans sa dimension sociale.

Sur le seul plan de la rentabilité commerciale, je me contenterai de rappeler que le délégué général de l'USIAS, l'union syndicale des industries aéronautiques et spatiales, affirmait récemment que « Concorde représente une concurrence solide », et les présidents directeurs généraux américains dont je viens de parler, ont, pour leur part, déclaré que dès sa mise en service, la demande serait plus forte que le nombre des places disponibles.

Son coût de revient est proportionnellement moins élevé que celui du Mirage IV sur lequel les détracteurs de Concorde observent un silence prudent.

Des mesures s'imposent. Nous préconisons la mise en service immédiate de Concorde. De cette mise en service découleront les possibilités du marché. Il convient donc de délivrer le certificat de navigabilité pour notre supersonique.

Une telle orientation suppose que l'on ne limite pas à seize le nombre des appareils construits et que soient poursuivies les recherches pour de nouvelles versions. Allons-nous recommencer l'erreur et le sabotage de Caravelle ?

Cette orientation suppose également une politique d'ensemble de l'aéronautique civile. Par exemple, l'attribution prioritaire de crédits aux entreprises publiques ou bien encore le développement d'un secteur public rassemblant autour de la SNIAS, de la SNECMA, d'Air France, les diverses activités aéronautiques.

Cette nouvelle politique suppose la démocratisation du transport aérien conçu comme service public, ce qui entraînerait un accroissement important du nombre de voyageurs.

La coopération et les échanges sur une base d'égalité avec tous les pays ouvriraient de nouveaux marchés.

La place est libre et Concorde constitue un atout essentiel.

Mais, dans l'immédiat, nous affirmons notre accord total avec les propositions du comité de soutien à Concorde premièrement, pour le lancement dès le début de 1975 d'un programme de développement de la version B dont la première tranche annuelle demande un crédit de l'ordre de 130 millions de francs ; deuxièmement, pour la poursuite d'un programme minimum de fabrication des avions qui conserve intacte la liberté de choix industriel au « point de visibilité » fin 1976, cela n'augmentant que de 5 p. 100 les risques que le Gouvernement a déjà accepté de cautionner ; troisièmement, pour la mise en place immédiate des conditions nécessaires à une certification rapide.

Voilà notre position. Et c'est dans cet esprit que nous demanderons un scrutin public sur le titre V de l'état C, afin que puissent se prononcer sans équivoque ceux qui entendent défendre Concorde et, par là même, le devenir de l'aérospatiale française. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Frédéric Gabriel. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après les paroles si réconfortantes de l'orateur précédent, parce que frappées du meilleur nationalisme — chose rare de sa part, mais qui n'étonne plus — je me contenterai d'appeler votre attention sur deux points.

Le premier concerne cette catégorie de personnel que l'on a l'habitude d'appeler les « contrôleurs du ciel ».

Un arrêté du 29 janvier 1974 a fixé un cadre à la négociation et créé un comité des relations professionnelles qui devait se réunir deux fois par an, précisément pour régler les problèmes d'indices et de rémunération.

Je puis vous assurer que ce personnel, qui s'est montré assez turbulent à une certaine époque, me paraît maintenant tout à fait décidé à vous entendre, monsieur le secrétaire d'Etat, et à engager de nouvelles négociations pour aboutir à une revalorisation normale des rémunérations.

Vous savez que la rémunération de ce personnel est constituée pour moitié du salaire lui-même et pour moitié d'indemnités.

Ce personnel atteint certes de bonne heure l'âge de la retraite. Mais la liquidation de la pension fait alors apparaître un manque à gagner, puisque cette pension n'est constituée que des 40 p. 100 de la rémunération normale, en général. Je me permets donc de vous rappeler cette situation. Mon collègue M. Commenay exposera tout à l'heure les revendications qui nous ont été présentées.

Quant au deuxième point, je ne l'aurais pas évoqué, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous n'aviez parlé de Saint-Pierre-et-Miquelon. Vous avez indiqué que, cette année, nous pouvions compter sur l'installation d'un système I. L. S. de navigation sans visibilité. J'en ai été très heureux, mais en même temps, quelque peu surpris, parce que les crédits prévus au VI^e Plan — lequel se terminera l'an prochain — prévoient également le prolongement de la piste. Or la réalisation de ces travaux devait intervenir au milieu de cette année. Je ne sais par quel tour de passe-passe — permettez-moi l'expression — le crédit de un million six cent mille francs qui leur était affecté a été supprimé. Je crains donc que l'on ne puisse terminer cette piste qui est tout à fait indispensable à la survie et à l'expansion de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il convient de rétablir rapidement ce crédit.

Je vous remercie par avance de la réponse que vous me ferez, monsieur le secrétaire d'Etat, car j'ai été inquiet de constater que vous n'y avez pas fait allusion dans votre exposé. Mais je vous fais confiance, car vous vous étiez déjà engagé dans ce projet. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Jean-Marie Commenay. Mes observations, monsieur le secrétaire d'Etat, auront trait à la construction aéronautique, à la desserte aérienne du territoire et aux problèmes des personnels de la navigation aérienne.

Après avoir lu soigneusement les rapports écrits des rapporteurs, que j'ai aussi attentivement écoutés, la situation actuelle de l'aéronautique civile m'apparaît, hélas ! médiocre, et ce secteur de notre économie vit dans un état de très grande vulnérabilité. Vos propos, monsieur le secrétaire d'Etat, se sont orientés dans le même sens.

En ce qui concerne la construction aéronautique, si Concorde a répondu techniquement à tous les espoirs placés en lui, ses succès commerciaux ne sont pas à la mesure de sa réussite technique. J'ai noté, cependant, avec beaucoup de satisfaction, que vous aviez pris des résolutions pour mettre en service les deux premiers appareils en 1976 et pour que le seizième soit achevé en 1978. C'est un élément non négligeable.

Sur l'avenir commercial de Mercure, vous vous êtes montré très précis en nous affirmant que le programme était définitivement arrêté.

Quant à Airbus, après MM. Baudis et Labbé, vous nous avez rappelé qu'il était susceptible d'intéresser les compagnies aériennes soucieuses de la rentabilité de leur exploitation et que la réalisation du programme allait donc être poursuivie avec beaucoup d'acharnement.

La situation des motoristes se trouve quelque peu meilleure, qu'il s'agisse des grands, comme la Snecma, ou des plus petits, comme Turboméca. Dans ce domaine, les réussites techniques sont importantes et j'ai pris acte, avec satisfaction, de vos engagements au sujet du moteur de dix tonnes de poussée.

L'année dernière, votre prédécesseur nous avait indiqué que l'aide financière de l'Etat aux constructeurs devait désormais être relayée par les résultats commerciaux. Hélas ! il ne me paraît pas que l'on puisse appliquer un principe aussi rigide sans remettre en cause ce bon outil qu'est devenu notre industrie aéronautique et spatiale, dont il est inutile de souligner, après vous, le haut niveau de qualification.

Tous les éléments d'incertitude sont aujourd'hui, comme hier, aggravés par d'odieuses campagnes de dénigrement systématique qui, menées à grand fracas, sabotent — le mot n'est pas trop fort — tous les efforts de nos bureaux d'études et de nos ouvriers.

Plus de 100 000 personnes, vous le savez mieux que quiconque, sont employées dans le secteur aéronautique et spatial. Dans le Sud-Ouest, et notamment dans la région de l'Adour, cette industrie constitue l'un des rares piliers susceptibles de soutenir le développement régional. Je crois même que le Plan assignait au Sud-Ouest une vocation aérospatiale. C'est pourquoi je ne puis manquer d'être inquiet quant à l'avenir de nos régions.

Cependant, deux voies de progrès s'ouvrent au transport aérien : celle de la vitesse, avec les supersoniques — il faut y croire et, comme vous, nous sommes plusieurs à y ajouter foi — et la voie de la démocratisation grâce aux avions gros porteurs — c'est encore un point essentiel. Il est donc souhaitable que la tutelle de l'Etat s'exerce à la fois avec discernement et efficacité pour maintenir le plan de charge de nos usines en gardant le cap dans ces deux directions.

Au moment de la discussion du budget des armées, on a rappelé avec pertinence que les deux secteurs, civil et militaire, de l'aéronautique forment un tout puisque les études fondamentales sont les mêmes et que les deux programmes s'épaient mutuellement.

Le programme civil, contrairement aux prévisions, paraît le plus menacé en raison de la suprématie américaine, mais le secteur militaire l'est aussi. Il est bien certain que si l'évolution défavorable devait se poursuivre, nos constructions aéronautiques militaires seraient en danger comme les transports civils tant la liaison entre les deux programmes est étroite.

A cet égard, il faut prendre garde — j'imagine que telle est votre détermination — aux arrière-pensées sur la sous-traitance de la production américaine qui justifient aujourd'hui les campagnes de dénigrement. On en vient à prétendre qu'elle serait très fructueuse.

L'expérience prouve que les Américains — ce n'est pas une observation inamicale mais plutôt réaliste — ne tiennent pas à partager leurs secrets en matière de matériel stratégique et notamment pour l'aviation.

Certes, l'industrie française coopère depuis longtemps avec les Américains, par exemple la Snecma avec Pratt et Whitney, et la General Electric, comme vous l'avez rappelé.

Il ne s'agit encore que d'une simple coopération, mais si nous devions en arriver à la sous-traitance, c'en serait fait probablement de l'industrie aéronautique française et européenne.

Nous perdriions, en même temps que notre technologie propre, notre indépendance industrielle et, par voie de conséquence, notre indépendance politique.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Jean-Marie Commenay. La prise de conscience française, qui s'est d'ailleurs manifestée dans cette assemblée à plusieurs reprises, doit entraîner la conviction de nos partenaires européens.

Si l'Europe, avec la France et même sous l'égide de la France, veut conserver son industrie aéronautique et spatiale, il serait logique qu'elle achète du matériel européen. Nos rapporteurs ont présenté à cet égard des analyses convergentes.

Dans le même esprit, j'ai relevé que onze constructeurs européens de cellules, parmi lesquels l'Aérospatiale et Bréguet-Dassault, ont adressé l'année dernière une lettre commune à la Communauté économique européenne en indiquant les mesures qu'il serait indispensable de prendre, à court et à moyen terme, pour assurer la compétitivité de l'industrie aéronautique européenne.

J'ai relevé, dans ce catalogue, des mesures d'aide à la commercialisation et l'harmonisation des conditions financières intra et extra-communautaires ; des mesures de soutien des programmes en cours, civils et militaires, par une priorité d'achat des gouvernements ; la rédaction d'un certificat de navigabilité

européen s'imposant à tous les pays de la Communauté ; l'accélération des travaux visant à l'institution de normes de réglementation européenne ; la négociation avec le Gouvernement américain pour obtenir la disparition de toutes les dispositions douanières ou fiscales destinées à freiner les ventes européennes aux U.S.A. ; la création d'un marché domestique aérospatial européen ; la coordination de la politique des sociétés industrielles.

Quelles sont les intentions du Gouvernement, dans le cadre de la Communauté économique européenne, et quelles furent, s'il y en a eu, les réactions des membres de cette Communauté ?

D'autre part, nous aimerions savoir où en est le mécanisme de crédit-bail qui devait faciliter la commercialisation de Concorde, d'Airbus et de Mercure, et dont le ministère de l'économie et des finances avait, l'an passé, envisagé la mise en place sans que, depuis lors, des mesures aient effectivement été prises ?

En 1980, les avions de cent vingt à cent quatre-vingts places, comme le Boeing 707 et la Caravelle, devront être remplacés, les rapporteurs l'ont souligné. Avez-vous l'intention de lancer des études pour le financement des futurs appareils civils qui les remplaceront ? Nous souhaitons être éclairés sur ce point.

De même, existe-t-il des études et des projets de financement pour le remplacement des avions de quarante à cinquante places ?

La hausse du prix du pétrole pèse évidemment autant sur les transports intérieurs que sur les transports internationaux. On a évoqué tout à l'heure la détaxe dont bénéficient les compagnies internationales, et je suis surpris qu'une mesure identique ne figure pas dans le projet de budget en faveur de la Compagnie Air Inter qui traverse une passe difficile. Bien qu'il s'agisse d'une perte de recettes pour le budget de l'Etat, ne pourriez-vous pas prendre des dispositions pour alléger les charges de nos compagnies intérieures ?

En effet, Air Inter et les compagnies régionales de troisième niveau ressentent durement les conséquences de la crise, et le Gouvernement se doit de tout mettre en œuvre pour maintenir les liaisons aériennes assurées par ces compagnies car elles donnent la clé du développement, en particulier pour les régions excentrées. Pour les régions éloignées, et pour opérer les liaisons transversales, surtout si l'on tient compte de la situation des transports terrestres, le transport par air doit conserver une place éminente.

A ce sujet, je vous signale un problème particulier. J'aimerais vous interroger sur les conclusions d'un colloque qui a eu lieu la semaine dernière à Biarritz. Alors que le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Bayonne-Biarritz prend en compte l'ouverture de l'aéroport de Biarritz et son adaptation au trafic international, ce qui serait un élément favorable au développement des pays de l'Adour, les représentants de la chambre de commerce de San Sebastian ont fait état d'un projet d'aéroport international situé en territoire espagnol, à proximité de Saint-Sébastien. Ne pensez-vous pas que ce programme risque de faire avorter le projet français et porte préjudice à la région sous-équipée de l'Adour ?

Enfin, j'avais appelé, l'an dernier, dans la même circonstance, l'attention de votre prédécesseur sur la situation des contrôleurs de la navigation aérienne en demandant, dans un souci d'apaisement, que soient levées les sanctions prises à leur encontre après le conflit de 1973. J'ai enregistré avec satisfaction que la loi d'amnistie a permis de le faire, et je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'intérêt que vous avez montré tout à l'heure pour cette question.

Il m'apparaît nécessaire de poursuivre dans la voie que vous avez tracée en répondant au vœu de ces personnes qui désirent voir s'ouvrir une négociation d'ensemble sur leur situation. Le principe en a déjà été admis par les pouvoirs publics. Il est indispensable, en particulier, de redonner vie au comité de liaisons professionnelles, créé par un arrêté du 29 janvier 1974, et qui d'après mes informations n'aurait pas siégé depuis. Il est évident, en effet, comme vous nous l'avez affirmé vous-même, que seules des négociations et la concertation permettront d'éviter le renouvellement de conflits coûteux et préjudiciables à la communauté nationale.

Puisse, monsieur le secrétaire d'Etat, votre connaissance des problèmes aéronautiques et de leur importance pour Toulouse, la capitale française de l'industrie aérospatiale vous permettre de plaider victorieusement ce bon mais aussi difficile dossier auprès du Gouvernement et de nos partenaires européens. La coopération avec ceux-ci suscite a priori un grand enthousiasme mais il faut bien constater qu'après certaines manifestations

de bonne volonté comme Alpha-Jet, Transall, Concorde ou Jaguar, nous avons essayé quelques déconvenues. Les Britanniques n'ont pas participé à Airbus, et, naguère, les compagnies allemandes n'ont même pas acheté Caravelle.

Il nous faut donc tempérer notre enthousiasme. Je souhaite que vous puissiez, dans un esprit réaliste, puisé dans votre terroir, nous défendre plus efficacement encore au niveau européen pour entraîner la conviction de nos partenaires. Cette croisade, si je puis dire, n'aura rien de commode, bien qu'elle ait été entreprise sous les meilleurs auspices.

En terminant, monsieur le secrétaire d'Etat, je répète qu'il est nécessaire de maintenir le plein emploi qui est l'un des éléments de notre indépendance nationale. Ces deux exigences sont liées et, à cet égard, la France et l'Europe sont solidaires. C'est par la porte étroite que passent donc le plein emploi et l'indépendance nationale. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

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

M. Jean Valleix. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vous prie d'abord de m'excuser d'intervenir pour la deuxième fois cet après-midi.

M. Emmanuel Hamel. Nous sommes heureux de vous entendre encore, mon cher collègue !

M. Jean Valleix. Je vous remercie.

Le budget de l'aviation civile, monsieur le secrétaire d'Etat, présente d'autres caractéristiques que le précédent. En effet, la crise de l'énergie oblige à développer le secteur des transports en commun terrestres et elle provoque des difficultés certaines dans le domaine de l'aéronautique civile.

Si je me réfère aux excellents rapports que nous ont présentés MM. Baudis et Labbé, le taux d'expansion dans le marché des transports aériens qui atteignait, il y a quelques années, entre 15 et 20 p. 100, est en passe de devenir nul. Les résultats du mois de septembre étaient déjà très mauvais. Ceux du mois d'octobre se révèlent à peine plus encourageants.

Loin de faciliter les choses, la concurrence se pratique « à couteaux tirés ».

L'évaluation du nombre de fauteuils vides transportés au-dessus de l'Atlantique a néanmoins fait prendre conscience, brutalement et dramatiquement, des risques que présente cette guerre commerciale. Chacun essaie d'en tirer les conclusions qui s'imposent.

Ma première observation sera très brève.

Plus la compétition dans le domaine de l'aviation s'exercera dans des conditions difficiles, qu'il s'agisse des lignes intérieures ou internationales, en raison de l'augmentation du prix du kérosène et de la suppression de certaines lignes — à la suite d'une simplification du maillage — plus les compagnies françaises devront soigner la qualité de leurs services. Elles s'y étaient fort bien appliquées depuis quelques années et elles ont d'ailleurs été longtemps réputées pour cette qualité. Dans l'avenir, leur réputation constituera à nouveau un atout précieux. Or, cet investissement n'est pas, me semble-t-il, le plus coûteux.

Avec ma deuxième observation, je rejoindrai mon collègue M. Commenay. Il est évident que le transport aérien, sur nos lignes intérieures notamment, doit rester un instrument privilégié d'aménagement du territoire.

Je sais que la plupart de nos lignes intérieures ont été développées, voilà une dizaine d'années, à coup d'efforts importants et d'engagements de garanties pour couvrir les déficits prévisibles.

Or, et ce fut une bonne surprise, non seulement les garanties n'ont pas eu à jouer mais on est parvenu à une rentabilité convenable plus vite que prévu. Tel n'est pas le cas aujourd'hui : mais le transport aérien aura beaucoup aidé à désenclaver nos régions en permettant de nouer plus rapidement des affaires. Le « provincial » s'est trouvé placé presque sur le même plan que le « parisien ». Ne gaspillons pas les gains acquis en ce domaine ! Considérons, au contraire, qu'ils doivent demeurer sous-jacents à notre débat difficile.

Ma troisième observation est fondamentale, monsieur le secrétaire d'Etat. Je n'ignore pas que vous vous souciez de défendre le pavillon français sur les mers. Il en sera sans doute question encore ce soir à propos du plan de relance de la marine marchande destiné à procurer un taux de couverture à nos transports maritimes. Il doit en être de même pour l'aéronautique.

Si des appréhensions d'origine purement économique nous conduisaient à renoncer à assurer tel ou tel trafic, nous risquons de mettre en cause le taux de couverture de nos transports aériens. Les lignes que nous abandonnerions ne seraient pas perdues pour tout le monde.

Il faut donc considérer l'avenir, non seulement du point de vue des économies à réaliser, mais encore en fonction des risques de perte des marchés. Il serait absurde de sortir demain des devises pour acquitter les frais de transports que nous n'assurerions plus.

En ce qui concerne les aéroports, il faut bien admettre l'effort considérable de ces dernières années ; l'aéroport Charles-de-Gaulle, à Roissy-en-France, en est le dernier et le plus frappant exemple.

Certes, les temps ne nous sont pas favorables, mais la conjoncture est la même pour tous.

J'ai dit avant-hier à M. Galley, ministre de l'équipement, qu'il serait décent que le Gouvernement prenne en charge, beaucoup plus qu'il ne le fait actuellement, les infrastructures des aéroports. En effet, ces derniers ne reçoivent pas une aide de l'Etat comparable à celle qui est accordée à nombre d'autres infrastructures publiques.

Les assemblées consulaires, les collectivités locales, notamment les départements, ont engagé des moyens souvent considérables. Les compagnies aériennes ne peuvent seules supporter l'augmentation importante des taxes d'aéroport et il m'apparaît donc indispensable de prévoir et de chiffrer l'effort que le Gouvernement pourrait consentir en la matière.

Pour la société nationale aéronautique, la SNIAS, je rappelle, par précaution, que c'est en 1973 que fut décidée une nouvelle structure, qui se met en place depuis une petite année. Déjà cette nouvelle structure faisait suite à d'autres « nouvelles structures », et je souhaite que nous ne soyons pas à la veille d'une autre nouvelle structure. A chaque jour suffit sa peine, à chaque année sa structure !

Je préférerais que l'on soit davantage attentif à l'évaluation des charges qui pèsent sur la SNIAS du fait du lourd héritage du passé, car depuis six ans environ, la société a absorbé diverses entreprises qui lui ont apporté plus de charges que d'avantages.

A l'heure des bilans, il importe de déterminer les charges qui pèsent indument sur la SNIAS et qu'elle a assumées à l'invitation de la puissance publique. Ces charges doivent apparaître clairement dans toute analyse éventuelle de la situation.

Par ailleurs, comme M. Baudis, j'estime qu'on ne peut descendre, en matière d'études, au-dessous d'un certain seuil, et des mesures s'imposent en la matière ; j'y reviendrai tout à l'heure.

J'en viens aux rapports entre le transport et la construction aéronautique.

J'ai été rapporteur général d'un colloque organisé par la commission des affaires scientifiques, techniques et spatiales de l'Union de l'Europe occidentale — commission que préside notre collègue, M. de Montesquiou — et qui s'est tenu au Sénat il y a plus d'un an. Il réunissait des représentants européens des grandes compagnies de transport aérien, des constructeurs aéronautiques, les avionneurs, les motoristes, ainsi que des représentants des gouvernements des pays membres de l'U.E.O.

A l'époque, je considérais qu'une bonne construction aéronautique était le ressort d'une bonne politique européenne du transport. Aujourd'hui, je pense de plus en plus que le transport européen soutiendra la construction aéronautique et que, malheureusement, nous ne devons compter que sur nous-mêmes, Européens. Beaucoup des conclusions arrêtées il y a plus d'un an, au cours de ce colloque, sont donc aujourd'hui plus vraies qu'hier.

La construction européenne est plus difficile, mais aussi plus nécessaire. Le paradoxe est là ; à nous d'en tirer raisonnablement et fermement les leçons.

Première observation — et je demande avec sympathie mais clairement à M. Cermolacce d'en tenir compte — il est capital que le budget militaire suscite des investissements importants en matière aéronautique, car le budget militaire soutient en ce domaine le budget civil. Ce qui est vrai en général, l'est encore plus en matière de moteurs et faute d'un effort aéronautique militaire suffisant la construction des moteurs serait pratiquement inexistante.

M. Paul Cermolacce. Cela devrait être le contraire !

M. Jean Valleix. Je m'étonne parfois et mes concitoyens de la région Aquitaine encore plus souvent en constatant — et je rejoins là les observations de M. Commenay — que la société Turboméca ressort comme la première industrie exportatrice dans les statistiques régionales.

La Snecma a passé avec General Electric un accord d'un double intérêt, d'une part parce qu'il permettra à la France d'atteindre la plupart des programmes des avionneurs et, d'autre part, parce qu'il est non pas national, mais européen, dans la mesure où la Snecma est le chef de file des partenaires européens.

C'est une chance d'avenir qu'il faut saisir et nos concitoyens doivent en être clairement informés. Il ne s'agit nullement d'allégeance à l'égard des Etats-Unis comme, de l'extérieur, d'aucuns pourraient le penser.

Le transport et la construction aéronautique posent aussi des problèmes de financement et de commercialisation. Mais, ni l'un ni l'autre ne peuvent exister sans coopération.

C'est vrai pour la construction, pour les transports et aussi pour les Gouvernements dont le rôle est de plus en plus essentiel dans ce domaine. Nous l'avions constaté lors du colloque que j'évoquais tout à l'heure et j'y reviens.

En matière de financement, il y a le crédit, le leasing, le crédit-bail, la location-heure, certes, mais il faut savoir qu'un avion Boeing 747 n'entre pas en Europe sans que 25 p. 100 de son coût ne soit pris directement en charge, pour partie par des structures bancaires et indirectement, pour le reste, sous des formes diverses, par les contribuables américains.

Certes, il n'est pas question d'en arriver là en France et je ne crois d'ailleurs pas que ce soit souhaitable, mais il est absolument indispensable que nous maintenions notre construction aéronautique en situation de compétitivité, et je réponds ainsi à certaines observations présentées récemment à cette tribune.

En matière de commercialisation, on observe le même phénomène. Airbus-Industrie a été une première expérience européenne exemplaire parce qu'unique en son genre. Je ne sais si elle a acquis tous les titres pour une bonne représentation commerciale européenne — je veux l'espérer — mais, en tout cas, l'initiative est bonne.

En ce qui concerne Concorde, je souhaite que le Gouvernement français se hâte mais presse aussi notre partenaire britannique car, en Grande-Bretagne, les certifications sont très lentes à obtenir. Si la France est seule à agir avec diligence nous connaîtrons à nouveau une situation où les appareils pourront voler en France et dans une grande partie du monde, mais non en Grande-Bretagne, ce qui serait évidemment un comble et bloquerait toute commercialisation.

Quoi qu'il en soit, vous avez sûrement raison, monsieur le secrétaire d'Etat, plus l'on vendra vite Concorde, plus les commandes du type A se multiplieront ; ainsi, augmenteront les possibilités d'extension du marché, tant on peut prévoir que l'utilisation de l'appareil en développera le « goût ».

Notre choix peut fort bien, et sera sans doute le bon. Nous sommes en face de l'alternative suivante : ou le super-confort avec l'avion de type Boeing 747 ou la super-vitesse avec le modèle supersonique.

Je ne désespère pas que la vitesse l'emporte sur le super-confort, pas plus qu'à la limite une coopération s'engage avec les Etats-Unis sur une version améliorée du supersonique actuel.

La construction d'un super-Concorde n'est pas pour nous effrayer et je crois savoir qu'il y a dix-huit mois des conversations franco-américaines s'étaient ouvertes à ce sujet.

En ce qui concerne Mercure, la version du moteur dix tonnes peut-elle lui donner de nouvelles chances ? Nous savons peu de chose à ce sujet, mais ce n'est pas une hypothèse absurde.

Je ne reviens pas sur les divers autres types de production.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, vous vous trouvez face à des responsabilités très difficiles en cette période qu'il importe de franchir avec le maximum d'atouts français, dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, pour maintenir la France au niveau d'un grand pays industriel, pour améliorer la couverture du transport aérien français et même européen.

Le transport aérien sous-tend l'industrie, en particulier l'industrie aéronautique, qui suppose la science, la technologie, des qualifications supérieures.

J'ai participé il y a un mois, à Bordeaux, à une opération industrielle portes ouvertes. J'ai eu le sentiment, partagé par les milliers de personnes qui y assistaient, que ceux qui participent à l'industrie aéronautique sont animés de la même foi exemplaire que les bâtisseurs de cathédrales du Moyen Age.

C'est certainement vrai de ceux qui contribuent, avec une légitime fierté, au transport aérien. C'est encore plus vrai de ceux qui sont l'orgueil de la production aéronautique.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous ferons tout pour les soutenir dans cet effort et dans cette foi. Nous voterons les crédits que vous vous demandez parce que le pire serait que la France soit privée de moyens pour le transport aérien et l'aéronautique. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1975, n° 1180 (rapport n° 1230 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Aviation civile *(suite)*.

Marine marchande.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures trente.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,
JACQUES RAYMOND TEMIN.