

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

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

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION

26, Rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone .....

Renseignements : 579-01-95

Administration : 578-61-59

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

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

COMPTE RENDU INTEGRAL — 60<sup>e</sup> SEANCE

1<sup>re</sup> Séance du Vendredi 14 Novembre 1975.

## SOMMAIRE

1. — Renvoi pour avis (p. 8394).

2. — Loi de finances pour 1976 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 8394).

### Transports.

I. — Section commune.

II. — Transports terrestres.

MM. Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Boudet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Cavaille, secrétaire d'Etat aux transports ; Hamel.

MM. Gouhier, Valleix, Gaillard, Godon, le secrétaire d'Etat.

### SECTION COMMUNE

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

### TRANSPORTS TERRESTRES

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

3. — Rappel au règlement (p. 8406).

M. Kalinsky, Mme le président.

4. — Loi de finances pour 1976 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 8407).

### Transports (suite).

#### III — Aviation civile.

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

M. Cavaille, secrétaire d'Etat aux transports.

MM. Raymond, de Montesquiou, Kalinsky, Cressard, Fontaine, Carpentier, Commenay, Valleix, Ribière.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

5. — Ordre du jour (p. 8421).

PRESIDENCE DE Mme JACQUELINE CHONAVEL,  
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

### RENOI POUR AVIS

Mme le président. La commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République demande à donner son avis sur la proposition de loi de M. Debré tendant à l'extension du service national par l'institution d'un service civil, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la défense nationale et des forces armées (n° 1939).

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 2 —

### LOI DE FINANCES POUR 1976 (deuxième partie).

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976 (n° 1880, 1916).

### TRANSPORTS

#### I. — Section commune.

#### II. — Transports terrestres.

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

La parole est à M. Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la section commune et les transports terrestres.

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, mesdames, messieurs, mon rapport concerne la section commune des transports et les transports terrestres proprement dits. Pour la section commune, les crédits s'élèvent à 55 millions de francs et, pour la section Transports terrestres, à plus de 11 milliards.

Les crédits de la section commune, qui ne représentent qu'un peu plus de 0,3 p. 100 du budget des transports, n'appellent pas de remarque particulière.

Les dotations de cette section commune ne s'appliquent qu'à une administration très légère qui, autour de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, et de votre cabinet, se consacre essentiellement à des travaux d'études et de recherches à vocation intersectorielle.

La diminution des charges de fonctionnement est largement surcompensée par la progression des dépenses d'investissement. C'est ainsi que la subvention de fonctionnement à l'Institut de recherches des transports diminue alors que celle qui est consacrée à l'investissement est en vive augmentation : plus de 15 p. 100.

Outre ses travaux classiques sur des systèmes nouveaux de transports, tels Aramis ou Poma 2000 à usage urbain, l'Institut de recherches des transports s'oriente vers de nouvelles recherches concernant des modes de transport à moindre consommation énergétique et vers des études sur la réduction des nuisances liées aux transports, ainsi que sur l'amélioration de la sécurité.

Le budget de la section des transports terrestres, en atteignant un montant supérieur à 11 milliards de francs, représente les deux tiers des crédits affectés par l'Etat à sa politique des transports.

Ce budget présente trois caractéristiques : un rythme de progression de 24 p. 100, très supérieur à la moyenne des charges de l'Etat ; une forte augmentation des transferts à la Société nationale des chemins de fer français, de la loi de finances initiale pour 1975 à la loi de finances initiale pour 1976 ; enfin, une accélération de l'effort de subvention pour les infrastructures de transport en région parisienne et en province.

Le budget et la situation des transports terrestres présentent, monsieur le secrétaire d'Etat, une face positive et une face négative.

Nous les examinerons successivement à propos de chaque moyen de transport.

Les aspects positifs de la politique des transports terrestres portent sur certaines recettes et sur des réalisations.

Les recettes « voyageurs » de la S. N. C. F. ont progressé à la suite de l'effort de modernisation qu'elle a accompli, au moins sur les grandes lignes rapides et express. Les résultats du trafic « voyageurs » sont, en France, meilleurs que sur les réseaux étrangers voisins.

Pour la R. A. T. P., l'année 1974 a été marquée par l'accroissement du trafic, accroissement fort et général : alors que la fréquentation du R. E. R. poursuivait son expansion, malgré l'absence de nouveaux tronçons ouverts, la lente décroissance des réseaux ferrés urbains et d'autobus a été arrêtée. L'expansion apparaît particulièrement marquée pour le réseau routier de Paris grâce aux aménagements de voirie et à la réussite de lignes pilotes. Cette amélioration du trafic se répercute sur le compte d'exploitation général qui s'équilibre plus facilement que les années précédentes.

Ce même volet positif comporte des réalisations notables : La S. N. C. F. a réussi à maintenir un flux important d'investissements.

Les subventions d'investissement pour les transports terrestres connaissent une progression remarquable en région parisienne : 52 p. 100 en autorisations de programme et 75 p. 100 en crédits de paiement. La plus forte argumentation s'applique aux subventions d'investissement à la S. N. C. F., en raison d'une mesure de redéploiement : les réductions tarifaires — congés payés et familles nombreuses — accordées en 1<sup>re</sup> classe seront désormais plafonnées à celles du niveau de la 2<sup>e</sup> classe, ce qui permettra une économie de 45 millions de francs, dont 30 millions seront affectés aux investissements de la S. N. C. F.

Un point particulier mérite d'être souligné : la construction de la voie rapide Paris-Sud-Est annoncée à l'occasion du programme de soutien à l'économie, mais dont la décision avait été déjà prise en 1974, fera l'objet de premiers engagements financiers sur les investissements de 1975. Des paiements d'un montant de plus de 10,5 millions de francs sont autorisés pour des acquisitions de terrains et des travaux. Mais des crédits beaucoup plus élevés — 393 millions de francs en autorisations de programme et 100 millions de francs en crédits de paiements — sont prévus pour 1976.

Pour la réalisation de ce grand projet technique, la S. N. C. F. ne reçoit pas de subvention de l'Etat ; il est vraisemblable qu'elle bénéficiera de prêts du F. D. E. S. Observons que la nouvelle voie Paris-Sud-Est est non une ligne de prestige, mais bien une ligne répondant à une modernisation nécessaire du réseau français. La S. N. C. F. peut, à bon droit, se réjouir de la construction de ce nouveau tronçon de voie ferrée, mais les constructions de lignes nouvelles correspondant aux conditions actuelles du trafic sont beaucoup plus importantes en Allemagne, en Italie, en Pologne et dans bien d'autres pays.

Portons encore au crédit de la S. N. C. F. la desserte des villes nouvelles d'Evry, de Cergy, de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Roissy-en-France.

Tous les usagers de la S. N. C. F. reconnaissent les efforts tangibles entrepris pour la modernisation du matériel : c'est ainsi que les rames « corail » gagnent du terrain — si l'on peut dire — et que, peu à peu, tous les anciens réseaux en seront pourvus. Une part prépondérante du budget d'investissement de la S. N. C. F. concerne le matériel roulant, voitures de voyageurs, locomotives électriques, à l'exclusion de locomotives diesel puisque des travaux d'équipement en traction électrique sont en cours sur un certain nombre de lignes.

J'en viens maintenant à la R. A. T. P.

Les usagers des transports publics de Paris peuvent constater les améliorations qui ont été apportées aux stations de métro et aux rames. Je note, parmi les nouvelles lignes qui seront ouvertes au titre du réseau express régional, les trois opérations qui seront achevées d'ici à 1977 ou 1978 : le tronçon central Nation—Auber, l'embranchement vers la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et la jonction Sceaux—Châtelet.

Au titre du réseau ferré urbain, à quatre opérations de jonction et de prolongement des lignes Nord—Sud, déjà engagées, viendraient s'ajouter des prolongements nouveaux vers La Courneuve et Auteuil.

Au titre de la voirie urbaine, c'est-à-dire des aménagements pour autobus, les subventions régressent en apparence de 15 millions de francs à 10 millions, mais il s'y ajoute désormais un crédit de 10 millions de francs pour la construction d'une

voir spécifique interne aux villes nouvelles. Le total atteint donc 20 millions de francs, soit une augmentation réelle de plus de 33 p. 100.

L'une des caractéristiques de ce budget est le concours appréciable qu'il apporte à l'amélioration des transports publics en province, par des moyens autres que la prise en charge des déficits de gestion.

Comme l'an dernier, les autorisations de programmes concernent les deux opérations essentielles des métros de Lyon et de Marseille, mais les crédits de paiement ont été augmentés en 1976.

Le fait le plus intéressant est que l'aide de l'Etat n'est plus désormais concentrée sur les deux grandes métropoles régionales : cette aide a tendance à être diffusée sur les autres grandes agglomérations provinciales, en particulier l'agglomération lilloise, en attendant d'atteindre les villes moyennes. M. Boudet, rapporteur pour avis, vous précisera dans son rapport les conditions de réalisation des opérations nouvelles.

Enfin, s'agissant des transports routiers, même si les dotations affectées aux entreprises privées demeurent hors de proportion avec celles qui sont allouées aux entreprises publiques, ce qui est normal, certaines opérations ponctuelles ne sont pas négligeables : équipement de bureaux régionaux de fret, poursuite du programme d'installation de bascules pour vérification de la charge maximale autorisée, équipement de centres routiers, de centres de productivité, poursuite de la construction du centre rail-route de Noisy-le-Sec.

Enfin, les dotations consacrées à la rénovation de la batellerie artisanale passent de 4 625 000 francs à 7 900 000 francs — soit une augmentation de plus de 70 p. 100 — au titre d'attribution de primes pour le retrait d'unités périmées.

La subvention affectée à la flotte rhénane a pour objet d'aider celle-ci à se réorienter vers des trafics intérieurs, qui sont mieux rémunérés que les frets sur parcours internationaux.

J'examinerai maintenant l'aspect négatif de la situation des transports terrestres et de leur projection budgétaire.

La diminution du trafic des transports de marchandises affecte tous les moyens de transports.

Sans doute, la notion de trafic routier est-elle difficile à appréhender, car elle peut correspondre à plusieurs définitions plus ou moins extensibles. Quelle que soit la définition retenue, la diminution du trafic qui a commencé au dernier trimestre de 1974, se poursuit, si bien que la réduction du trafic pour l'ensemble de l'année est évaluée à environ 8 p. 100. Les entreprises ont fait face à la dégradation du trafic par leurs moyens propres, mais leur rentabilité est souvent devenue précaire.

Pour la batellerie, le trafic, après une stagnation en 1974, accusera vraisemblablement pour l'année en cours une diminution globale de l'ordre de 7 p. 100, cette proportion étant probablement supérieure dans le secteur artisanal.

Mais, pour la S.N.C.F., le trait marquant de l'évolution en 1975 réside dans l'effondrement du trafic marchandises. Après avoir connu une progression de 4,3 p. 100 sur la totalité de l'année 1974, il a régressé de 18 p. 100 durant le premier semestre de l'année en cours, par rapport aux six premiers mois de 1974. La diminution a été plus brutale pour les transports de céréales : moins 33 p. 100 ; d'engrais : moins 25 p. 100 ; de produits sidérurgiques : moins 23 p. 100 ; et de produits pétroliers : moins 17 p. 100.

Au total, l'activité globale de la S.N.C.F. a diminué de près d'un dixième au cours du premier semestre de 1974. Cette situation revêt un caractère tout à fait exceptionnel mais d'autant plus grave que les marchandises représentent traditionnellement près des deux tiers du trafic de la voie ferrée.

En fait, les clients les plus importants de la S.N.C.F., notamment la sidérurgie, ont été parmi les plus rudement affectés. Les derniers chiffres connus laissent apparaître à la quarante-troisième semaine de 1975, par rapport à la semaine correspondante de 1974, pour les wagons chargés, une diminution de plus de 35 p. 100 pour les produits de la sidérurgie — minerais et coke — mais une augmentation de plus de 13 p. 100 pour les matériaux de construction. Les analystes de la conjoncture ne manqueront pas d'y voir un signe encourageant de reprise économique.

La réduction globale de l'activité de la S.N.C.F. se fait sentir au niveau du compte d'exploitation prévisionnel pour 1975. On devrait enregistrer un très grave déficit dont le montant serait compris entre 1,3 et 1,7 milliard de francs. Alors que les charges auront continué de s'accroître à un rythme de 12 p. 100, ce qui paraît modéré compte tenu de l'évolution des prix, malgré l'amélioration continue de la productivité, qui est très réelle, et en dépit des progrès de la technique ferroviaire, les recettes

n'auront progressé que de 6 p. 100 en raison de la stagnation de celles qui sont attendues pour le trafic des marchandises : les majorations de tarifs ne parviennent pas à compenser la dégradation du trafic.

Un tel déficit d'exploitation ne saurait être couvert par des emprunts de trésorerie. La commission des finances s'en est inquiétée et elle souhaite obtenir de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, de sérieux apaisements à ce sujet.

Lors du dernier conseil des ministres a été examiné le projet de loi de finances rectificative qui prévoit d'accorder de nouvelles subventions à la S.N.C.F.

Ce dernier « train » de subventions viendra s'accrocher au « train » des dotations budgétaires demandées pour 1976. D'après les propositions gouvernementales, les subventions à la société nationale atteindraient 4 963 millions de francs en 1976, soit une augmentation de plus de 36 p. 100 par rapport à l'année dernière. Elles seraient complétées par une participation au régime spécial de retraite de 4 135 millions de francs.

En valeur absolue, ces chiffres sont préoccupants. Rien que les subventions de fonctionnement dont bénéficierait la S.N.C.F. et la caisse de retraite des cheminots équivalent à 54 p. 100 de l'ensemble des concours financiers accordés par l'Etat à toute les entreprises publiques. Sans tenir compte de la caisse des retraites, les versements à la S.N.C.F. en représentent encore 30 p. 100. C'est vraiment beaucoup ! Pour respecter l'horaire, comme le fait la S.N.C.F., je vous renvoie, pour plus de détails, à mon rapport écrit. (Sourires.)

Au sujet de la caisse des retraites je dois signaler que celle-ci comprenait, à la date du 31 décembre 1974, 281 400 cotisants et 419 600 pensionnés, dont 257 400 titulaires de pensions directes et 161 200 ayants droit, c'est-à-dire que le rapport retraités-actifs s'établit à 1,49. Il est stable depuis 1970.

La charge incombant à l'Etat, désormais supérieure à quatre milliards de francs, est très lourde. Elle correspond à une participation unitaire annuelle de 10 000 francs, soit 800 francs par mois. D'après les indications fournies par la S.N.C.F., le nombre de pensions en paiement devrait décroître rapidement à partir de 1981, ce qui entraînerait une réduction de la charge. Votre rapporteur en accepte l'augure, tout en se défendant assez mal d'un certain scepticisme sur ce point.

Au terme de ce rapport, approuvé par la majorité de la commission des finances, je soulignerai le rythme rapide de la progression des aides publiques. Elles augmentent d'une façon très importante, soit de 24 p. 100 en moyenne, alors que le budget de l'Etat s'accroît de 13 p. 100. Le projet de budget des transports terrestres demeure orienté, presque entièrement, vers l'intervention indirecte puisqu'il est composé à plus de 99 p. 100 de subventions.

C'est pourquoi il appelle un jugement pour le moins nuancé. L'énormité des chiffres que j'ai cités signifie bien que la cote d'alerte est atteinte. La politique de l'escalade des aides publiques doit être considérée comme un moyen de dépannage et non comme un moyen permanent de gestion. Je reconnais parfaitement, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'indispensable redressement ne peut s'effectuer que par paliers. Mais, en ma qualité de rapporteur de la commission saisie au fond, je me dois de tirer le signal d'alarme.

Tout en demandant à mes collègues d'approuver votre projet de budget, je souhaite que vous nous indiquiez les moyens que vous vous proposez de mettre en œuvre pour assainir une situation financière très compromise.

Enfin, la commission a assorti son vote sur le budget des transports terrestres de plusieurs observations que je vous rappelle très brièvement.

La première observation — évaluation des dotations budgétaires initiales — a été adoptée à l'unanimité.

La deuxième — déficit de la S.N.C.F. en 1975 — a été adoptée à la majorité.

La troisième — retard tarifaire de la S.N.C.F. par rapport au contrat de programme entre l'Etat et la S.N.C.F. — a été adoptée à la majorité.

La quatrième, qui porte sur la situation financière des réseaux de transports parisiens — les résultats obtenus par la R.A.T.P. en 1975 sont encourageants — a été adoptée à la majorité.

La cinquième — réorganisation du trafic sur le Rhin — a été adoptée à la majorité.

La sixième — compensations des tarifs réduits des transports routiers de voyageurs et coût éventuel d'une extension aux entreprises privées — a été adoptée à la majorité.

Enfin, la septième observation — modulation des tarifs de marchandises de la S.N.C.F. — proposée par un commissaire, a été adoptée à l'unanimité. (Applaudissements sur les bancs des

républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

**Mme le président.** 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 secrétaire d'Etat, le projet de budget des transports terrestres est caractérisé par une augmentation de 22,3 p. 100 des dépenses ordinaires et de 17,5 p. 100 des autorisations de programme.

Les crédits de la section commune, qui regroupe les crédits relatifs aux études, à la recherche et à l'information économique, atteignent 55 millions de francs pour les dépenses ordinaires et les crédits de paiement et 30 millions de francs pour les autorisations de programme. La priorité sera donnée aux recherches ayant un impact collectif, notamment à celles qui concernent les transports urbains. Pour les transports terrestres, un bilan sera établi afin de comparer les avantages et les perspectives d'évolution des modes de transports classiques et des nouveaux. De ce point de vue, l'accent devra porter sur la consommation d'énergie, les nuisances et la sécurité routière.

Le projet de budget des transports terrestres de 1976 traduit un accroissement important des dépenses d'investissement consacrées aux transports urbains. Les crédits de paiement destinés aux investissements pour les transports urbains s'élèvent de 65 p. 100 en province et de 32,9 p. 100 en région parisienne. Les dépenses ordinaires, qui comprennent essentiellement des versements aux entreprises publiques, c'est-à-dire à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., croissent de 22,3 p. 100.

De leur côté, les crédits d'études passent de 11 millions de francs à 13,5 millions de francs. Ces études devront porter sur l'élaboration de schémas particulier pour chaque région. Nous souhaitons que les conseils régionaux, ainsi que les comités économiques et sociaux, soient associés à ces réflexions.

La dotation des transports routiers et des transports combinés rail-route se monte à 19 millions de francs, contre 17 millions de francs en 1975 ; l'augmentation permettra de réaliser notamment de nouveaux centres routiers en province, de construire un nouveau bureau régional de fret dans la région parisienne et de créer un centre de transports combinés à Noisy-le-Sec.

Quant aux transports urbains, ils bénéficient de 495 millions de francs d'autorisations de programme — afin que s'engagent des opérations d'extension : 348 millions de francs sont affectés à la R. A. T. P. et 127 millions de francs à la S. N. C. F. — notamment pour la construction d'une gare de banlieue souterraine à la gare de Lyon. A Marseille et à Lyon, la construction du métro se poursuit selon les plans prévus, mais les difficultés financières, que vous trouverez exposées dans mon rapport écrit, doivent être résolues afin d'éviter l'arrêt de ce programme important de travaux.

Il faut noter la croissance des dépenses ordinaires au titre de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. Elle s'explique par la hausse due au coût de l'énergie et aux revalorisations de salaires. Son taux atteint 22,3 p. 100. Les crédits d'exploitation, comme on l'a remarqué tout à l'heure avec justesse, proviennent de l'accroissement des dépenses et de la trop faible majoration des tarifs. Pour la S. N. C. F., il faut aussi mettre en cause la brutale et importante diminution du trafic des marchandises. Celui-ci a reculé de 19 p. 100 entre 1974 et 1975. Pour l'instant, on ne note pas encore de signes manifestes de reprise.

En revanche, la crise de l'énergie a fait progresser le trafic voyageurs sur tous les transports collectifs. Pour la S. N. C. F., sur les grandes lignes, l'augmentation est de 6,1 p. 100 ; en région parisienne elle est de 4,9 p. 100 ; et pour les trains auto-couchettes de 7,8 p. 100.

En ce qui concerne la R. A. T. P., l'accroissement respectif entre 1974 et 1975, et pour le premier semestre de 1975, est pour le métro urbain de 0,9 p. 100 et de 0,4 p. 100 ; pour le métro régional, de 3,7 p. 100 et 3,7 p. 100 ; pour les autobus de Paris, de 7,7 p. 100 et 9,2 p. 100 ; pour les autobus de banlieue, de 3,7 p. 100 et de 6,4 p. 100 ; enfin, pour les lignes pilotes, de 12,5 p. 100 et de 8,9 p. 100.

Nous devons nous réjouir que les transports publics accueillent de plus en plus de voyageurs. C'est certainement la meilleure façon de réduire l'intensité de la circulation routière et donc de diminuer notre consommation énergétique nationale.

A l'occasion du projet de budget pour 1976, nous devons procéder à un choix politique qui sera définitif, je l'espère. La nationalisation des compagnies de chemin de fer signifiait qu'on leur reconnaissait la qualité de service public. Mais quand le nombre des autos et des camions s'est accru, l'idée s'est fait jour, et elle n'a cessé de s'ancre depuis, que la S. N. C. F. et la R. A. T. P. devaient équilibrer leur budget sans l'aide de l'Etat

Ensuite, les autos et les camions se sont multipliés à une cadence accélérée et la circulation routière n'a cessé de devenir plus dense. Pour cette raison, elle est aujourd'hui encore plus dangereuse et plus pénible qu'avant pour les conducteurs. Malgré les difficultés de la conjoncture, entre 1973 et 1974 le parc automobile a augmenté de 670 000 véhicules.

Il faut admettre que les besoins de circulation iront croissant, qu'il s'agisse de transporter des hommes ou des marchandises. Pendant des années encore les infrastructures routières continueront d'être en retard par rapport aux besoins.

De ces constatations, il faut tirer, à mon avis, deux conclusions.

D'abord, le rail et la route ne sont pas des modes de circulation qui s'opposent. Ils sont plutôt complémentaires. Pour que la route devienne plus sûre et plus agréable, il faut que le rail assure de plus en plus les transports à grande distance. Sinon les camions, tout au moins les remorques et les conteneurs et, en tout cas, les autos, devraient toujours davantage utiliser le rail.

Ensuite, si nous voulons que les voitures et les camions soient « aspirés », si j'ose dire, par le rail, il faut que les tarifs des chemins de fer deviennent incitatifs, c'est-à-dire que les utilisateurs trouvent des avantages financiers à utiliser le rail, de préférence à la route. La S. N. C. F. doit également offrir des installations modernes partout, non seulement à Paris, mais encore en province. Le matériel roulant devrait être modernisé pour qu'il soit rapide et non polluant.

Mais si l'on oblige la S. N. C. F., la R. A. T. P. et aussi la batellerie à procéder à des investissements substantiels tout en pratiquant des tarifs compétitifs, l'Etat devra admettre de les considérer comme des services publics et accepter de participer, par des subventions, à l'équilibre de leur budget.

La notion de service public doit maintenant prédominer. Finalement, n'est-ce pas pour la sécurité et le plaisir des utilisateurs de la route que nous devons aider les transports collectifs ? Cela ne signifie nullement que nous devons accepter sans examen les bilans qui nous sont soumis. A cet égard, en écho à une déclaration qui a été prononcée au Sénat, nous demandons que des bilans plus détaillés soient fournis chaque année.

Ne serait-il pas possible que le Parlement soit représenté par plusieurs de ses membres dans les conseils d'administration des grands services publics, notamment dans ceux de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. ? Sur les horaires des trains et les aménagements au sol, nous souhaitons aussi que les conseillers généraux intéressés soient consultés.

Pour la R. A. T. P., les nombreuses améliorations apportées ont donné de bons résultats, notamment les lignes pilotes et la carte orange.

La notion de service public ne doit pas être interprétée dans un sens unique. Elle implique pour les personnels des conditions particulières de travail qui ne jouent pas seulement à leur profit. Sur ces personnels pèse une obligation morale.

Pratiquement, l'arrêt d'un service public cause un tel préjudice à toute la nation qu'il serait bon, je crois, d'étudier avec objectivité et bonne volonté, en s'entendant avec des représentants qualifiés du personnel, des conventions particulières. Sans porter atteinte au droit de grève, qui est inscrit dans la Constitution, il conviendrait de créer des instances vraiment neutres susceptibles d'arbitrer les conflits entre l'Etat-patron et ses employés. La fréquence des grèves pourrait ainsi diminuer. L'Etat doit tout faire pour assurer la permanence de ses services publics.

En contrepartie de ces sujétions, l'Etat devrait rémunérer convenablement ses personnels. Il faut comparer les salaires qui leur sont versés avec ceux que leur consentiraient, à compétences et contraintes égales, les entreprises privées. L'établissement de nouvelles conventions collectives, fondées sur la notion de service public, apparaît donc nécessaire.

En ce qui concerne la batellerie, il faut fournir un très gros effort non seulement pour compléter et aménager le réseau des canaux — ce qui n'est pas de notre ressort — mais encore pour moderniser les péniches et les installations fixes. Les voies fluviales offrent le moyen de circulation le moins onéreux et le moins polluant. Il est donc nécessaire de ne pas laisser s'effondrer la batellerie qui a été très touchée par la crise actuelle. A cette fin, des aides financières sont accordées, mais il serait bon qu'une chambre professionnelle des patrons bateliers soit bientôt créée pour aider plus efficacement tous les artisans de la batellerie.

Enfin, mes chers collègues, nous devons tenter de reprendre nos pourparlers avec les parlementaires anglais en vue de faire aboutir le projet de tunnel sous la Manche. Maintenant que la Grande-Bretagne a nettement pris position en faveur du Marché commun, le tunnel devrait pouvoir être construit.

**M. Emmanuel Hamel.** Les Anglais n'en veulent pas !

**M. Roland Boudet,** rapporteur pour avis. Le tunnel sous la Manche apporterait une activité bienfaisante à des régions qui en ont besoin. Il deviendrait d'ailleurs un élément de la prospérité de l'Europe.

Sous le bénéfice de ces observations, monsieur le secrétaire d'Etat, notre commission de la production et des échanges, à la majorité, a donné un avis favorable à votre projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

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

**M. Marcel Cavallé,** secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais d'abord remercier M. Cornet, rapporteur spécial, et M. Boudet, rapporteur pour avis, de la qualité de leurs rapports sur le budget des transports terrestres.

Je dirai d'abord un mot de l'ensemble du budget des transports.

Dans la société d'aujourd'hui, les transports jouent un rôle de plus en plus important, car ils permettent de contribuer à la solution de quelques problèmes fondamentaux : amélioration de la qualité de la vie, réduction de la consommation d'énergie, développement du commerce extérieur, mobilité de l'emploi, équilibre régional.

Le projet de budget que je sou mets aujourd'hui à l'Assemblée nationale marque l'importance que le Gouvernement attache au problème des transports.

Les moyens budgétaires — dépenses ordinaires et crédits de paiement — s'accroissent de 20 p. 100 et représenteront en 1976 une somme de près de seize milliards de francs.

Les autorisations de programme atteignent au total près de quatre milliards de francs, en accroissement de 23 p. 100 par rapport à 1975.

La politique financière des transports met l'accent sur un certain nombre d'objectifs prioritaires sur lesquels je reviendrai au cours de la présentation de chacun des trois budgets.

Ces objectifs sont :

La réhabilitation des transports collectifs, principalement urbains ;

La promotion et l'exportation de la technique aéronautique civile ;

La mise en œuvre d'un plan de développement de la marine marchande ;

La création d'une véritable organisation du marché des pêches.

Avant d'aborder le budget des transports terrestres, j'évoquerai les crédits de la section commune.

La section commune du secrétariat d'Etat aux transports couvre, pour l'essentiel, des études d'éclairage des choix, la mise en place de méthodes de programmation et de gestion, le recueil, le traitement et la diffusion de l'information statistique, la recherche en matière de transports.

Le budget de la section commune, avec un peu plus de cinquante-cinq millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement, progresse de 43 p. 100. Les autorisations de programme augmentent de 25 p. 100.

L'essentiel de ces crédits — plus de 80 p. 100 des moyens financiers — concerne le programme de recherches. En 1976, la priorité sera attribuée aux recherches ayant un fort impact sur les transports collectifs. C'est ainsi que les recherches technologiques de base sur les modes nouveaux et existants de transports urbains seront développées.

Dans le domaine des études économiques, l'orientation générale, engagée en 1975, et qui sera poursuivie en 1976, consiste à rendre les études plus opérationnelles afin d'en faire un instrument plus efficace pour l'éclairage des choix de la politique des transports.

Les actions menées en matière de statistiques de transport permettront d'améliorer en 1976 la diffusion de l'information relative aux transports tant en qualité qu'en rapidité. Un effort tout particulier sera entrepris en matière de conjoncture, afin de mieux apprécier l'évolution de la situation dans le secteur et les relations entre cette situation et celle de l'économie générale.

Le budget des transports terrestres vous est présenté à la fois sous sa forme habituelle et sous la forme d'un budget de programme, analogue d'ailleurs à celui de l'an dernier.

Un effort important a été consenti afin de préciser encore davantage les objectifs, les moyens et les résultats attendus de la politique budgétaire.

Les objectifs essentiels demeurent ceux que je vous ai indiqués l'an dernier : d'une part, instaurer progressivement les règles de l'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, rationaliser l'organisation des transports dans le secteur marqué par l'impératif de service public, c'est-à-dire le transport des personnes dans les agglomérations et à courte distance.

Mais la situation des entreprises est très différente, dans la mesure où le transport de marchandises a subi très directement les effets du ralentissement de notre économie depuis la fin de 1974. De difficiles problèmes d'adaptation ont ainsi été posés aux entreprises privées comme à la S. N. C. F. qui a fortement subi le ralentissement de la production des biens intermédiaires.

Je veux rappeler quelques données essentielles, qui reflètent la vision d'ensemble du budget des transports terrestres.

En dépenses ordinaires, le budget présente avec 10 428,1 millions de francs une augmentation d'environ 22 p. 100 par rapport à 1975. Cette somme recouvre, pour l'essentiel, les contributions contractuelles de l'Etat à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. Les dépenses en capital s'élèvent à 796,1 millions de francs en autorisations de programme, soit une augmentation d'ensemble de 17,5 p. 100 par rapport à 1975, et 636,6 millions de francs en crédits de paiement, soit un accroissement de 62 p. 100 par rapport à la dotation initiale de 1975.

J'ordonnerai mon propos, pour l'essentiel, autour des trois points suivants :

La politique des transports urbains de voyageurs et des transports à courte et moyenne distance ;

La politique des transports de marchandises ;

Enfin, la S. N. C. F.

Je ne rappellerai pas, pour les transports urbains, la définition de la politique que je vous ai précisée l'an dernier, et que j'ai poursuivie depuis lors.

Les actions menées, en région parisienne comme dans les villes de province, en vue de promouvoir une réelle priorité des transports collectifs et une amélioration de la qualité de leurs services, s'étaient traduites par une augmentation de trafic en 1974. Cette évolution est d'autant plus significative qu'elle rompt la tendance constante au déclin de la fréquentation.

Je ne citerai que quelques chiffres pour 1974 : plus 7,7 p. 100 à Paris sur le réseau d'autobus, et en particulier plus 12 p. 100 pour les lignes pilotes ; plus 2,5 p. 100 en moyenne sur les plus grands réseaux de province, avec des augmentations localisées plus spectaculaires atteignant 15 p. 100.

Cette amélioration s'est poursuivie en 1975, ainsi que permettent de l'apprécier les statistiques provisoires dont nous disposons. Les collectivités locales ont renforcé leur effort d'investissement, facilité par l'extension aux agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants du versement de transport, et accentué par la priorité accordée à la circulation des transports collectifs.

Le budget que j'ai l'honneur de vous présenter permettra la poursuite des travaux de la première ligne de métro de Lyon et de celle de Marseille. La dotation qui leur est réservée en 1976 actualisera, conformément aux engagements pris par le Gouvernement, la subvention forfaitaire qui avait été accordée en 1972.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. Marcel Cavallé,** secrétaire d'Etat. Les crédits inscrits permettront aussi l'engagement dans la métropole lilloise d'un premier tronçon du métro automatique léger qui desservira l'agglomération, du centre à la ville nouvelle de Lille-Est.

Je compte réserver un effort très important pour contribuer au financement de la mise en site propre, partielle ou même totale, de réseaux d'autobus ou de tramways, intégrée dans les plans de circulation à moyen terme, destinés à améliorer nettement la qualité du service offert par les transports collectifs.

J'ai également engagé deux nouvelles actions visant à améliorer le matériel utilisé.

Tout d'abord, mes services définissent avec l'ensemble des intéressés — collectivités locales, exploitants et constructeurs — le cahier des charges de la nouvelle génération d'autobus, appelée à remplacer l'autobus standard actuel, d'ici sept à huit ans.

Je viens, par ailleurs, après avoir consulté les maires de neuf des plus grandes villes sur l'intérêt d'un réseau en site propre, utilisant au maximum la voirie existante dans leurs agglomérations, de lancer un concours international.

Il porte sur la définition d'un matériel moderne et amélioré pouvant être utilisé à la fois en site propre intégral ou en site propre partiel. J'attends les réponses pour la fin de ce mois avant de prendre les décisions nécessaires au début de l'année prochaine.

En ce qui concerne plus particulièrement les transports de la région parisienne, l'effort d'amélioration portera tant sur le réseau R. A. T. P. que sur celui de la S. N. C. F.

En dehors des investissements d'infrastructure, la R. A. T. P. poursuivra le renouvellement du matériel roulant du métro, passant des commandes de voitures d'un nouveau type, plus confortables.

La S. N. C. F. mettra en service un nombre plus important de voitures à étage, sur les lignes les plus chargées de la banlieue.

Les opérations d'infrastructure en cours de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. seront complètement dotées en autorisations de programme au budget de 1976, ce qui permettra de les achever dans les délais prévus.

Par ailleurs, trois nouvelles opérations sont incrites : le prolongement de la ligne du métro n° 7 vers le Nord à La Courneuve, de la ligne n° 10 à Boulogne, ainsi que la deuxième phase de construction de la gare de banlieue souterraine de Paris-Lyon, destinée à accueillir les trains de la banlieue Sud-Est et à améliorer les correspondances entre les réseaux R. A. T. P. et S. N. C. F., ce qui peut être considérée comme une première étape de l'interconnexion des deux réseaux.

Le lancement de ces trois opérations, grâce aux crédits prévus à la loi de finances rectificative que vous avez adoptée au mois de septembre, sera effectué avant la fin de l'année.

Du point de vue de l'exploitation, la R. A. T. P. accomplira un effort particulier pour améliorer la qualité du service des autobus en proche banlieue.

J'ai lancé, le 1<sup>er</sup> juillet dernier, la carte orange qui connaît un incontestable succès puisque 780 000 cartes ont été vendues en novembre. Cela témoigne de l'intérêt qui est porté à ce titre de transport combiné qui permet, à l'intérieur de sa zone de validité, un usage illimité de tous les modes de transports — train, métro, autobus, autocar. En outre, en permettant, pour le même coût, d'utiliser successivement plusieurs moyens de transports, la carte orange atténue les inégalités entre les usagers et développe, comme on le constate, la fréquentation des transports en commun.

L'année 1975 a vu, comparée à 1974, une légère amélioration du trafic des transports interurbains de voyageurs, à la fois pour les services ferroviaires omnibus, et pour les lignes régulières de transports routiers.

L'élaboration des schémas régionaux de transports de voyageurs s'est poursuivie sous la coordination d'un groupe interministériel, et j'ai demandé que ces schémas soient terminés au cours de l'année 1976, pour les six premières régions pilotes.

Cette procédure sera étendue, dès le début de 1976, à un nouveau groupe de régions, afin que l'ensemble des régions soient couvertes dès 1977.

Pour mener à bien cette politique, qui ne peut réussir qu'avec la participation active des régions et des collectivités locales, j'ai renforcé les moyens dont disposent mes services en personnel et en crédits d'études.

Le projet de budget prévoit aussi une ligne budgétaire nouvelle destinée à permettre à l'Etat de participer plus activement à des expériences d'amélioration de dessertes ferroviaires ou routières. A cet effet, sont prévus 10 millions de francs en autorisations de programme et 5 millions de francs en crédits de paiement.

Dans le domaine des transports de marchandises...

**M. Emmanuel Hamel.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

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

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

**M. Emmanuel Hamel.** Monsieur le secrétaire d'Etat, avant que vous ne développiez les objectifs et les moyens que vous entendez affecter aux transports de marchandises, permettez-moi de vous poser une question relative au transport de personnes.

La commission des finances a été informée que l'administration envisagerait de diminuer de 45 millions de francs les versements à la S. N. C. F. pour compensation de tarifs réduits obligatoires au profit des familles nombreuses, dont environ les deux tiers seraient réaffectés à des subventions d'investissement.

Est-il exact, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous envisagez à juste titre, de ne pas retenir cette suggestion, compte tenu des objectifs et des impératifs de la politique familiale ?

**M. Marcel Cavallé,** secrétaire d'Etat. Monsieur Hamel, il est exact que, dans l'état actuel des choses, le budget de l'Etat supporte des charges plus lourdes pour les familles qui voyagent en première classe que pour les familles qui voyagent en seconde classe.

Cette situation est discutable sur le plan de l'équité, et on peut imaginer une utilisation plus judicieuse des ressources publiques. Mais cette mesure ne peut trouver sa place que dans le cadre d'une politique familiale d'ensemble que le Gouvernement s'attache pour le moment à définir.

En conséquence, si le problème que vous avez évoqué a bien été étudié, aucune décision n'a encore été prise.

**M. Emmanuel Hamel.** Merci.

**M. Marcel Cavallé,** secrétaire d'Etat. Dans le domaine des transports de marchandises, tous les secteurs ont été touchés par les effets du ralentissement de l'activité économique générale.

Les transports routiers ont subi une baisse d'activité de l'ordre de 10 p. 100 par rapport à la période comparable de 1974, les transports fluviaux ont été légèrement plus touchés, tandis que les transports ferroviaires étaient plus profondément atteints, comme les secteurs économiques avec lesquels ils ont le plus de liens, c'est-à-dire les industries sidérurgiques et chimiques, le bâtiment, les céréales.

Cette situation, difficile, pour un certain nombre d'entreprises lourdement endettées, a conduit le Gouvernement à prendre des mesures immédiates pour aider les entreprises les plus en difficulté. Mes services ont transmis aux commissions départementales installées par le ministre de l'économie et des finances de nombreux dossiers d'entreprises routières ; la moitié d'entre elles a ainsi obtenu des aides transitoires sous diverses formes.

Des avances ont été consenties, au deuxième trimestre, aux bateliers en cas d'attente anormale à l'affrètement. Ces interventions ont repris au cours du quatrième trimestre. Il en a été de même pour les bateliers français immobilisés en Belgique pendant la très longue grève, avec barrages, des bateliers belges.

C'est donc dans un contexte difficile qu'a été préparé le budget de 1976.

Il prévoit la poursuite des opérations engagées les années précédentes visant à l'accroissement de productivité des transports routiers, à la construction de centres routiers et de bureaux régionaux de fret, et à la réalisation de centres de transports combinés.

Pour ce qui concerne la voie d'eau, dont a particulièrement parlé M. Boudet, les crédits prévus reconduisent l'aide apportée pour permettre de résorber la cale vétuste, développer la formation professionnelle et aider à l'amélioration des structures de la profession.

Enfin, il est prévu de favoriser la réorganisation de la flotte française rhénane, durement éprouvée par le ralentissement des échanges internationaux et de l'effondrement relatif des frets.

La situation générale du transport de marchandises n'a que peu évolué au cours de 1975 ; cependant une légère tendance à l'amélioration s'est dessinée pour le transport routier par suite, sans doute, de l'accroissement d'activité dans le domaine des biens de consommation. L'année 1976 verra une amélioration plus sensible avec la reprise de l'activité économique.

La S. N. C. F. a été fortement touchée par la diminution de l'activité économique puisque le trafic de marchandises a diminué, pour le premier semestre 1975, de 18 p. 100 par rapport à la même période de 1974, qui, il faut cependant le signaler, avait été particulièrement favorable.

Cette baisse du trafic de marchandises, bien que l'accroissement du trafic de voyageurs se soit poursuivi à un rythme voisin de 5 p. 100, se traduit par une chute importante de recettes.

**M. Cornet** s'est ému de la situation financière de la S. N. C. F. Je voudrais, d'abord, rappeler que cette société a pratiquement atteint en 1974 l'équilibre financier, compte tenu des contributions contractuelles de l'Etat. Il n'en sera pas de même en 1975,

bien que soient prévues des compensations tarifaires tenant compte du refus du Gouvernement, dans le cadre de sa politique générale de lutte contre l'inflation, de lui accorder les augmentations de tarifs qu'elle avait demandées.

Je vous rappelle que les tarifs ferroviaires ont été augmentés en 1974 de 7,5 p. 100 et en 1975 de 8,5 p. 100, pour les voyageurs, et de 9,5 p. 100 pour les marchandises.

Cette évolution est inférieure à celle des prix de la production intérieure brute et implique la poursuite des progrès importants de productivité en raison de l'évolution plus rapide des salaires qui représentent 55 p. 100 des dépenses de la S. N. C. F.

La situation nouvelle dans laquelle se trouve la société nationale n'est pas de nature à compromettre sa capacité d'exploitation et d'investissement. D'ailleurs, le budget d'investissement de la S. N. C. F. sera, en 1976, en hausse par rapport à 1975, et c'est en 1976 que seront engagés, plus rapidement que prévu, les premiers crédits importants pour la ligne à grande vitesse Paris—Sud-Est, consacrés à l'acquisition des terrains et au lancement des ouvrages d'art.

Les contributions prévues pour la S. N. C. F. en 1976 seront normalement en croissance par rapport à 1975. La contribution pour les charges d'infrastructure est accrue de 15,5 p. 100, la contribution pour les passages à niveau de 5,7 p. 100. L'accroissement plus important du coût de l'obligation de service public constitué par le maintien des services omnibus s'explique par la prise en charge de l'ensemble des lignes à la suite de la non-fermeture en 1975 des lignes, alors que cette fermeture avait été prévue à l'avenant du contrat de programme.

Enfin, par souci de clarté budgétaire et de saine gestion financière, figure dans le projet de budget une mesure évaluée à 625 millions de francs destinée à compenser pour la S. N. C. F. les conséquences d'une décision de l'Etat de limiter les augmentations générales de tarifs.

Il demeure que l'augmentation de la charge de l'Etat est importante et il importe d'en maîtriser l'évolution. C'est ce que le Gouvernement s'attachera à réaliser dans le cadre du nouveau contrat de programme qu'il a décidé de préparer avec la S. N. C. F. pour la période 1976-1978.

L'ensemble des objectifs économiques que je viens de définir ne pourront être atteints que dans un bon climat social. La politique contractuelle, dont les résultats sont très positifs, sera poursuivie dans le secteur public. Je suis sûr que l'harmonisation européenne des conditions sociales connaîtra d'importants progrès, tant sur le plan réglementaire que sur celui du contrôle. Les moyens mis à la disposition des corps de contrôle seront renforcés, et je suis persuadé qu'une évolution significative peut être réalisée dans l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs routiers. Dans ce domaine, comme en d'autres, je m'attache à développer la concertation entre les partenaires sociaux, et c'est dans cette intention que j'ai créé, au sein du conseil supérieur des transports, un comité social des transports terrestres, dont j'attends beaucoup.

Telles sont, mesdames, messieurs, les orientations essentielles de la politique des transports terrestres dont le budget que je vous demande d'adopter est un des principaux moyens d'action. *(Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

**Mme le président.** La parole est à M. Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Mesdames, messieurs, avant de formuler quelques remarques relatives au budget des transports terrestres, je tiens à souligner que le problème des transports en général deviendra de plus en plus important pour les populations aussi bien pour les habitants des grandes villes de France que pour ceux des plus petits villages.

Ce problème exige des études, des engagements précis quant à l'avenir et d'importants moyens financiers car les besoins de transports iront croissant au cours des prochaines années pour les voyageurs et les marchandises.

Les divers modes de transport pour les voyageurs et les marchandises doivent contribuer au développement économique du pays, être au service des usagers, assurer des conditions de vie et de travail décentes aux salariés et aux cadres employés dans les entreprises concernées.

Examinons d'abord la situation telle qu'elle se présente en 1975. Il existe, selon nous, un immense décalage entre les besoins réels et ce que le budget de 1976 permettra d'accomplir.

Le danger en ce domaine, comme dans les autres secteurs de la vie économique et sociale de la France, c'est l'accumulation des retards pris dans la mise en œuvre de moyens destinés à faire face aux besoins réels, aux besoins nouveaux.

Dans la région parisienne — mais c'est également vrai pour nombre de villes de province — en raison des déséquilibres entre les emplois et l'habitat, le nombre des migrations journalières a tendance à croître. Les centres villes sont engorgés aux heures de pointe, les routes sont encombrées de files interminables de voitures et de poids lourds.

Chaque année, malgré les contrats de programme et les charges mises au compte des collectivités locales, les déficits d'entreprises comme la S. N. C. F. et la R. A. T. P. augmentent régulièrement et il est demandé des relèvements de tarifs qui pèsent lourdement sur les budgets de la population laborieuse.

Cette situation résulte, me semble-t-il, de la politique gouvernementale dont le but a été et reste de mettre les entreprises de transport au service des grandes sociétés industrielles.

Dans les conditions actuelles, notre inquiétude est grande quant à l'avenir de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. Elle est grande pour les usagers. Nous aimerions connaître avec précision les projets du Gouvernement, car les perspectives tracées dans le rapport sur l'orientation préliminaire du VII<sup>e</sup> Plan aggravent encore les inquiétudes par un retard pris dans l'élaboration de ce document, retard qui n'augure pas d'un bon départ pour les quelques réalisations qui pourraient y figurer.

Notre inquiétude tient aussi aux orientations prises par le Gouvernement. Il semble que l'Etat ait décidé de réduire au maximum sa participation directe aux investissements prévus, laissant aux districts, aux collectivités locales et aux banques le soin de prendre le relais. Ce sont donc les contribuables et les usagers qui paieront, alors que l'Etat encaisse impôts et taxes dont le produit devrait être affecté en priorité à ces équipements.

Cette attitude est d'ailleurs conforme aux orientations du Gouvernement puisque, dans le rapport de la commission du Plan qui traite plus particulièrement de l'aménagement du territoire et du cadre de vie, nous pouvons lire : « Cette dynamique entre une demande et une offre devrait se concrétiser dans le réaménagement des circuits de financement de l'équipement collectif local. A terme, elle devrait permettre la recherche de ressources nouvelles. La qualité étant désirée, pourquoi le paiement de la qualité des équipements collectifs ne serait-il pas accepté si l'on met en place des circuits appropriés ? Les exemples nombreux de relèvements sensibles de tarifs publics accompagnant une amélioration de qualité, le succès de certains circuits courts de placement de l'épargne, permettent valablement de le penser ».

Cette conception serait inacceptable pour les transports, car les usagers ne peuvent plus supporter ces augmentations.

Aujourd'hui, deux conceptions s'affrontent. La politique du Gouvernement tend à organiser les moyens de transports pour répondre aux besoins prioritaires des monopoles, tout en faisant supporter la charge des investissements aux petits usagers. Mais cette politique détruit la notion de service public, même si les rapporteurs affirment qu'elle doit être maintenue. Elle aboutit à un gaspillage considérable en raison du temps consacré aux transports, temps qui pourrait, qui devrait être utilisé pour améliorer la qualité de la vie, en raison aussi de l'usure nerveuse due aux conditions dans lesquelles les gens sont transportés ou circulent.

Cette usure nerveuse a pour conséquences l'accroissement des absences pour maladie, d'où des dépenses supplémentaires pour les équipements de santé. Le gaspillage tient également à une utilisation irrationnelle des moyens de transports en fonction des marchandises transportées. C'est ainsi que certaines matières premières, des produits finis ou semi-finis très encombrants circulent par la route, alors qu'il serait plus économique, au sens large du terme, de les confier au rail.

Aucun de ces grands problèmes ne trouvera un commencement de règlement avec le peu de possibilités qu'offre le projet de budget pour 1976. Quelques couloirs supplémentaires pour les autobus, le renouvellement d'une partie du matériel, des essais, le prolongement de quelques lignes de métro attendu depuis quarante ans, la modernisation de la ligne de chemin de fer Paris—Lyon, tout cela est nécessaire, mais ne constitue pas une politique d'ensemble des transports adaptée aux besoins de notre pays en 1975.

Le trafic de la R. A. T. P. est en augmentation. Un effort considérable devrait être entrepris pour développer ce moyen de transport qui est utilisé par la grande majorité des travailleurs. Ces dernières années, on y a introduit l'automatisation. Mais alors que celle-ci devrait être utilisée pour améliorer les conditions de travail du personnel et pour assurer un meilleur service aux usagers, une fois encore, au nom de la recherche des économies et d'une meilleure rentabilité, ces mécanisations ont eu pour résultat une dégradation du service public.

Une autre source d'inquiétude réside dans la charge des emprunts réalisés par la R. A. T. P. pour investir. Cette charge s'accroît, paraît-il, d'environ 20 p. 100 l'an. La R. A. T. P. sera bientôt obligée d'emprunter pour assurer annuellement le remboursement des emprunts, capital et intérêts.

Nous nous garderons de prétendre que la R. A. T. P. investit trop, bien au contraire. Ce qu'il faut, c'est que l'Etat la considère comme un véritable service public et prenne en charge ces investissements.

La poursuite de la privatisation de lignes d'autobus a pour conséquence une tendance à la réduction des effectifs. Au moment où s'accroît le chômage et où l'exigence d'un meilleur fonctionnement des services publics se fait plus forte de la part des usagers, une telle orientation ne peut que provoquer le mécontentement et des réactions des agents de la R. A. T. P. et des utilisateurs du réseau.

Mais les problèmes des transports par métro et autobus ne sont pas propres à la région parisienne. On les rencontre aussi en province. Vous avez donné tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, des précisions sur les métros de Marseille et de Lyon. Il importe que la population de ces deux villes reçoive l'assurance que les travaux ne s'arrêteront pas en raison de difficultés financières.

J'ai indiqué, il y a quelques instants, que nous attendions depuis près de quarante ans le prolongement de certaines lignes du réseau métropolitain de Paris. Nous aimerions connaître la programmation à moyen et long terme des futurs prolongements, ainsi que les critères qui guident le choix des lignes à prolonger.

Un exemple nous conduit à nous interroger sur cette programmation. La préfecture de la Seine-Saint-Denis, Bobigny, n'est pas desservie par un moyen de transport en site propre. Le 6 décembre 1973, un conseil interministériel avait accordé une priorité absolue à la desserte de La Courneuve et de Bobigny. Or, dans le cadre du plan de soutien, priorité a été donnée au prolongement de la ligne de métro n° 10 — et vous l'avez confirmé à l'instant — de la porte d'Auteuil au pont de Saint-Cloud, alors qu'aux heures de pointe le trafic a été évalué par la R. A. T. P., sur la première intersection, à 3 300 voyageurs par heure pour la ligne n° 10, contre 7 900 pour la ligne n° 5.

Je voudrais savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, ce qui a motivé ce choix et quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne cette programmation.

Pour la S. N. C. F., les prétextes d'équilibre budgétaire et de compétitivité ont servi et servent encore de justification à la baisse de la qualité du service, avec son corollaire, la diminution des effectifs.

La presse a fait état d'une anedocte significative de cette situation. Une dépêche ainsi libellée a été envoyée de la gare de Paris-Lyon à toutes les gares : « Suite à un personnel insuffisant pour servir tous nos clients, ne pas inquiéter voyageurs non munis de titre de transport. Régulariser leur situation avec esprit commercial ».

Personne ne peut se réjouir d'une telle situation, préjudiciable aux voyageurs comme aux cheminots. Elle contribue à faire douter l'opinion publique du sérieux, de l'utilité et de la qualité de l'entreprise nationale que l'on a tenté de discréditer en mettant en évidence son déficit, qui devait pourtant disparaître grâce à l'autonomie de gestion et aux contrats de programme.

Les effectifs ont fondu comme neige au soleil. La productivité s'est accrue, les salaires — chacun le reconnaît — sont très bas et un déficit important doit être constaté.

Les arguments tels que mauvaise gestion, effectifs pléthoriques sont donc sans valeur. A la vérité, cette situation est la conséquence des orientations et des décisions des gouvernements qui se sont succédés au cours des dernières années. Elle est la conséquence de la crise du système.

La S. N. C. F., entreprise publique, supporte l'inflation. Le Gouvernement lui impose de bas tarifs marchandises pour assurer d'importants profits aux grands groupes capitalistes privés. En revanche, la S. N. C. F. achète au prix fort ses matériels à ces mêmes groupes privés. En outre, elle participe, pour une large part, à ses propres investissements.

Il est impossible de vouloir l'autonomie de gestion de la S. N. C. F. et, dans le même temps, de lui imposer des contraintes destinées à servir les intérêts des groupes industriels et bancaires intéressés par ses activités.

Au moment où va être discuté un nouveau contrat de programme, il serait utile de connaître le sentiment du Gouvernement sur les mesures à prendre pour remédier à la situation actuelle.

En ce qui nous concerne, nous faisons nôtre la déclaration de la fédération des cheminots C. G. T. au cours de sa conférence de presse des 7 et 8 octobre 1975 : « Sous prétexte d'équilibre et de compétitivité, il sera exigé toujours plus des cheminots, et la part « personne! » dans les coûts unitaires de production diminuera encore, car il faut bien voir que cette dévalorisation du capital public s'accompagne d'une dévalorisation du métier de cheminot et d'une dévalorisation de la notion de service public. »

Il faut lever toutes les ambiguïtés et sortir la S. N. C. F. de son état d'infériorité. Pour cela, elle ne doit plus être sollicitée pour contribuer au développement et à l'accumulation des richesses dans certains secteurs industriels et bancaires ; elle ne doit plus être utilisée pour réduire les coûts de fonctionnement de groupes privés.

Le mal fondamental dont souffre la S. N. C. F. réside dans cette dévalorisation structurelle du capital public ferroviaire, dévalorisation qu'il faut enrayer.

La S. N. C. F., répétons-le, peut jouer un rôle très important dans l'économie de notre pays et aider à faire revivre des régions. Par la remise en service, sans grands frais, de certaines infrastructures, elle est susceptible de contribuer à l'amélioration de la qualité des transports en région parisienne. C'est ainsi, notamment, qu'on pourrait ouvrir complètement aux voyageurs les lignes de petite et grande ceinture en libérant les portions de ces réseaux actuellement encombrées par le trafic marchandises et en faisant contourner Paris à ce dernier.

En ce qui concerne les transports routiers, vous déclarez, monsieur le secrétaire d'Etat, vouloir faire un effort pour la sécurité. C'est effectivement une question importante qui exige des dispositions que j'ai exposées dans une question écrite. Il faut que soient mises à l'étude, avec les organisations professionnelles, d'autres mesures qui permettraient de mieux garantir la sécurité. Je songe notamment à l'élection de délégués ouvriers à la sécurité, présentés par les syndicats représentatifs et ayant des droits et des moyens d'intervention préventive et d'enquête en cas d'accident de la route.

En conclusion, j'insisterai sur la nécessaire coordination et la complémentarité de tous les transports voyageurs et marchandises. Cela nécessite, de la part du Gouvernement, un effort privilégié en faveur du fonctionnement et des investissements d'entreprises comme la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

Il ne s'agit pas d'opposer la voiture aux transports en commun, mais de donner le goût de l'usage de ces transports collectifs. Encore faut-il que les liaisons existent, ce qui est loin d'être partout le cas. Il faut encore que l'usager ne soit pas transporté dans les conditions lamentables que l'on connaît encore parfois et que les transports collectifs ne lui coûtent pas trop cher.

Or, par exemple, les jeunes sportifs qui veulent se rendre de ma commune, Noisy-le-Sec, à Aubervilliers, doivent déboursier 12,50 francs pour leur transport aller-retour. Je renouvelle donc notre demande de transport gratuit pour les retraités, les scolaires et les soldats du contingent. La perte de recettes occasionnée par ces dispositions devrait être compensée par l'Etat.

Une véritable politique des transports devra s'inscrire dans le cadre d'ensemble de la politique urbaine et d'aménagement du territoire. Elle sera le résultat d'une réelle concertation avec les collectivités locales et les organisations représentatives des usagers. Cette véritable politique des transports ne peut être mise en œuvre sans une large contribution de l'Etat, nécessaire pour rattraper progressivement le retard accumulé ces dernières années.

C'est parce que, cette année encore, ce projet de budget ne permettra pas de donner une réelle priorité aux transports en commun et de rattraper les retards que nous ne le voterons pas. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Jean Valleix. Contrairement à l'orateur précédent, je pense, monsieur le secrétaire d'Etat — et de nombreux collègues le pensent avec moi — que votre budget est important.

Important, il l'est financièrement, certes, mais aussi politiquement.

Son importance financière a été rappelée tant par vous-même que par les rapporteurs, dont je me garderais de reprendre les rapports fort documentés, même s'il m'arrive de m'y référer.

Votre budget approche seize milliards de francs pour l'ensemble des transports, c'est-à-dire plus de 5 p. 100 du budget d'ensemble de la nation. Sa section commune et la section des transports terrestres, avec 11 milliards de francs — soit 70 p. 100 de la dotation totale — représentent à elles seules 4 p. 100 du budget général.



Il est important politiquement, car les transports sont essentiels dans la vie moderne. Ils sont tantôt contraints, tantôt agréments. Il faut diminuer la contrainte et développer l'agrément. Dans un pays de plus en plus urbanisé comme le nôtre, qui s'est industrialisé tardivement mais qui atteint maintenant un niveau d'industrialisation élevé, les transports revêtent une importance capitale, aussi bien pour les déplacements de ville à ville que pour les échanges économiques, pour les hommes comme pour le mouvement des affaires.

Il est un budget d'incitation économique, mais il a aussi des conséquences sociales et humaines. Il contribue à l'aménagement du territoire : c'est vrai pour les villes nouvelles, c'est vrai pour la province par rapport à Paris, c'est également vrai entre les provinces. Il contribue aussi à l'amélioration de la sécurité. Bref, il est un élément de la qualité de la vie et c'est en cela que les 24 p. 100 d'augmentation qu'il comporte ne nous paraissent pas excessifs, mais satisfaisants. Ils sont d'ailleurs consacrés pour l'essentiel aux investissements, ce qui est naturel.

Les 311 millions de francs ajoutés par le collectif budgétaire de septembre dernier au titre du plan de soutien ne modifient pas l'allure générale du budget puisqu'en définitive, ainsi que M. Cornet le rappelait, ils seront, à concurrence de plus 99 p. 100, consacrés à des subventions, qui constituent des interventions indirectes. Ils permettront une majoration substantielle des transferts en faveur des entreprises publiques, notamment la S.N.C.F. et la R.A.T.P., et l'accélération de divers investissements.

Il semble donc que le budget renforce les traits de service public de nos grandes entreprises nationales et que certaines données concurrentielles introduites par la notion de « vérité des prix » soient remises en cause. Ce n'est pas dans le cadre de ce débat budgétaire qu'il convient d'aborder le sujet au fond. Néanmoins, pour des raisons d'équilibre financier et pour des raisons conjoncturelles — je pense à la crise énergétique — quelques réflexions me paraissent s'imposer sur la vérité des coûts plus que sur celle des prix, et sur la recherche, nécessaire me semble-t-il, d'une meilleure complémentarité des transports, pour ne pas parler de la coordination qui, si je puis dire, a trop souvent fait long feu.

J'évoquerai auparavant les problèmes de la S.N.C.F., des transports en commun, de la batellerie.

Les problèmes de la batellerie d'abord.

La situation dans ce secteur est assez peu satisfaisante. La chute du trafic, qui a été de 0,4 p. 100 en 1974 par rapport à 1973, peut être évaluée pour l'année en cours à 6 ou 7 p. 100 par rapport à l'année dernière.

**M. Marc Bécam.** Tant que ça ?

**M. Jean Valleix.** Face à cette situation, les choix sont donc heureux : les crédits, qui étaient de 6 millions en 1973, seront de 22 millions en 1976.

Nous connaissons les handicaps qui freinent le développement de notre batellerie. Il faut — j'y insiste — les surmonter.

Je les énumère succinctement.

Le premier handicap se relève pas directement de votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat. Je le rappelle cependant, après l'avoir évoqué devant M. Galley, ministre de l'équipement : notre réseau de voies navigables est à la fois incomplet et assez incohérent, notamment dans les types de gabarit.

J'avais proposé à M. le ministre de l'équipement que l'on finance enfin hors du budget des voies navigables un grand programme, par exemple la liaison Rhin—Rhône. Tant que nous ne l'aurons pas fait, nous n'aurons pas la maîtrise de notre politique des voies navigables et nous serons contraints, d'une année à l'autre, à ravaler, à parer au plus pressé, sans finalement pouvoir mener à bien aucune entreprise dans un délai raisonnable. C'est si vrai que la liaison Rhin—Rhône nécessiterait les dotations de dix à douze budgets des voies navigables pour être menée à bien.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'appelle votre attention sur ce problème, qui commande tout le reste.

Le deuxième handicap est le manque de dynamisme commercial de notre batellerie. Mais il tient précisément au fait qu'elle est mal servie par ses voies de communication. Il faut développer ce dynamisme commercial, et vous vous y employez. Il faut mettre fin à un protectionnisme vieux de près de quarante ans ou qui, en tout cas, subsiste depuis la guerre.

J'insisterai sur deux orientations qui me semblent devoir être suivies. D'abord, l'expérience de l'office national de la navigation doit être poursuivie et accélérée. J'espère que l'on

aboutira rapidement à la mise en place d'un groupement d'intérêt économique, ou de toute autre structure propre à permettre une concertation entre toutes les parties intéressées. Ensuite, il faut encourager les artisans à participer aux contrats au tonnage. L'action du Gouvernement en ce sens est, je crois, excellente mais je crains — à moins, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous n'ayez des informations rassurantes à cet égard — que l'expérience ne soit pas encore assez concluante.

Un dernier handicap tient aux structures. A cet égard, la société de caution mutuelle créée en janvier 1975 est positive et nous saluons sa naissance avec satisfaction. C'est un fait nouveau. Mais le plafonnement à 450 000 francs n'est pas satisfaisant, dans la mesure où il interdit de recourir à cette société pour la construction des bâtiments neufs. Ce problème des constructions neuves n'a donc pas reçu une solution financière appropriée et satisfaisante.

Toujours en ce qui concerne les structures, j'ai cru comprendre que le Gouvernement se souciait du trafic rhénan et qu'il était prêt à faire un effort en ce domaine. Il ne faut pas en effet laisser nos compagnies face à une concurrence à laquelle elles peuvent difficilement résister et il convient de faciliter davantage leur réinsertion dans le circuit national.

Le rachat des bateaux anciens est une initiative intéressante. Si j'en crois les chiffres cités par M. Boudet, l'affaire se développe de façon très encourageante. Cette mesure sociale, mais qui a une incidence économique indirecte, porte sur 300 ou 400 bateaux. La question qui se pose est de savoir, alors que la flotte ancienne comporte 6 800 unités dont la moitié ont plus de trente ans et qu'il y a 3 800 artisans, si l'effort consenti est suffisant pour mener à bien la rénovation de la batellerie artisanale dans un délai raisonnable.

Peut-on, enfin, espérer la mise en place rapide de la chambre de la batellerie artisanale, à laquelle il a déjà été fait allusion et que je considère comme très importante ?

Le deuxième problème que je souhaite évoquer est celui des transports en commun. Le Gouvernement a retenu leur développement parmi ses objectifs. C'est un choix judicieux. L'augmentation du trafic, l'inversion de certaines tendances, notamment l'augmentation du trafic en autobus, à Paris mais aussi en province, sont autant de données encourageantes.

La progression des subventions à la R.A.T.P. est sensible et atteint près de 22 p. 100. Mais ce qui est remarquable, c'est la relative augmentation du total des recettes du trafic. Le bénéfice de l'inversion des tendances que j'évoquais à l'instant se fait donc sentir sur ce point.

Je me réjouis du succès de l'opération « carte orange », mais vous me permettrez toutefois, monsieur le secrétaire d'Etat, d'exprimer une préoccupation. L'Etat prend une part croissante dans la charge du transport des Parisiens. C'est souvent nécessaire. Je relève cependant les chiffres suivants : en 1974, l'usager acquittait 42 p. 100 du prix du transport ; en 1975, ce sera 39 p. 100 seulement, tandis que l'Etat verra sa part passer de 29,6 p. 100 en 1974 à 31 p. 100 — ce dernier chiffre n'étant que prévisionnel — en 1975.

Où, dans ces conditions, est l'équité par rapport à d'autres régions, et est-ce là une bonne technique financière ?

Au moment où la « carte orange » se développe, il serait intéressant que vos services étudient de très près ses effets sur l'intensification du trafic et sur les rentrées des recettes mais aussi — et c'est le plus important — sur le rôle qu'elle pourrait jouer, dans le sens, soit d'un redressement de la contribution des usagers au financement de la R.A.T.P., soit, au contraire, d'une augmentation de la participation de l'Etat. Il ne faudrait pas que le succès de la « carte orange », qui se traduit par une augmentation du trafic, comporte une contrepartie qui nous rendrait la constatation de ce succès désagréable.

En province, les transports en commun se développent, bien que plus lentement ; mais l'essentiel est que le courant s'inverse. A cet égard, j'évoquerai le versement de transport acquitté par les employeurs. En province, contrairement à ce qui se passe à Paris, près des trois quarts du produit de ce versement contribuent à financer des investissements — et c'est heureux.

Mais lors des journées qui ont été récemment organisées sous l'égide de la direction des transports terrestres de votre secrétariat d'Etat, il est apparu que les collectivités gestionnaires de réseaux souhaitaient que le produit du versement contribue, dans une plus large mesure, à la couverture du déficit d'exploitation. Je crois que le besoin en a été d'autant plus ressenti que lors de la loi de juillet 1973, le Gouvernement s'est refusé à compenser le manque à gagner provenant des tarifs réduits de caractère social. Ne pourrait-on envisager de revenir sur ce

point, au moins partiellement, puisqu'il semble que l'Etat prévoit de normaliser les réductions ou gratuités accordées, en faveur des personnes âgées notamment ?

L'Etat a également pris conscience des difficultés financières que les collectivités gestionnaires de réseaux connaissent, du fait de l'accroissement de leur déficit d'exploitation. Diverses mesures sont venues atténuer quelque peu leurs charges. Parmi ces mesures figurent notamment la réduction du taux de la T. V. A. — ce point n'a pas été évoqué à cette tribune et je suis heureux de le rappeler, car il est important — une participation financière de l'Etat aux investissements et l'extension à de nouvelles agglomérations du versement de transport dû par les employeurs.

Néanmoins les augmentations de tarif autorisées sont insuffisantes et une compensation doit être trouvée pour les collectivités gestionnaires.

En ce qui concerne la S. N. C. F., d'excellents commentaires ayant été déjà faits, j'abrègerai mon propos. Je note toutefois que de grands efforts, et c'est essentiel, sont consentis d'une part en faveur de la modernisation, d'autre part en faveur de la formation des personnels dont on sait la qualification.

La crise a deux effets contraires. Si elle a favorisé le développement du trafic voyageurs, elle a pesé lourdement sur le trafic marchandises et a ainsi entraîné une augmentation du déficit. D'où deux observations.

La première est de pure forme : vos services, monsieur le secrétaire d'Etat, peuvent-il tenter de cerner de plus près les hypothèses de travail ? Nous avons en effet — et c'est le mérite des rapporteurs que d'avoir débroussaillé l'affaire — du mal à cerner certaines évaluations comparatives d'un budget à l'autre, en raison de sous-estimations, notamment des crédits pour les indemnités compensatrices en région parisienne.

Ma seconde observation est plus fondamentale. Elle porte sur ce que j'appellerai « la vérité des prix » et la notion de service public, ainsi que sur les rapports entre ces deux données : comment concilier la notion de concurrence avec une politique de lutte contre l'inflation ?

Avant de conclure, je ferai trois constatations rapides. En 1974 et en 1975, le trafic voyageur a continué à progresser. Mais aujourd'hui la route assume 87 p. 100 du trafic, contre 67 p. 100 en 1959. Pour les marchandises, on constate la même évolution, c'est-à-dire une augmentation du transport par route par rapport au transport par fer. Le transport routier a progressé au rythme de 15 p. 100 par an, contre 4 p. 100 pour le transport ferroviaire et 0,4 p. 100 seulement pour le transport fluvial.

Or, la consommation moyenne, en grammes équivalent charbon par tonne kilométrique, est de 115 pour la route, de 31 pour la voie navigable et de 23 pour le fer. Le manque de coordination entre le rail et la route débouche donc sur un gâchis économique national.

Il ressort du budget de la S. N. C. F. que les charges d'énergie de traction ont augmenté de 72 p. 100 entre 1973 et 1975. Et la R. A. T. P. prévoit, pour 1975, une augmentation de 27 p. 100 de ces charges.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, d'envisager une nouvelle approche, ordonnée autour de trois idées, de ce problème de coordination.

La première idée s'inspire de la notion de service public, qui a un double contenu : l'accomplissement d'une mission, d'une part, le coût du service rendu, d'autre part.

Ma deuxième idée est qu'il faut moins parler de coordination que de complémentarité — et c'est ce que vous avez fait, monsieur le secrétaire d'Etat. Cette complémentarité doit être recherchée à la fois sur le plan technique, sur le plan des tarifs et sur le plan des coûts.

Troisième idée enfin : pourquoi l'Institut de recherche des transports, qui étudie les moyens de transports nouveaux, plus économiques, ne consacrerait-il pas une partie de ses moyens à rénover les moyens traditionnels dont la distorsion actuelle a pour conséquence que la concurrence du rail et de la route coûte de plus en plus cher à la nation ? Cet institut contribuerait ainsi à préciser des orientations qui pourraient éclairer votre politique en ce domaine.

C'est une suggestion sur laquelle j'aimerais connaître votre sentiment.

Sous le bénéfice de ces observations, le groupe de l'union des démocrates pour la République votera votre budget. Il souhaite que vous en puissiez développer l'efficacité économique, au

service de tous les citoyens. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. René Gaillard. Contrairement à ce qui vient d'être dit, on peut se demander s'il existe dans ce pays une politique des transports. La vôtre en effet, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est que le résidu d'une politique d'aménagement du territoire et de la concentration industrielle organisée ou acceptée par le Gouvernement.

La croissance du besoin de transports auquel vous avez à faire face n'est en définitive que la conséquence d'une croissance économique sans harmonie, en un mot, d'une croissance au seul profit du capital.

En favorisant la « mobilité professionnelle », autrement dit l'exode rural et l'émigration régionale, en acceptant l'implantation des industries autour de quelques grands axes, on a créé un besoin de transports artificiel.

Les centres de consommation sont de plus en plus éloignés des lieux de production. Les « émigrés de l'intérieur » font le va-et-vient entre Paris et leur province où leur vraie vie continue à se dérouler. Les travailleurs habitent, par la faute de la spéculation foncière, dans des banlieues de plus en plus lointaines.

Votre budget supporte en fait une partie du coût laissé à la charge de la collectivité par la forme d'organisation industrielle capitaliste.

Le résultat est étrange : d'un côté, des apports budgétaires importants et de l'autre, pour éviter un coût trop insupportable, une politique draconienne de recherches d'économies, quitte à brader quelque peu le service public. Autrement dit, on consent un effort en faveur du secteur rentable, et on ne fait rien pour le reste.

La conséquence est que la continuité territoriale n'est peut être plus assurée en France. Il n'y a pas de continuité territoriale pour l'Ouest et le Sud-Ouest et ces départements « sans train ». Il n'y a pas de continuité territoriale réelle pour les banlieues éloignées ou les villes nouvelles. Surtout, il n'y a pas de continuité territoriale pour tous ceux dont le pouvoir d'achat ne permet pas de prendre l'avion ou les trains de luxe.

En définitive, votre politique des transports oppose encore une fois la France du capital et celle des travailleurs. En suscitant le besoin « d'une consommation de transports » de plus en plus obligatoire, mais de moins en moins satisfaisante, le système industriel s'enfoncé dans une contradiction qui ne peut que justifier la montée des luttes sur le cadre de vie.

Les habitants des grandes agglomérations urbaines souffrent du retard ou de l'absence de transports collectifs et ceux des régions rurales de la fermeture de lignes ferroviaires — dont nous nous félicitons qu'elle soit actuellement stoppée — ainsi que de la suppression de services publics routiers. Les accidents de la route, malgré les mesures prises, augmentent dans des proportions sérieuses.

L'insuffisance des transports dans de nombreuses régions, dont le développement est ainsi freiné, et la priorité d'équipement donnée à certains axes lourds concourent à l'aggravation de déséquilibres économiques et sociaux préjudiciables au pays.

La politique des transports fait obstacle à l'amélioration du niveau de vie et des conditions de travail des salariés des transports, dans la mesure où les lois internes du système capitaliste, l'opposition du Gouvernement vis-à-vis des revendications des travailleurs des secteurs public et privé, la pression des puissances industrielles, financières et commerciales sur les tarifs, la concurrence entre les transporteurs incitent les entreprises à aggraver l'exploitation de leur personnel par une intensification du travail, des réductions d'effectifs, des atteintes portées aux droits acquis, etc.

C'est à la lumière de ces constatations que je vais rapidement opposer les idées directrices d'une saine et cohérente politique des transports telle que la conçoit le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche, profondément attaché à la défense du service public, et qui devra, comme le prévoit le programme commun, être définie et appliquée en liaison avec les collectivités locales et avec le concours de la population et des organisations représentatives.

Il nous apparaît que ce secteur, qui constitue un pivot de la vie moderne, mérite une organisation sérieusement élaborée tenant compte autant des motivations sociales propres à toute activité professionnelle que de ses finalités économiques.

Il s'agit, en effet, de satisfaire aux besoins de la collectivité tout en améliorant les conditions de vie en excluant a priori l'idée de profit, mais en sachant soutenir les actions nécessaires par des tarifs postaux appropriés.

Dans ces perspectives, la coordination et la coopération des moyens mis en œuvre suivant le mode même du transport doit constituer l'axe principal des décisions qui feront appel à toutes les techniques modernes, dans un souci constant de leur amélioration.

A partir de là, la voie est tracée : il s'agit d'utiliser au mieux ce qui existe avant de mettre en œuvre de nouveaux investissements qui seront conçus comme un complément et non dans un but de substitution.

De même, dans une opération-vérité, il faudra imposer à chaque mode de transport ses charges réelles directes et indirectes avant de s'attarder à des comparaisons et de fixer des choix indiscutables, en harmonisant au préalable les actions sociales y afférentes.

Il existe déjà dans ces perspectives de nombreuses mesures à prendre pour améliorer les transports de voyageurs tant en milieu urbain qu'en milieu rural à courte, moyenne ou longue distance. Dans ce dernier cas, il est nécessaire de coordonner les efforts dans les trois directions relevant des techniques ferroviaires, routières et aériennes.

De même, s'agissant d'orienter, d'organiser, de clarifier et de contrôler les transports marchandises, la mise en place d'une politique des prix fondée sur des bases homogènes et sur les coûts, avec intégration progressive des charges d'infrastructure, assortie d'un contrôle efficace des réglementations sociales, tarifaires, fiscales, techniques et de sécurité, s'affirme de plus en plus urgente.

Mon groupe parlementaire fera d'ailleurs sur ces questions et en temps voulu des propositions détaillées.

Aujourd'hui, si nous appliquons notre réflexion successivement aux problèmes de la S. N. C. F., de la route et de la batellerie, nous constatons — je l'ai déjà indiqué — l'absence d'une politique de transports terrestres suivie.

Je ne m'attarderais pas sur les problèmes de la route. Je veux, toutefois, évoquer les routiers « traumatisés » par la crise et répugnant à investir en dépit de l'aide gouvernementale qui offre pourtant gratuitement aujourd'hui et jusqu'au 31 décembre, un camion sur dix aux entrepreneurs de transports — il s'agit de l'aide fiscale à l'investissement s'appliquant à tous les véhicules industriels de plus de deux tonnes et à leur équipement.

On peut, à ce propos, s'interroger sur la coordination « rail-route » dont l'arsenal est compliqué, mais le rendement très mince. Certains exemples prouvent que bien souvent une partie importante du trafic, qui s'accommoderait de la voie ferrée, est effectuée par camions. Si l'alibi des frais de manutention est souvent évoqué, j'y vois un argument en faveur de la multiplication des centres de transport combiné dont le rythme de réalisation devrait être largement augmenté.

Et puis comment ne pas relever que la fiscalité n'a jamais été dissuasive pour la taxe à l'essieu, comme pour bien d'autres d'ailleurs. En revanche, les augmentations de charge autorisée entraînent des frais d'entretien très lourds sur le réseau de nos routes principales. On aboutit au paradoxe suivant : à côté d'un réseau ferré qui n'est saturé que localement, on investit dans le béton pour le compte des transports routiers au lieu d'investir dans le scolaire, le culturel ou le social pour le compte des citoyens.

Bien d'autres observations seraient à faire sur l'évolution qu'a connue la réalité des transports depuis une quarantaine d'années, c'est-à-dire depuis que la technologie des transports a commencé à produire des monstres routiers. Mais nous serons certainement conduits à en reparler.

Je passerai sur les problèmes de la batellerie, dont nous savons, à l'évidence, que le Gouvernement ne se préoccupe pas de maintenir et améliorer ce qui existe, mais bien au contraire spéculer sur la disparition progressive de ses artisans. La concentration en ce secteur d'activité est rare ; la charge de l'Etat, par le biais d'avances remboursables apportées sur reliquats de crédits est pratiquement inexistante.

Il nous faut redire qu'une politique globale minutieusement étudiée nous paraît plus que jamais nécessaire dans les circonstances actuelles. C'est pourquoi la situation économique, la crise de l'énergie, la prise de conscience des nuisances et les besoins d'amélioration de l'environnement nous conduisent à examiner plus particulièrement le sort réservé à l'entreprise nationale qu'est la S. N. C. F.

Le prix de revient des infrastructures, la consommation d'énergie, la pollution, la rapidité et la sécurité sont autant de domaines où le rail semble mieux placé. Il n'empêche que les intérêts privés en jeu ne se soucient nullement de l'intérêt collectif. Pourtant les axes de progrès du chemin de fer ne sont-ils pas en harmonie avec les grandes orientations qui commandent le devenir de notre économie ?

Le chemin de fer est un transporteur de masse et, à ce titre, capable de répondre aussi bien à toutes les exigences du service public qu'aux demandes d'une clientèle dont les desiderata requièrent des moyens puissants et diversifiés ainsi qu'un prix de revient abaissé.

Il est un mode de transport en site propre et, par suite, économe d'espace en même temps qu'avare de nuisances ; il peut donc concilier les nécessités du progrès, les besoins de l'aménagement du territoire et la défense de la qualité de la vie.

Il est enfin un consommateur particulièrement frugal d'énergie. Il est, de surcroît, le seul mode de transport apte à utiliser les sources d'énergie de remplacement susceptibles d'assurer notre indépendance nationale.

Or, pour mieux soutenir les intérêts privés, l'Etat a fermé une partie des lignes ferroviaires au détriment des populations desservies par ces lignes et de l'aménagement du territoire qu'il prétend réaliser. Dans le même temps, il n'accorde pas à la S. N. C. F. les moyens indispensables à sa modernisation et à une politique sociale satisfaisante.

En outre, par la tarification, l'Etat fait jouer à la société nationale un rôle de régulateur de l'économie, surtout en période inflationniste, ce qui est contradictoire avec l'objectif qu'il veut lui imposer d'équilibrer ses comptes.

Vous venez de répéter et d'actualiser, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que vous déclariez à cette tribune le 18 novembre 1974 : « 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. » J'ajoute : en 1975 et en 1976.

Cette situation se trouve encore aggravée par la concurrence anarchique de certains autres transporteurs.

Nous ne nous étonnons donc pas de relever des sommes importantes au titre de la « compensation forfaitaire de l'exploitation pour limitation des majorations de tarifs pour l'Etat ».

En vérité — vous l'avez déjà indiqué l'an dernier — les contributions versées par l'Etat, soit directement à la S. N. C. F. soit à la caisse des retraites, ne constituent que la contrepartie des contraintes qu'il fait peser sur elle.

Après avoir dénoncé ces artifices budgétaires et montré le rôle de régulateur de l'économie qu'on fait jouer à la S. N. C. F., nous devons déplorer le refus de faire participer l'entreprise nationale à la lutte contre le chômage, puisque ses effectifs ont été massivement réduits ces dernières années — 76 000 emplois supprimés en dix ans — au détriment des conditions de travail et de la qualité du service.

La S. N. C. F. est allée également jusqu'au bout de ses possibilités pour les économie techniques. A cet égard, certaines dépenses différées devront être impérieusement engagées dans les exercices à venir ; c'est le cas notamment pour l'entretien de nombreux équipements, tels ceux de la voie.

C'est pourquoi son avenir est conditionné par des décisions politiques et il faut faire justice de la critique adressée sans relâche et selon laquelle la S. N. C. F. est soutenue à grand frais par les contribuables et perpétuellement assistée.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous poserai quelques questions précises.

D'abord — et ce sera la seule où j'évoquerai la R. A. T. P. — que fait-on pour l'aide aux transports urbains en province alors que nous assistons à une concentration des aides sur la région parisienne ?

Ensuite, le « feu vert » ayant été donné à la réalisation de la liaison ferroviaire nouvelle à grande vitesse Paris-Sud-Est, est-il prévu, à proche ou à moyen terme, de mettre en œuvre d'autres liaisons de même nature ?

Par ailleurs, mode de transport à rendement croissant, le chemin de fer a subi plus que les autres les conséquences de la crise économique sur le trafic des marchandises. Dans l'intérêt général, il serait souhaitable que les possibilités du rail soient utilisées à plein. Des mesures d'incitation en ce sens sont-elles envisagées ou à l'étude ?

De même, des créations d'emplois à la S. N. C. F. permettraient à la fois d'améliorer la qualité du service assuré et de fournir à la lutte contre le chômage. Est-il envisagé de donner à la société nationale les crédits nécessaires ?

En outre, le plafonnement des réductions tarifaires évoqué tout à l'heure par mon collègue M. Hamel, qui doit apporter 45 millions de francs en crédits, permettra-t-il, comme vous l'avez déclaré devant la commission de la production et des échanges, « d'étendre aux immigrés le bénéfice des réductions accordées aux familles nombreuses » ou bien, comme le pensent les associations familiales, est-il envisagé d'utiliser ces fonds au bénéfice du réseau de banlieue de la S. N. C. F. et de la batellerie ?

Enfin, il est notoire que les conditions de travail des salariés du transport routier sont particulièrement mauvaises et que la réglementation sociale, tant nationale que communautaire, est très fréquemment transgressée. Que compte faire le Gouvernement pour assurer le respect du premier règlement social communautaire et accélérer la sortie du deuxième ?

Pour conclure, je dirai que c'est toute la politique gouvernementale des transports, inspirée par le laisser-faire, la recherche du profit et le souci des intérêts privés, qui doit être modifiée dans le souci prépondérant de l'intérêt général, en précisant les choix prioritaires et en éliminant les doubles emplois, coûteux et inutiles.

Etes-vous résolu, monsieur le secrétaire d'Etat, à entreprendre cette indispensable révision ? On peut en douter s'il est vrai que certains envisageraient d'autoriser l'exploitation de dessertes régulières de voyageurs à grande distance par autoroutes, créant ainsi une concurrence injustifiée et dommageable à l'entreprise nationale, alors que vient d'être engagée la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Paris—Sud-Est que j'évoquais il y a un instant.

Vous reconnaissez, dans la présentation de votre projet de budget pour 1976, au titre III, la nécessité d'« accroître les moyens des services régionaux », de « franchir une nouvelle étape dans la généralisation à toutes les régions françaises de l'élaboration des schémas régionaux de transport ». J'ai enregistré à ce sujet votre engagement pour la fin de 1977. Mais n'est-ce pas là un implicite aveu des carences antérieures ? Vous savez combien le temps perdu est difficile à rattraper.

Quoi qu'il en soit, l'insuffisance des crédits prévus nous laisse pour le moins sceptiques sur la volonté gouvernementale d'agir efficacement en ce sens. D'où notre refus — vous le comprendrez — de cautionner votre budget. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

**Mme le président.** La parole est à M. Godon.

**M. Gérard Godon.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne serez pas étonné si j'évoque les problèmes de la batellerie : je suis député de Conflans-Sainte-Honorine, petite capitale de la batellerie, où j'ai eu le plaisir et l'honneur de vous accueillir voici quelques mois.

Depuis l'automne 1974, c'est-à-dire depuis un an, les transports par voie d'eau ont été affectés par la crise dans une proportion sensiblement équivalente à celle des autres modes de transport : la diminution moyenne d'activité est de 15 p. 100. Deux secteurs sont plus particulièrement affectés : en premier lieu, les transports publics de produits pétroliers sur le bassin de la Seine et de l'Oise ; en second lieu, plus globalement, les transports de marchandises générales effectués par l'artisanat batelier.

Pour les transports d'hydrocarbures, la récession s'est fait sentir sur le bassin de la Seine et de l'Oise dès le début de l'année 1974, de sorte que la baisse d'activité par rapport à la moyenne des années 1972 et 1973, a été de 20 p. 100 en 1974 et de quelque 50 p. 100 en 1975. En effet, la réduction générale de l'activité économique est venue, en 1975, s'ajouter à la diminution de consommation des produits pétroliers dans les centrales d'E. D. F. desservies par voie d'eau.

Les quatre ou cinq sociétés de transport fluvial qui assurent ce trafic se trouvent donc gravement exposées. La moitié des unités automoteurs et des convois poussés sont désarmées. Des licenciements de personnel ont déjà eu lieu et le chômage partiel est en voie de généralisation.

Le problème posé n'est pas seulement conjoncturel ; il est aussi structurel, comme l'a indiqué mon collègue M. Valleix.

Lorsqu'en 1969, les ministres de l'industrie et des transports de l'époque ont décidé de ne pas reconduire l'accord de coordination entre les transports par conduites Trapiel et les transports par voies navigables, le principal motif invoqué était que la perspective de croissance de la consommation de fuels lourds, spécialement pour les centrales thermiques d'E. D. F. implantées

dans le bassin de la Seine et de l'Oise, garantissait aux transports fluviaux d'hydrocarbures des débouchés en augmentation. Puisque, précisément, les fuels lourds ne sont pas justiciables du transport par conduites.

La crise de l'énergie renverse ces perspectives : les centrales E. D. F. consomment moins de fuel et, d'ici à quelques années, la réalisation du programme d'équipement nucléaire réduira plus sensiblement encore cette consommation.

Il est donc indispensable de mettre au point avec la profession un plan de sauvetage des entreprises concernées, faute de quoi nous risquons d'assister, dans les prochains mois, à la disparition totale d'un outil de transport actuellement excédentaire, mais qui aura encore, en partie, un rôle à jouer dans les années à venir.

La question se pose de savoir si les pouvoirs publics n'auraient pas intérêt à favoriser un large regroupement des entreprises de ce secteur pour permettre une exploitation rationnelle de la cale de transport des hydrocarbures sur les différents bassins navigables : canal Dunkerque—Valenciennes, bassin Seine-Oise, bassin Rhin-Moselle, bassin Rhône-Saône.

Il est, en tout cas, nécessaire d'avoir présent à l'esprit que, si ce mode de transport a moins d'importance que les transports ferroviaires et aériens et si ses problèmes sont moins connus, ce n'est pas une raison pour que les pouvoirs publics s'en désintéressent, alors que le secteur du transport fluvial a apporté sa contribution au développement de l'économie sans faire, jusqu'à présent, appel à des aides publiques. Seule, la crise de l'énergie le contraint aujourd'hui à demander.

Je voudrais aborder également les problèmes de l'artisanat batelier.

La situation de la batellerie artisanale est également préoccupante, car les effets de la récession des transports de sable et de matériaux de construction ont été aggravés par la grève de la navigation belge, qui a duré deux mois — du 24 août au 25 octobre — a paralysé l'ensemble des transports fluviaux, tant à l'exportation qu'à l'importation transitant par la Belgique et immobilisé 600 bateaux, soit près de 15 p. 100 de la cale fluviale française en automoteurs.

Les attentes d'affrètement en bourse atteignent parfois deux mois et, en l'absence d'un système d'indemnisation du chômage pour les exploitations artisanales, le secrétaire d'Etat aux transports a dû recourir à la mise en place d'aides dites « avances remboursables », et ce à deux reprises au cours de l'année 1975. Ce dispositif a été également mis en vigueur pour faire face aux conséquences sur l'artisanat français de la grève belge, mais pour une période d'un mois seulement, alors que la grève en avait duré deux.

Ces difficultés répétées, qui ont motivé un appel exceptionnel à des aides budgétaires, ont fait renaître l'idée d'un fonds d'intervention ou de régulation, qui serait alimenté par un prélèvement sur les frets et par une subvention publique. Cette aide est susceptible d'être bien accueillie par les artisans. Encore faudrait-il que le parc de bateaux ne soit pas alourdi par trop d'automoteurs vétustes que continuent d'exploiter épisodiquement les bateliers âgés à qui une maigre retraite ne permettrait pas de mener une vie décente s'ils cessaient leur activité.

De ce point de vue le montant des indemnités envisagées pour le déchargement des bateaux vétustes devrait être légèrement relevé, mais, surtout, des dispositions fiscales devraient être prises pour que le capital ainsi reçu ne soit imposé ni comme une plus-value ni comme un revenu salarial. Quand un salarié reçoit une indemnité de licenciement, celle-ci n'est pas assujettie à l'impôt. Il doit en être de même pour l'artisan batelier, d'autant qu'il a, à ce moment de son existence, besoin de pouvoir à son logement puisque son bateau constituait jusque-là sa résidence principale.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. Gérard Godon.** Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que la solution de ce problème dépend également de votre collègue, M. le ministre de l'économie et des finances. Je suis persuadé que vous serez auprès de lui notre meilleur avocat pour défendre cette cause. (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 Cavallé, secrétaire d'Etat.** Reprenant les interventions dans l'ordre où elles se sont succédées, je répondrai aux principales observations, critiques et questions qui ont été formulées.

Vous avez été le premier, monsieur Gouhier, à présenter de nombreuses remarques dont certaines sont de portée générale, sur le projet de budget de mon département.

Vous avez d'abord exprimé votre inquiétude quant aux investissements auxquels la S. N. C. F. et la R. A. T. P. pourraient procéder au titre du VII<sup>e</sup> Plan. La réponse est simple. Le VII<sup>e</sup> Plan est en cours de préparation et la commission des transports s'est réunie hier pour la première fois — ce n'est d'ailleurs qu'une coïncidence sans lien avec la discussion budgétaire. Il est donc pour le moins prématuré de préjuger les conclusions auxquelles elle pourra aboutir.

Selon vous, un désengagement de l'Etat dans le domaine des transports en commun s'exercerait au détriment des collectivités locales, c'est-à-dire des contribuables. Permettez-moi de vous faire observer que ce sont aussi les contribuables qui financent le budget de l'Etat.

Je puis vous assurer que les modalités de la participation de l'Etat au financement des investissements ou des déficits d'exploitation demeurent identiques.

Par ailleurs, si le problème de la desserte de Bobigny n'a pas encore trouvé de solution, c'est que les études techniques ne sont pas achevées.

Il avait d'abord été envisagé de prolonger la ligne n° 11. Les études en cours tendraient plutôt au prolongement de la ligne n° 5. Quoi qu'il en soit, le schéma définitif de l'opération ne pourra être arrêté que dans le courant de 1976 et, en fin de compte, l'opération pourra être engagée au cours du VII<sup>e</sup> Plan.

Pour ce qui est des transports de marchandises, je vous ai indiqué dans mon exposé que nous appliquions en ce domaine la politique du libre choix de l'usager qui doit rester l'arbitre entre les conditions de prix et de qualité de service qui lui sont offertes par les différents modes de transport.

M. Marc Bécam. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Il faut en particulier éviter dans toute la mesure du possible les ruptures de charge qui sont toujours très coûteuses et, à cet égard, le budget permettra de poursuivre l'effort qui avait été engagé auparavant en faveur des transports combinés.

J'ai indiqué aussi que j'étais conscient de la nécessité d'adapter les règles de contrôle de l'hygiène et de la sécurité du travail aux particularités de la profession. C'est la raison pour laquelle j'ai chargé le comité social du conseil supérieur des transports, que je viens de créer et qui comprend d'ailleurs des représentants des organisations professionnelles et syndicales, de me présenter très rapidement des propositions concrètes en ce domaine.

Vous avez déploré enfin l'insuffisance des investissements pour les transports collectifs dans la région parisienne.

Je précise que dans le budget de l'Etat, les autorisations de programme pour les investissements de la R. A. T. P. et du réseau de banlieue de la S. N. C. F. augmentent de 53 p. 100 par rapport à 1975 et atteignent 495 millions de francs. L'ensemble du budget des transports terrestres s'accroît de 22 p. 100 en 1976 par rapport à 1975 et je rappelle qu'il avait déjà augmenté de 27 p. 100 en 1975 par rapport à 1974. En deux ans, la croissance globale du budget aura donc été de 55 p. 100.

Vous considérez que cela ne suffit pas. Je ne puis que le regretter.

M. Valleix a d'abord évoqué le problème de la batellerie fluviale. Cette question ayant constitué le fond de l'intervention de M. Godon, je grouperai mes réponses sur ce sujet.

Le déficit des transports en commun, à Paris et en province, pose, c'est vrai, un problème difficile. L'intervention de l'Etat est effectivement différente, monsieur Valleix, et je réfléchis aux moyens de la rendre plus homogène. Mais cela ne peut se faire rapidement.

Toutefois, si l'Etat intervient de manière différente en région parisienne et en province, les fondements de son intervention sont analogues, puisque, à Paris et dans la région parisienne, il participe au déficit des transports en commun urbains, tandis qu'en province il compense le déficit des lignes omnibus de voyageurs. Les deux interventions se chiffrent l'une et l'autre à plus d'un milliard de francs.

En ce qui concerne la « carte orange », autre question que vous avez posée, la compensation tarifaire qui lui est appliquée est identique à celle qui est appliquée aux autres titres de transports à tarif réduit : elle provient, pour la plus grande part, du versement de transport, effectué par les entrepreneurs et qui a d'ailleurs été majoré ou étendu dans la région parisienne lorsque la « carte orange » a été instituée.

Comment répartir la charge des transports en commun que supportent les usagers, l'Etat, les collectivités locales et les employeurs, m'avez-vous demandé ? Je me suis aussi préoccupé

de ce problème important : il est effectivement souhaitable d'éviter un accroissement de la part de l'Etat et des collectivités locales.

Quant à la fixation des dotations budgétaires initiales, il faut bien voir que les contributions de l'Etat sont évaluées au moment de l'élaboration du budget, c'est-à-dire en juin ou en juillet, en fonction du contexte économique général et des hypothèses tarifaires envisagées à cette époque.

En raison de l'évolution rapide de la conjoncture, particulièrement ces dernières années, ces hypothèses ont fortement varié soit en hausse en ce qui concerne les salaires, soit en baisse — malheureusement — pour ce qui est du trafic. Cela explique qu'il y ait un décalage assez important entre les prévisions budgétaires et les dotations finales et que l'on doive ensuite envisager des hausses des contributions de l'Etat.

Monsieur Gaillard, vos remarques sur la continuité territoriale vers l'Ouest ne peuvent s'appliquer qu'à quelques îles : l'île de Ré, l'île de Noirmoutier, car, pour l'île d'Oléron, elle est déjà assurée. Je ne pense pas qu'on puisse soutenir qu'il y a absence de continuité du territoire vers l'Ouest ni que notre politique des transports se fait au détriment de certaines régions françaises. Les améliorations apportées sur les grandes lignes de la S. N. C. F. ont contribué à accroître la qualité du service aussi bien vers Toulouse, Bordeaux, Nantes ou Rennes, pour l'Ouest, que vers Lyon ou Marseille.

Concernant les omnibus, on sait aussi que le Gouvernement a décidé, en juillet 1974, de suspendre le processus de fermeture de lignes. Le coût financier de ce maintien est lourd, puisqu'il atteint cette année un milliard de francs.

Je vous confirme que tous les schémas régionaux de transports seront lancés avant la fin de 1977, avec la participation active, comme vous le souhaitez d'ailleurs, des responsables locaux et régionaux.

En matière sociale, je ne puis que répéter ce que j'ai dit, en répondant à deux questions d'actualité qui m'ont été posées sur ce sujet. Je reste convaincu que la majorité des salariés du secteur public refuse l'aventurisme et fait confiance à la politique contractuelle voulue par le Gouvernement. En fin de compte, c'est la seule qui puisse assurer la sécurité de l'emploi et le progrès social.

Vous m'avez demandé également si des lignes à grande vitesse autres que Paris—Lyon étaient prévues par la S. N. C. F. Ici même, l'an dernier, en présentant le budget à une époque où nous pouvions croire, d'après nos engagements en particulier, que le tunnel sous la Manche serait réalisé, j'avais indiqué qu'une étude avait été effectuée pour une ligne Paris—Nord qui aurait complété le tunnel et aurait permis la desserte de Lille et de Bruxelles par trains à grande vitesse. Il nous faut constater aujourd'hui que l'abandon du tunnel sous la Manche réduit considérablement l'intérêt de ce projet.

Enfin, vous avez évoqué la réglementation sociale.

Je suis très soucieux de faire respecter par les entreprises de transport routier la réglementation du travail, qui est basée sur le règlement social européen. A cet égard, j'ai défini les priorités du contrôle et je soumettrai prochainement à l'Assemblée nationale un projet de loi qui habilite au contrôle de nouvelles catégories de fonctionnaires.

M. Godon a traité les problèmes de la batellerie, qu'avait déjà évoqués M. Valleix. Il est exact que les transports par voie d'eau ont subi une baisse importante — de 14 p. 100 en moyenne — depuis la fin de 1974, comme d'ailleurs les autres modes de transport. Mais il est vrai aussi, comme vous l'avez rappelé, qu'elle a été plus sensible pour les transports d'hydrocarbures sur le bassin de la Seine et de l'Oise et pour les transports de marchandises en général, qui sont affrétés au tour de rôle. Ces mauvais résultats ont été encore aggravés ces mois derniers par le conflit de la batellerie en Belgique.

Bien entendu, cette situation ne nous a pas échappé et si le transport des hydrocarbures sur la Basse Seine et l'Oise n'a donné lieu à aucune intervention publique, le problème qu'il pose n'en est pas moins suivi avec attention. Il n'est cependant pas d'ordre conjoncturel, si bien que toute action doit être replacée dans le cadre de l'évolution du marché des hydrocarbures, aussi bien sur ce bassin que sur les autres axes qui sont desservis par voie d'eau, évolution qui est naturellement liée à la politique énergétique et à la consommation de fuel lourd par les centrales E. D. F.

La batellerie artisanale, qui fonctionne au tour de rôle, a bénéficié de mesures de différentes natures au cours de l'année 1975.

Des avances remboursables ont été accordées entre le 1<sup>er</sup> février et le 30 juin 1975 en cas d'attente à l'affrètement supérieure à quinze jours. Cette mesure a été reconduite le 1<sup>er</sup> octobre dernier ;

une mesure analogue a été appliquée également aux bateliers bloqués en Belgique pendant toute la période d'immobilisation. Mais il ne s'agit là que d'une décision conjoncturelle. J'attends beaucoup plus des mesures à effet structurant qui ont été analysées tout à l'heure par M. Boudet.

Nous avons encouragé la mise en place d'une société de caution mutuelle qui permettra aux bateliers d'accéder plus facilement aux prêts des établissements de crédit.

Par ailleurs, j'ai augmenté le montant des indemnités versées aux bateliers âgés pour le déchargement des bateaux vétustes; le maximum par bateau a été porté de 40 000 à 50 000 francs. Et les crédits inscrits au budget à ce titre progressent en 1976 de 70 p. 100.

Je souhaite enfin qu'un fonds conjoncturel d'immobilisation puisse fonctionner de façon permanente. Un projet en ce sens fait actuellement l'objet d'échanges de vues avec les intéressés.

Je viens de soumettre au Conseil d'Etat le projet de création de la chambre professionnelle des patrons bateliers. Vous aurez à en débattre, je l'espère, rapidement.

Je suis donc, comme vous, confiant dans l'avenir de la batellerie à condition cependant, que celle-ci fasse preuve d'un peu plus d'agressivité commerciale. Par l'effort conjugué de la profession, avec laquelle je m'entretiens souvent de ces problèmes, et de nos services, je pense que nous assurerons l'avenir de cette activité qui mérite que l'on s'occupe particulièrement d'elle. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

**Mme le président.** J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Transports — I: Section commune ».

#### ETAT B

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

« Titre III : — 2 171 190 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 : 22 343 000 francs ;

« Crédits de paiement : 14 895 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 8 311 000 francs ;

« Crédits de paiement : 8 311 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(La réduction de crédit est adoptée.)

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

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

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

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

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

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

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

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

**Mme le président.** J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Transports. — II: Transports terrestres ».

#### ETAT B

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

« Titre III : 2 405 921 francs ;

« Titre IV : 1 897 825 000 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 : 16 900 000 francs ;

« Crédits de paiement : 8 700 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 779 200 000 francs ;

« Crédits de paiement : 202 280 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

**Mme le président.** Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— 3 —

#### RAPPEL AU REGLEMENT

**Mme le président.** La parole est à M. Kalinsky, pour un rappel au règlement.

**M. Maxime Kalinsky.** Madame le président, mon rappel au règlement se fonde sur l'alinéa 6 de l'article 96 du règlement.

Je tiens à protester contre le fait que l'amendement que j'avais déposé concernant le chapitre 53-24 du budget de l'aviation civile a été déclaré irrecevable en raison du libellé de son exposé sommaire.

Cet exposé était le suivant :

« Etant donné l'insuffisance des crédits inscrits au chapitre 53-24 pour la mise en route d'une nouvelle tranche de construction en série du Concorde et l'absence totale de crédits de recherche et d'études, il est proposé de réduire le montant des sommes allouées par le Gouvernement au Concorde pour le mettre devant ses responsabilités et l'obliger à faire au Parlement de nouvelles propositions qui permettraient ce financement. »

Que je sache, on juge de la recevabilité d'un amendement en fonction de son contenu et non de l'exposé sommaire qui en est fait.

Un autre libellé m'a été imposé pour que mon amendement soit recevable: je le défendrai tout à l'heure dans l'esprit même de mon premier exposé des motifs.

Il y a là, à mon avis, une interprétation abusive du règlement. Je constate d'ailleurs qu'un nombre croissant d'amendements du groupe communiste sont ainsi déclarés irrecevables.

L'irrecevabilité d'un amendement est fondée sur l'article 96, alinéa 6, qui indique: « S'il apparaît évident que l'adoption d'un amendement aurait les conséquences prévues par l'article 40 de la Constitution, le président en refuse le dépôt... ».

Refuser certains crédits parce qu'ils sont jugés insuffisants tombe donc sous le coup de l'article 40 de la Constitution, selon l'interprétation de la présidence.

A partir de ce principe, on nous interdira bientôt de voter contre un budget parce qu'on l'estime insuffisant ! Il semble que l'on s'engage hardiment sur ce chemin.

**Mme le président.** Je prends acte de votre rappel au règlement, que je transmettrai au président de l'Assemblée.

— 4 —

## LOI DE FINANCES POUR 1976 (deuxième partie).

### Suite de la discussion d'un projet de loi.

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976 (n<sup>os</sup> 1880, 1916).

### TRANSPORTS (Suite.)

#### III. — Aviation civile.

**Mme 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.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, mesdames, messieurs, les crédits de paiement du budget de l'aviation civile s'élèvent au total à près de 2,5 milliards de francs. Sur ce montant, le fonctionnement se voit affecter un milliard et l'investissement 1,5 milliard.

Ce budget illustre remarquablement le glissement que l'on constate depuis plusieurs années dans la loi de finances et qui tend à privilégier les dépenses ordinaires au détriment des dépenses en capital. Depuis 1972, les premières ont augmenté de près de 60 p. 100 tandis que les crédits de paiement des dépenses en capital sont en stagnation, voire en légère régression.

J'évoquerai d'abord brièvement quelques points particuliers relatifs au secrétariat à l'aviation civile, aux compagnies aériennes et aux aéroports, avant de consacrer la seconde partie de mon intervention à la construction aéronautique civile. On ne saurait, en effet, se prononcer sur des crédits sans s'intéresser aux conditions dans lesquelles ils sont utilisés.

Les crédits du titre III, qui concernent les moyens des services, sont en particulier affectés au fonctionnement du secrétariat général à l'aviation civile. Leur augmentation, très marquée, est justifiée par la progression des rémunérations, notamment des personnels de la navigation aérienne.

La création de plus de 250 emplois, essentiellement dans les services de la navigation aérienne et de la météorologie nationale, est également prévue. A ce sujet on doit noter que les effectifs du contrôle de la navigation ont crû dans des proportions importantes au cours des dernières années, ce qui a permis de rétablir une situation qui était incontestablement difficile. Toutefois, à l'avenir, un certain parallélisme entre la progression des moyens et des effectifs du secrétariat général et l'évolution du nombre de mouvements des appareils devrait s'établir.

La situation financière des compagnies aériennes a été gravement détériorée par les difficultés qu'elles ont rencontrées depuis deux ans. En effet, de 1972 à 1974, les coûts ont été majorés en moyenne de 30 p. 100, notamment en raison de la hausse du prix des carburants.

Malgré une augmentation des tarifs et un resserrement de la structure tarifaire — les tarifs spéciaux ont augmenté davantage que les tarifs normaux — les recettes n'ont pas suivi l'évolution des coûts et les compagnies françaises se trouvent en situation de déficit. Des efforts sont actuellement accomplis pour parvenir à une gestion plus rigoureuse, mais certaines habitudes constituent parfois un handicap bien lourd pour des gestionnaires qui ne s'accrochent pas d'un déficit chronique.

Il est vrai que certaines compagnies supportent des charges dont il n'est pas évident qu'elles aient à les couvrir. La formation du personnel navigant, les tarifs imposés sur certaines liaisons ainsi que les décisions du Gouvernement en ce qui concerne le matériel volant obèrent indûment les comptes. Là comme ailleurs, ces « charges indues » devraient être isolées et financièrement compensées.

La situation d'Air France et d'Air Inter pose le problème du financement de leurs investissements. L'une et l'autre de ces compagnies utilisent des Caravelle qui commencent à vieillir et qui sont grosses consommatrices de carburant. Il faudrait donc que les comptes d'exploitation dégagent des sommes suffisantes pour assurer le renouvellement partiel de la flotte.

Actuellement, Air Inter reçoit une subvention de l'Etat pour l'acquisition des pièces détachées. Quant à Air France, son endettement est fort élevé et il est difficile d'envisager une participation permanente de l'Etat.

Parmi les aéroports français, celui de Paris occupe une place particulière puisqu'il accueille à lui seul la plus grande partie du trafic aérien français. Il a fait l'objet, ces dernières années, d'un programme d'investissements fort important fondé sur des hypothèses de trafic qui n'ont malheureusement pas été vérifiées. Les réalisations se trouvent donc à l'heure actuelle fort au-dessous des prévisions.

En dépit de ces difficultés, la gestion de l'aéroport ne paraît pas avoir été particulièrement rigoureuse.

De 1970 à 1974, les rémunérations versées ont doublé. Les frais de transport et de déplacement ont été multipliés par un coefficient proche de trois. Il est vrai que la mise en service de la plate-forme de Roissy n'a pas arrangé les comptes de l'établissement. Le Gouvernement lui-même estime que le supplément de charges qui en est résulté peut être évalué à 20 millions de francs en 1974 et 100 millions de francs en 1975. Ce supplément est du même ordre que la perte d'exploitation enregistrée par l'aéroport de Paris au cours de chacune de ces deux années. Le déficit sera naturellement comblé par l'Etat. Il devrait également être important en 1976 en dépit d'une forte réduction des investissements prévus.

La politique de prestige suivie par l'aéroport de Paris n'a pas été sans influence sur la gestion des autres aéroports. On constate souvent que des programmes très ambitieux d'agrandissement ont été entrepris ou sont même encore poursuivis sans qu'ils soient justifiés par les nécessités du trafic. Il en est ainsi en particulier à Lyon, à Nice, et dans certains départements ou territoires d'outre-mer. Il est évident que les investissements aéroportuaires doivent à l'avenir être plus rigoureusement proportionnés au développement du trafic.

La commission des finances, ayant à se prononcer sur les importants crédits prévus en faveur de la construction aéronautique civile, il eût été inconcevable sauf à vider ses travaux de leur sens, qu'elle se désintéresse des conditions dans lesquelles ces crédits sont utilisés. La plus grande partie des dotations en capital du budget de l'aviation civile étant destinée à la construction aéronautique, il n'y a pas lieu de s'étonner qu'elle ait consacré une partie de son temps à l'examen de crédits en cause.

Pour ce qui est de l'Airbus et du Mercure, aucune dotation n'est prévue pour 1976. Il n'y a là rien de surprenant, le programme Mercure étant actuellement interrompu et l'Airbus étant parvenu au stade de la série en sorte qu'il n'y a plus de raison que l'Etat finance son développement.

S'agissant du Concorde, la situation se présente différemment. Le budget pour 1976 prévoit 270 millions de francs pour le développement et 500 millions de francs pour le démarrage de la série. Il est certain que ces 500 millions ne faisaient pas partie du programme initial puisque les appareils de série devaient être financés, de façon classique, à l'aide de concours bancaires.

Or ceux-ci n'ont pu pour l'essentiel être mis en place et il n'est, pour l'instant, fabriqué que seize appareils, alors que le coût de l'avion avait été estimé sur la base d'une série d'au moins cent cinquante appareils. L'Etat devra donc prendre à sa charge les frais découlant de la construction d'une série réduite. On estime qu'il en résultera pour lui un supplément de charge de l'ordre de 1,5 milliard de francs pour la S. N. I. A. S., frais financiers compris. En outre, il faudra tenir compte de l'incidence de cette situation sur la S. N. E. C. M. A.

Les 500 millions inscrits au budget représentent une partie de la compensation qui a été prévue par une convention négociée entre l'Etat et l'Aérospatiale. Un prêt de 600 millions de francs sera également accordé par le F. D. E. S. en 1976 pour couvrir une partie de la différence entre le prix de revient et le prix de vente de l'avion.

Le programme Corvette développé par la S. N. I. A. S. a représenté pour cette société un investissement évalué à 320 millions de francs à la fin de 1974. A l'heure actuelle, la société n'a encaissé au total que 19,5 millions de francs sur les quatre appareils vendus.

En revanche, le programme du moteur CFM 56, réalisé en coopération par la S. N. E. C. M. A. et General Electric se déroule dans des conditions satisfaisantes. Le budget de 1976 prévoit des crédits très importants en sa faveur, puisque les autorisations de programme qui y sont affectées atteignent 430 millions de francs. Le développement de cette opération entraînera une augmentation des découverts financiers pendant encore un certain nombre d'années, mais les perspectives sont bonnes, car il s'agit d'un programme qui a été soigneusement étudié et dont les débouchés sur le marché américain ne rencontrent pas d'obstacle particulier.

Au terme de cette intervention, je me dois de faire connaître à l'Assemblée les quatre recommandations qui ont été adoptées par la commission des finances, dont trois à l'initiative de votre rapporteur.

La première recommandation, votée à l'unanimité, est ainsi rédigée : « La commission des finances souhaite que les compagnies aériennes françaises puissent, dans toute la mesure du possible, mettre en service sur leurs lignes des appareils de fabrication française ou des appareils fabriqués en coopération par des sociétés françaises et des sociétés européennes ».

La deuxième recommandation, également adoptée à l'unanimité par la commission, est ainsi conçue : « La commission des finances demande au Gouvernement de préciser dans les meilleurs délais ses intentions concernant l'étude technique, commerciale, financière et l'éventuel lancement d'un avion de transport dont le projet a été annoncé par le Premier ministre au dernier salon du Bourget. Plus généralement, elle lui demande de faire en sorte que le plan de charge de l'aéronautique française soit assuré au cours de la prochaine décennie ».

La troisième recommandation, votée aussi à l'unanimité, est la suivante : « La commission des finances souhaite que la charge de travail dans l'industrie aéronautique française soit répartie aussi équitablement que possible, d'une part, entre les maîtres d'œuvre et leurs sous-traitants et, d'autre part, à l'intérieur de chaque entreprise entre ses divers établissements ».

La quatrième recommandation n'a pas rencontré l'adhésion de votre rapporteur. Elle a été adoptée à l'initiative d'un membre de la commission. L'esprit qui l'inspire et les commentaires qui ont été avancés lors de son examen m'ont paru relever d'une volonté délibérée de faire à la S. N. I. A. S. une querelle que je considère injuste car celle-ci est beaucoup plus, à mon sens, victime que responsable de la situation présente.

Cette recommandation est ainsi conçue : « La commission des finances demande au Gouvernement d'établir un plan en vue du retour à l'équilibre financier de l'exploitation de la S. N. I. A. S. — notamment en matière de sous-traitance — conçu dans le cadre d'une politique globale de la construction aéronautique ».

M'étant opposé à cette dernière recommandation que je me devais cependant, en tant que rapporteur, de présenter à l'Assemblée, je me suis abstenu sur l'ensemble du budget.

Sous le bénéfice de ces considérations, la commission des finances, à la majorité, vous propose d'adopter sans modification le 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.*)

**Mme 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.** Peut-on être rapporteur « pour avis » du budget de l'aviation civile ? C'est le sort qui m'est réservé depuis 1958 où j'ai eu l'honneur de présenter devant l'Assemblée nationale le rapport pour avis de l'aéronautique civile. J'ai donc une certaine expérience, et je dois dire que, les années passant, je pense de plus en plus qu'il s'agit d'une procédure insolite dans la discussion budgétaire et qui fait double emploi.

En effet, sans mettre en cause la prééminence de la commission des finances, ni sa valeur institutionnelle, ni le rôle que nous lui connaissons tous au sein de notre Assemblée, j'avoue qu'après avoir entendu et lu le rapport au fond, chaque année, je trouve — et c'est d'ailleurs un compliment pour le rapporteur — que tout a été dit et qu'il n'y a pas lieu de le redire.

Cette réflexion que je vous livre me conduit à me demander si, dans le cadre de la révision nécessaire je dirai même de la réforme de la discussion budgétaire, nous ne devrions pas reconsidérer le rôle du rapporteur pour avis.

**M. Guy Guerneur.** Très bien !

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** Car, si vraiment il ne fait pas entendre un écho très différent, si, progressivement, son temps de parole et la place qu'il occupe dans le débat vont s'amenuisant, il faudra bien s'interroger, un jour, sur son utilité.

Ce n'est là qu'un aspect de cette discussion budgétaire sur lequel beaucoup de choses ont été dites et sont à dire, mais qui, à certains moments, nous semble trop n'être plus qu'un simulacre.

De même, lorsque nous discutons aujourd'hui des crédits proposés, alors qu'en définitive les choix et les arbitrages ont été opérés dès cet été, nous sommes en droit de nous demander s'il ne serait pas plus utile d'instaurer un court débat d'orientation au mois de juin — nous ne débattrions plus, pratiquement *a posteriori*, un budget dans lequel nous ne pouvons pas modifier grand chose. (*Applaudissements sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

**M. Guy Guerneur.** Excellente suggestion !

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** Un rapporteur de l'aviation civile peut-il se borner à rapporter le budget de l'aviation marchande, civile ? Cela me paraît tout à fait anormal car on ne peut séparer les matériels militaires des matériels civils. Les problèmes de construction aéronautique forment un tout qu'on ne saurait dissocier. C'est pourquoi je demande une discussion globale sur cette politique et une coordination véritable à un certain niveau.

Sur ce point, dans mon rapport, je fais une suggestion certes timide, mais qui serait un début : la création d'un conseil supérieur de l'aéronautique ; que le Gouvernement veuille bien examiner cette contribution de ma part. Ce conseil pourrait comprendre des représentants du Gouvernement, de l'administration, des constructeurs, des utilisateurs, mais aussi des parlementaires. Ses membres pourraient définir certaines orientations, qui semblent absentes actuellement, je n'hésite pas à le dire, et peut-être même une véritable politique de l'aéronautique.

**MM. Paul Vauclair et Jean-Marie Commenay.** Très bien !

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** En tout cas, je me sens tout à fait incapable de définir, seul, une politique de l'aviation marchande et, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous plains grandement de n'avoir à présenter qu'un secteur d'une industrie très importante et qui tient, nous le savons, une place prépondérante en France — mais aussi en Europe ; nous avons, en effet, l'espoir qu'au-delà des difficultés que nous avons connues pour parvenir à une entente entre Etats sur la définition d'un programme européen de construction, nous pourrions jeter un jour les bases d'une véritable industrie aéronautique européenne.

Encore faudrait-il que nous coordonnions mieux notre propre industrie ; encore faudrait-il, aussi, que ces accords ne portent pas simplement sur la fabrication — c'est là chose facile — mais aussi sur des ventes et des achats. En effet, nous avons constaté que s'il était aisé d'obtenir de nos partenaires des accords de fabrication qui permettent à leur industrie de tourner, ces mêmes pays n'acceptaient pas volontiers que leurs propres compagnies utilisent les matériels fabriqués en commun. Nous devons réfléchir à cet état de choses.

Je voudrais parler maintenant d'une autre question importante — que vous connaissez parfaitement, monsieur le secrétaire d'Etat — le Concorde.

Nous nous en sommes préoccupés depuis très longtemps, vous le savez, et nous avons balayé beaucoup d'objections et de critiques et vaincu de nombreux barrages.

Aujourd'hui, Concorde va voler sur les lignes d'Air France reliant Paris à Rio de Janeiro. Voilà la preuve que cet avion est une réussite technique parfaite et qu'il peut être demain une réussite commerciale. Casser la chaîne, interrompre sa production dès que surgiront des difficultés serait la pire des choses. Il faut tout faire pour préserver un avenir difficile. Nous avons fait un pari et peut-être réalisé un peu tôt un projet ambitieux. Mais la réussite dépend aussi de notre volonté de maintenir ce projet. Finalement, notre obstination nous permettra de gagner la partie, lorsque les compagnies aériennes mondiales ne pourront faire autrement que d'aller vers le supersonique et d'adopter, elles aussi, le Concorde.

Se pose également le problème du choix du futur avion de transport. Il remplacera des matériels devenus trop anciens et il peut être, sur les marchés étrangers, un atout pour l'industrie



aéronautique française. Nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien peser un choix qui peut avoir beaucoup d'influence sur l'avenir de cette industrie. Ira-t-on vers le Mercure 200, qui a le mérite d'exister ? Préférera-t-on l'AS 200 de l'Aérospatiale ? Il faut maintenant qu'une décision intervienne rapidement si nous voulons que cet appareil prenne place sur le marché au moment opportun.

Tels étaient les deux points essentiels que je voulais développer au sujet de l'industrie aéronautique française.

Je parlerai maintenant de nos deux compagnies aériennes, Air Inter et Air France.

Répéterai-je tout le bien que nous pensons d'Air Inter, qui ne cesse d'améliorer la qualité de son service, dont la gestion est particulièrement bonne, et qui parvient, en période de crise, à présenter un bilan tout à fait satisfaisant ? Nous devons rendre hommage à cette compagnie dont le comportement est exemplaire.

Pour ce qui concerne Air France, nous ne pouvons ignorer la grève qui s'y prolonge actuellement. Mon propos n'est pas du tout de porter un jugement sur les origines de ce mouvement ; il n'est pas non plus de m'immiscer dans des discussions qui doivent se dérouler entre les partenaires sociaux, de façon contractuelle. Le pire serait, au contraire, de freiner ou de différer la reprise totale du travail par une intervention maladroite ou inopportune.

Je me bornerai donc à faire observer que tout syndicaliste conscient de ses responsabilités sait qu'une grève ne saurait se poursuivre au-delà du moment où elle commence à entamer ou à détruire l'outil de travail. Je crois qu'à la compagnie Air France, dont l'équilibre financier est déjà précaire, ce moment est venu : il faut savoir terminer une grève.

Ce serait une redite, monsieur le secrétaire d'Etat, que de faire remarquer que vos crédits sont modestes. Nous le savons.

Mon collègue et ami M. Baudis, rapporteur spécial, n'a pas manqué de formuler ses souhaits pour l'avenir, c'est-à-dire pour le budget que vous nous présenterez l'année prochaine, notamment en ce qui concerne les crédits d'étude et les avions nouveaux.

Sous ces réserves, la commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, des républicains indépendants, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Madame le président, mesdames, messieurs, le projet de budget de 1976 pour l'aviation civile se monte à 1 005 millions de francs pour les dépenses ordinaires et à 1 757 millions de francs en autorisations de programme.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans l'étude détaillée de ces chiffres : vous les connaissez tous pour avoir lu les différents fascicules budgétaires — en particulier, le « blanc » qui présente le budget de programme — et surtout pour avoir pris connaissance de l'excellente analyse des deux rapporteurs, M. Baudis, pour la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, et M. Labbé, pour la commission de la production et des échanges. Je tiens à leur rendre hommage pour la qualité de leurs rapports et à les féliciter pour le travail considérable qu'ils ont effectué.

Je voudrais surtout, à l'occasion de ce débat budgétaire, vous exposer, en partant de la situation et des problèmes actuels, les grandes lignes de la politique que le Gouvernement entend suivre dans ce secteur des transports, en abordant successivement trois chapitres : les compagnies aériennes, la construction aéronautique et l'infrastructure du transport aérien.

Bien entendu, je suis prêt à répondre ensuite aussi clairement et directement que possible, comme je l'ai toujours fait, à toutes les questions que vous voudrez bien me poser.

Les compagnies aériennes, d'abord. En vous présentant le budget de l'année dernière, je vous avais longuement parlé de la crise du transport aérien qui venait de survenir, à la suite de l'augmentation très importante du prix des produits pétroliers et de la récession économique. J'aurais aimé pouvoir vous dire aujourd'hui que nous en étions sortis.

Ce n'est malheureusement pas le cas, parce que le choc a été d'une violence telle que la convalescence risque d'être longue ; la crise, d'autre part, qui a frappé les principaux pays généra-

teurs de trafic a prolongé la période de stagnation, du moins pour les liaisons internationales, pour une période plus longue que prévue.

Aujourd'hui, bien que des signes de reprise apparaissent ici et là, la situation du transport régulier international, et en particulier celle de nos transporteurs, demeure préoccupante.

Pourquoi ? J'y vois des raisons à la fois internes et externes.

Sur le plan interne, il n'est pas contestable que les prix de revient au siège-kilomètre offert par nos transporteurs soient plus élevés que ceux de nombre de leurs concurrents. Les différences sont nettement plus fortes avec les Etats-Unis ou les pays du tiers monde qu'avec les transporteurs européens.

Ces différences ont de nombreuses origines : certaines sont imposées à la compagnie, par exemple le maintien en service des Caravelle ; d'autres sont le résultat de la gestion intérieure ; c'est ainsi que les frais de personnels relativement lourds sont le résultat d'une politique sociale avancée, dont nous ne pouvons que féliciter le transport français, mais qui — qu'on le veuille ou non — pèse sur les comptes des entreprises.

Dans le domaine du transport régulier, de nouveaux transporteurs apparaissent, qui contribuent à accroître les capacités offertes, et qui, pour percer sur un marché difficile, n'hésitent pas à pratiquer des rabais considérables et illégaux, obligeant ainsi les autres transporteurs à en faire autant, s'ils ne veulent pas perdre leur clientèle : ce phénomène a pris, depuis peu, des proportions inquiétantes, entraînant, pour les transporteurs, des pertes considérables.

Je suis décidé, pour ma part, à lutter contre ces pratiques de dumping avec toutes les armes en ma possession, et, s'il le faut, je saisirai le Parlement de projets me permettant de disposer de moyens juridiques renforcés : il y va de la survie de nos transporteurs.

Cette dégradation des tarifs pratiqués qui n'est en rien compensée par un accroissement du trafic, est accentuée par le développement de la concurrence en provenance des vols non réguliers, les charters. Dans ce domaine, les transporteurs étrangers sont particulièrement agressifs, surtout — mais pas uniquement — dans le domaine des vols longs-courrier où, du fait tantôt du dumping, tantôt de prix plus compétitifs, tantôt de subventions directes ou indirectes des gouvernements, nous nous trouvons en face d'une offensive redoutable qui menace l'avenir de nos transporteurs.

Pour les charters nous nous efforcerons, demain comme hier, de trouver un équilibre qui concilie au mieux les intérêts en présence, en pratiquant un large libéralisme là où les liaisons régulières sont insuffisantes, ou les tarifs mal adaptés, et en adoptant, dans le cas contraire, une politique plus restrictive — même si elle est impopulaire.

Je souhaite que chacun ici mesure bien la nature de l'enjeu. N'oublions pas que le transport aérien français est un des premiers du monde. N'oublions pas qu'il assure notre présence dans près de cent pays, où il est, bien souvent, un de nos meilleurs ambassadeurs, un des meilleurs supports, aussi, de notre commerce extérieur. N'oublions pas enfin qu'il est le premier client de notre industrie aéronautique.

Nous avons donc le devoir d'accorder un large appui à cette branche essentielle de notre activité, même si cela se traduit parfois par un certain protectionnisme vis-à-vis des transporteurs à la demande, qui pratiquent des rabais alléchants, mais dangereux, pour l'avenir de notre industrie et de nos transporteurs.

La situation est différente, et moins préoccupante en ce qui concerne le transport aérien intérieur : Air Inter a réussi à résoudre les problèmes dont je m'étais fait l'écho à cette tribune, et poursuit son développement dans des conditions très satisfaisantes.

Les autres transporteurs, qu'on les appelle du troisième niveau ou les transporteurs régionaux, ont réussi, avec l'appui efficace des collectivités locales, des chambres de commerce et de mon ministère, en liaison avec la D.A.T.A.R., à développer un réseau aérien dense et ramifié, qui irrigue maintenant une bonne partie du territoire ; au point que la desserte aérienne est maintenant considérée comme essentielle au développement de toutes les villes, grandes ou moyennes. N'oublions pas que ce réseau régional, s'il ne transporte que 10 p. 100 du nombre des passagers d'Air Inter, dessert un plus grand nombre de villes.

Après la phase de construction et de développement rapide que nous venons de vivre, il importe que nous abordions une phase de consolidation des entreprises et, dans certains cas, de rationalisation des dessertes.

L'Etat, en délivrant ou en renouvelant les autorisations de transport, devra obtenir des entreprises des justifications économiques accrues, et une amélioration progressive de leur structure financière. Il devra, dans le cas de dessertes menaçant d'être lourdement et longuement déficitaires, s'assurer que ceux qui les subventionnent ont une connaissance satisfaisante des données nécessaires. Il devra enfin, sans se départir du libéralisme qui a été la règle jusqu'ici, s'efforcer d'organiser la concurrence, lors de l'attribution des droits, par une meilleure information de tous.

Cette situation difficile pour toutes les compagnies aériennes a, on peut s'en douter, des répercussions sérieuses sur la construction aéronautique.

J'ai pu me rendre compte, au cours de mon récent voyage aux Etats-Unis, que cette situation préoccupe vivement les constructeurs américains, qui n'attendent pas de reprise sérieuse avant 1977. Ceci les a d'ailleurs conduits à réduire considérablement les cadences — moins de deux avions par mois pour les Boeing 747, les Tristar et les DC 10 — et à procéder à des licenciements massifs.

Cette situation générale ne fait que rendre plus méritoires les succès obtenus par l'Airbus pour lequel neuf ventes fermes et douze options supplémentaires ont été obtenues depuis le début de 1975. Cela démontre bien que, face à une concurrence très dure, cet avion réussit à s'imposer sur un certain nombre de marchés, et je tiens à réaffirmer ici notre foi dans le succès de cet appareil, et notre détermination à favoriser son succès.

L'absence de crédits, dans le projet de budget de 1976, destinés à ce programme, n'est pas en contradiction avec ce que je viens de dire. L'objectif essentiel doit être aujourd'hui de concentrer tous nos efforts sur la percée commerciale des versions existantes B2 et B4, et les résultats sont là pour prouver que cet effort est réel et efficace. Ces versions apparaissent pour le moment bien adaptées aux compagnies aériennes. Nous avons jugé dans ces conditions, et en accord avec nos partenaires, qu'il n'était pas opportun, pour le moment, de lancer d'autres versions.

Il est clair cependant que nous suivons attentivement le marché de cet avion et que nous avons la ferme intention, quand le moment se présentera et sur la base d'un intérêt précis de la part des clients, de lancer toute version dérivée qui serait de nature à accroître ce marché.

Pour Concorde, je m'étais engagé, il y a un an, à faire en sorte que l'avion soit certifié avant la fin de l'année 1975 : mes services ont délivré le certificat de navigabilité le 9 octobre. Je m'étais engagé à mettre l'avion en service commercial en janvier 1976 : cette mise en service est programmée pour le 21 janvier 1976 et des milliers de places ont déjà été vendues.

En ce qui concerne les tarifs, les négociations qui se déroulent actuellement au sein de l'*International Air Transport Association*, l'I.A.T.A., ont permis d'aboutir à un accord sur les tarifs du Concorde à destination de l'Amérique du Sud, et je suis persuadé qu'il sera ratifié par les gouvernements intéressés.

Les dispositions arrêtées prévoient une surcharge de 20 p. 100 sur les tarifs des premières classes, surcharge qui, bien qu'un peu supérieure à celle que nous aurions souhaitée, reste néanmoins acceptable.

Sur l'Atlantique Nord, les discussions n'ont pas encore abouti : si un accord n'était pas possible au niveau des compagnies, les discussions, ainsi que je l'ai dit bien souvent, seraient reprises au niveau gouvernemental avec toute l'énergie nécessaire.

Reste enfin la question fondamentale pour l'avenir de Concorde : je veux parler de l'autorisation d'atterrissage aux Etats-Unis. Le gouvernement américain n'a pas encore pris position sur les demandes d'Air France, mais il vient de décider hier de publier le texte final de la déclaration d'impact sur l'environnement ; c'est le point de départ d'une phase ultime au cours de laquelle le public pourra faire ses commentaires et qui se terminera par une audition publique qui aura lieu à Washington au début du mois de janvier. Les autorités fédérales seront alors en possession de tous les éléments pour prendre la décision dans les semaines qui suivront.

Nous ne pouvons, pour notre part, que regretter ces délais supplémentaires, alors que notre objectif est de mettre Concorde en service sur l'Atlantique Nord le plus tôt possible ; mais il faut bien voir aussi que ces délais résultent de la stricte application de la législation américaine, et je ne doute pas que, dans le même esprit, le dossier continuera à être examiné avec soin et que la décision sera prise en toute équité.

Sur la suite du programme, je ne puis que renouveler ma foi dans l'avenir du transport supersonique et attendre avec confiance les résultats des premiers mois d'exploitation. C'est à partir

de ces résultats que nous pourrons, je l'espère, avec nos partenaires britanniques, décider de la suite à donner à notre coopération.

En ce qui concerne le moteur CFM 56, développé en coopération par la S. N. E. C. M. A. et la firme américaine General Electric, un effort financier important est demandé pour le programme de ce moteur qui doit trouver, entre 1980 et l'an 2000, un marché d'envergure en raison de son faible bruit et de sa consommation modeste.

Le Gouvernement a décidé, en mai dernier, de lancer la phase de développement complet de ce moteur de dix tonnes, qui doit en principe s'étendre sur quatre années.

Compagnies aériennes et avionneurs attachent un grand intérêt à ce moteur. Il reste cependant que nous ne connaissons pas encore avec certitude la date à laquelle un premier avion en sera équipé.

Nous prendrons évidemment toutes dispositions pour adapter la durée de développement du moteur de dix tonnes à ses premières perspectives commerciales.

Cela me conduit, tout naturellement, à évoquer devant vous, le nouveau programme civil dont nous envisageons le lancement, ainsi que l'a annoncé le Premier ministre lors de la clôture du salon du Bourget. Il est évident que ce nouvel avion devra être équipé de moteurs de la nouvelle génération ; à côté de versions dérivées de l'Airbus, on pense donc nécessairement à un appareil équipé de moteurs de dix tonnes de poussée. Deux moteurs permettent de propulser un avion de 150 places environ sur une distance de 2 500 kilomètres. Trois moteurs donnent naissance à un avion de 200 places au moins, capable d'effectuer 4 000 kilomètres. Avec quatre réacteurs, on peut équiper un avion long-courrier de 200 places pour 10 000 kilomètres. Tous ces chiffres sont, bien entendu, des ordres de grandeur.

Pour chacune de ces possibilités, il faut comparer les projets, leur coût, leur marché potentiel, examiner l'intérêt d'avions totalement nouveaux et celui du développement d'avions existants, consulter les transporteurs et aussi, et surtout, nos partenaires, et sur ce point j'aimerais apporter quelques précisions.

Il est évident que ce nouveau avion civil, nous souhaitons le concevoir, le développer, le commercialiser avec l'aide et l'appui de nos partenaires européens. C'est à cette fin que j'ai proposé aux pays constructeurs une concertation approfondie : nos collaborateurs sont d'ailleurs en contact depuis les premiers jours de novembre, et l'examen en commun des marchés, des formules possibles, des perspectives va se poursuivre pendant plusieurs mois. J'espère qu'il débouchera sur le lancement d'une nouvelle aventure commune. J'ajoute que ces discussions font suite à une phase de réflexion menée, sous l'égide des gouvernements intéressés, par les principaux transporteurs.

Mais, parallèlement, nous avons engagé, à leur demande, des discussions avec les principaux constructeurs américains d'avions civils. Plusieurs rencontres ont déjà eu lieu et d'autres sont prévues pour rechercher des sujets de coopération possible ; je dis bien coopération — et non sous-traitance — c'est-à-dire partage équilibré des responsabilités, du travail et des droits pour les deux partenaires dans le développement et la production.

J'ajouterai enfin que, lors du voyage du Président de la République en Union soviétique, un accord a été signé qui prévoit, en particulier, que les deux parties examineront ensemble s'il est possible de coopérer dans le domaine de la construction aéronautique.

Nous sommes donc engagés dans un large processus très ouvert de concertation pour définir quel avion il convient de faire et, aussi, avec qui il faut le faire. Notre souci essentiel en la matière est de conserver et même d'améliorer notre situation dans la construction aéronautique civile, et pour cela nous devons rechercher la solution la meilleure, c'est-à-dire celle qui nous permettra de fabriquer un avion concurrentiel qui se vende bien. Nous ne prendrons de décisions qu'après avoir examiné avec soin toutes les possibilités qui s'offrent à nous.

Je me suis longuement étendu sur ces deux premiers points — compagnies aériennes et construction aéronautique — parce que je sais qu'ils sont un sujet de préoccupation pour beaucoup d'entre vous. Mais je ne voudrais pas pour autant passer sous silence tous les moyens extérieurs sans lesquels il ne saurait y avoir de transport aérien.

D'abord, les aéroports, point de départ et point d'arrivée obligatoire de tout voyage par air.

D'une manière générale, je dirai que nous poursuivons cette année la politique amorcée l'année dernière pour tenir compte de la diminution de la croissance du trafic, c'est-à-dire une politique de rigueur dans les investissements nouveaux. Une seule opération importante nouvelle est programmée : c'est l'extension sud de l'aéroport de Nice, qui permettra, par le déplacement des pistes vers la mer, d'augmenter les possibilités opérationnelles de cet aéroport et de réduire considérablement les nuisances dues au bruit.

Un effort particulier sera fait, en 1976, pour renforcer les mesures de sûreté à mettre en œuvre sur les aéroports pour lutter contre la piraterie aérienne.

En ce qui concerne l'aéroport de Paris, le ralentissement dans l'évolution du trafic aérien conduit à revoir les prévisions qui avaient été faites auparavant. C'est ainsi que la réalisation de la deuxième aérogare de Roissy peut être reculée de deux ans, de 1979 à 1981, la capacité actuelle offerte par Orly et Roissy I étant suffisante jusqu'à cette date. Par ailleurs, la plate-forme du Bourget pourrait être, à partir de 1977, réservée à l'aviation de troisième niveau et à l'aviation d'affaires. Le réaménagement du site est en cours d'examen.

En matière de navigation aérienne, nos objectifs restent les mêmes, à savoir : maintenir le niveau de sécurité, accroître la régularité, réduire le niveau des nuisances et améliorer les conditions de travail des personnels, tout cela en tenant compte de l'accroissement permanent du trafic.

Des progrès importants ont déjà été réalisés dans ces domaines depuis quelques années, mais un effort est encore prévu en 1976 concernant l'augmentation des effectifs : la création de cent vingt emplois permettra de procéder à des recrutements satisfaisants dans les corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, d'électroniciens de la sécurité aérienne et de techniciens de l'aviation civile.

Je suis persuadé que le personnel sera sensible à cet effort qui s'inscrit dans le cadre d'une politique sociale que je m'efforce de concilier, sur la base la plus large possible, avec les organisations syndicales.

Par ailleurs, dans le souci d'augmenter la capacité du système de contrôle de la circulation aérienne tout en conservant des unités de dimension raisonnable où les conditions de travail sont meilleures, la construction d'un centre de contrôle supplémentaire permettant de faire face à l'augmentation du trafic et de doubler le centre de contrôle régional d'Athis-Mons sera lancée après concertation avec le personnel.

C'est aussi sur la base de la concertation que se prépare l'opération de transfert de la météorologie nationale à Toulouse. La rénovation de ce grand service public est en effet liée à un regroupement dans de nouveaux locaux. Le budget de 1976 complète les dotations antérieures afin de permettre le démarrage des travaux dans les délais qui avaient été prévus par les délibérations gouvernementales de 1973. Parallèlement, le Gouvernement a préparé avec soin les mesures sociales indispensables.

Cet exposé vous aura, je l'espère, convaincu, mesdames, messieurs, que, dans la situation difficile que connaît aujourd'hui le transport aérien, le Gouvernement est bien décidé à faire ce qu'il faut pour que la France conserve la place qui a toujours été la sienne depuis les débuts de l'aviation.

Avant de conclure, je voudrais revenir sur quelques observations présentées, au nom de la commission des finances, par M. Baudis.

La première était un souhait : celui que les compagnies aériennes françaises, dans toute la mesure du possible, mettent en service, sur leurs lignes, des appareils de fabrication française ou construits en coopération.

Pour rassurer la commission, je rappellerai simplement qu'Air France a actuellement dans sa flotte trente Caravelle — ce qui représente pour elle une pénalisation importante par rapport à ses concurrents, vous l'avez indiqué, monsieur Baudis — six Airbus et attend la livraison de ses deux premiers Concorde avant la fin de l'année. De même Air Inter utilise vingt Caravelle et dix Mercure.

Quant à l'avenir, j'ai moi-même présidé deux réunions et créé des groupes de travail réunissant constructeurs et compagnies pour qu'ils définissent ensemble les programmes futurs.

J'appelle néanmoins l'attention de l'Assemblée sur le fait que, si nous voulons vendre nos propres avions aux compagnies étrangères, il faut admettre que les autres pays puissent vendre à nos compagnies.

La deuxième observation de la commission portait sur les intentions du Gouvernement concernant un nouvel avion de transport. Je crois y avoir déjà répondu au cours de mon exposé,

mais j'ajouterai — et ceci est aussi valable pour la troisième remarque qui a été formulée — que le problème du plan de charge de l'industrie aéronautique et de la répartition entre les différents maîtres d'œuvre ou établissements doit être étudié en fonction de l'ensemble des programmes civils et militaires.

M. Labbé, pour sa part, a fait état d'une mauvaise coordination entre les départements ministériels concernés par la construction aéronautique et plus précisément entre le ministère de la défense et le secrétariat d'Etat aux transports et a proposé l'institution d'un conseil supérieur de l'aéronautique.

Certes, une coordination est indispensable, à tous les niveaux, entre les deux départements ministériels, et je puis vous assurer qu'elle existe et ne pose aucun problème; mais une coordination entre le transport aérien et la construction aéronautique civile est non moins indispensable.

Bien sûr, aucune organisation n'est parfaite, et la nôtre ne l'est certainement pas; mais la comparaison avec certains pays étrangers montre que la concertation existant, en France, entre la construction aéronautique et le transport aérien présente des avantages certains.

Quant à Air France, qui connaît actuellement des difficultés sérieuses, j'indiquerai seulement, sur le fond, que la compagnie nationale étudie actuellement en liaison avec mes services, un plan de redressement et que le Gouvernement est bien décidé à faire ce qu'il faut pour l'aider à renouer le plus rapidement possible avec la tradition de l'équilibre financier établie depuis dix ans.

Sur ce sujet, monsieur Labbé, je partage votre espérance en ce qui concerne une reprise complète du travail à Air France. Je suis convaincu — je le soulignai d'ailleurs ici encore auparavant — que le personnel ne se laissera pas abuser par un climat d'inquiétude entretenue artificiellement.

J'espère avoir répondu clairement, mesdames, messieurs, aux questions posées par vos rapporteurs et je demande à l'Assemblée de bien vouloir approuver le budget de l'aviation civile de 1976. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République, et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. Alex Raymond. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous voici, comme chaque année, face à face et, comme les années précédentes, nous constatons non seulement que votre budget est réduit à sa plus simple expression, mais encore, chose plus grave, que l'aéronautique française n'a aucune structure ni programme défini lui permettant d'espérer un avenir qui nous mettrait en place favorable dans le concert européen, écarterait de ce fait toute tentative d'absorption, tout appétit gloutin d'un pays qui s'est donné pour but la mainmise mondiale sur l'aéronautique, y compris la construction et les transports.

Les années précédentes, je prenais la peine d'analyser ce budget, chapitre par chapitre, article par article, au risque, du reste, de m'y perdre comme tout un chacun, tant sa présentation, par l'administration des finances, semble être compliquée à souhait pour qu'on ne s'y retrouve pas.

Cette année, je me contenterai de souligner, en dehors d'autres analyses ponctuelles, que votre budget, qui paraît en augmentation de 4 p. 100 en francs courants, accuse en réalité une baisse sensible en francs constants et que nous sommes bien contraints de constater une absence totale de crédits, au chapitre « grands programmes », pour les études de projets nouveaux.

Je vous laisse donc le soin, monsieur le secrétaire d'Etat, de tenter de nous convaincre. Vous avez d'ailleurs essayé à l'instant même. Peut-être certains collègues ont-ils été convaincus. Mais nous, nous ne le sommes pas encore.

Par delà la sécheresse des chiffres, nous voudrions, mes collègues Sainte-Marie, Carpentier et moi-même, en notre qualité de membres du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche, souligner l'impression de « liquidation », de « vide » que nous éprouvons notamment au sujet de la construction aéronautique.

Votre budget de 1976 est un budget triste; il reflète fidèlement une politique médiocre, une reconduction systématique des erreurs du passé.

Il est, bien sûr, le reflet tout naturel du budget de la nation qui, pour les trois quarts ou presque, est un budget de fonctionnement, sans prépondérance aucune de l'investissement.

Quelle misère, quelle démission, quel abandon!

Vous me répondrez, monsieur le secrétaire d'Etat, que les dépenses ordinaires sont en progression. Mais, en réalité, cette majoration masque la stagnation des dépenses en capital.

S'agissant des crédits de paiement, le niveau des dépenses en capital sera, en 1976, inférieur à celui qu'il a atteint en 1972. Compte tenu de l'érosion monétaire, ces dépenses, dans votre budget, sont donc en très vive décroissance.

Or personne ne nierait qu'elles retracent très exactement l'effort réalisé en faveur de la construction aéronautique !

A cet égard, vous détenez un record tout à fait exceptionnel, puisque, à propos de ces mêmes dépenses, vous avez réussi, dans chacun de vos deux budgets, à présenter au Parlement des crédits qui diminuent, en valeur absolue, d'une année sur l'autre. Je ne suis pas sûr que de nombreux ministres puissent se vanter d'une telle performance.

Naturellement, je parle ici des dépenses effectives et non des autorisations de programme dont on ne sait jamais si elles donneront lieu pendant l'année, à des réalisations.

En 1972, les dépenses en capital, qui représentent l'avenir, constituaient plus de 70 p. 100 des crédits. En 1976, ce pourcentage tombe à moins de 60 p. 100. Les chiffres sont parfois éloquentes pour traduire une politique.

Dans la bataille budgétaire, le responsable de l'aviation civile ne jette que le poids d'une bonne volonté dont je lui fais crédit mais, malheureusement, les résultats sont à la mesure des moyens employés.

Le budget de 1976, ce sont aussi les grands programmes aéronautiques de construction civile. De ce point de vue, le bilan que peut dresser le Gouvernement se passe, hélas, de commentaires !

Le Mercure n'existe plus. Quel sera le coût de l'opération et de ses incidences financières sur la gestion d'Air Inter ?

Le Gouvernement, qui est comptable des deniers publics, les a bien légèrement engagés dans cette aventure.

Quant à Airbus, vous vous êtes expliqué tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat. Mais, aucun crédit budgétaire n'est prévu pour 1976. Qu'en sera-t-il alors des versions développées de cet appareil ?

Comment seront-elles financées si ce financement n'est pas public ? Pouvons-nous obtenir une information précise à ce sujet, car on ne lance pas une famille d'avions sans préciser ce qu'on espère en faire ?

Pour ce qui est du Concorde, il faut relever l'extrême lenteur avec laquelle le programme s'est déroulé : quatorze années entre le vote des premiers crédits et l'apparition de l'appareil sur une ligne commerciale ! Certes, vous n'en êtes pas tout à fait responsable. Vous avez annoncé d'ailleurs que l'appareil serait mis en service le 21 janvier. Nous en prenons bonne note, d'autant que cette date est celle d'un heureux anniversaire pour les républicains. (Sourires.)

Etrange destin pour un avion qui vole à vitesse supersonique ! Attendra-t-on autant pour financer le développement de versions améliorées ? Nous ne voyons en effet encore rien à ce sujet dans votre budget.

L'avion Corvete paraît être un échec. Le Gouvernement déclare qu'il a été réalisé sous la responsabilité de la direction de l'Aérospatiale. Cette affirmation est étrange. A ma connaissance, la S. N. I. A. S. est une entreprise publique, et les administrateurs de l'Etat y sont en majorité. Ils prennent, je le pense, des décisions. S'ils n'en prennent pas et s'ils n'endossent aucune responsabilité, le Gouvernement pourrait faire l'économie de quelques jetons de présence.

Le dernier grand programme est celui du moteur de dix tonnes de poussée ; il apporte enfin une satisfaction. Il s'agit d'un bon programme, soigneusement étudié et mené par une société convenablement gérée. Un seul point d'interrogation fait que notre satisfaction n'est pas sans mélange : le partenaire dans cette affaire étant américain, n'aurons-nous pas à le regretter un jour, peut-être proche ? Je souhaite que non.

L'examen des crédits me conduit tout naturellement à évoquer la politique aéronautique suivie par le Gouvernement. Cette politique se caractérise actuellement par trois éléments, dont je traiterai successivement : la situation des sociétés, le choix des hommes et, ce qui plus important encore, les perspectives à moyen et long terme.

D'abord, la situation des sociétés.

Mis à part la S. N. E. C. M. A., heureuse et sympathique exception, l'aéronautique civile est en situation difficile, et vous l'avez souligné vous-même tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat. Toutes les entreprises sont en déficit : Air France, Air Inter, U. T. A., les compagnies régionales, l'aéroport de Paris,

d'autres aéroports et, bien entendu, la S. N. I. A. S. Parfois, ce déficit est lourd ; il arrive qu'il ait tendance à devenir chronique. C'est une situation parfaitement anormale et le Gouvernement a, dans cet état de choses, sa part de responsabilité.

Il est toutefois une autre exception, fort brillante, dans ce tableau peu réjouissant, c'est la Société des avions Marcel-Dassault. Elle se porte bien, elle vend des avions, elle sous-traite dans des conditions très avantageuses. Elle fait des bénéfices, elle s'auto-finance sans trop de problème. Vous êtes, monsieur le secrétaire d'Etat, un très bon ministre pour M. Dassault. Il vous en félicitera peut-être tout à l'heure, s'il est là. Mais je ne le vois pas pour l'instant. (Rires sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

Ensuite, le choix des hommes.

Les états-majors ne sont pas très stables à la direction des grandes entreprises nationales de l'aviation civile. Nous assistons à des mutations rapides. Mais le Gouvernement doit rendre compte de son action. Aussi, l'Assemblée attend-elle de lui qu'il nous dise pourquoi M. Galichon va être remplacé par M. Giraudet ou encore pourquoi M. Cristofini et son équipe ont démissionné. Pourquoi, s'agissant encore de la S. N. I. A. S., avez-vous défilé la structure juridique mise en place voilà dix-huit mois ?

Si le Gouvernement coupe les places avec entrain, il est moins rapide pour remplacer les hommes quand la faveur ne guide pas son choix. Pour la S. N. I. A. S., on dit que, votre lanterne à la main, vous cherchez un homme. Entre le bourreau de service et le chercheur de talents, il faudrait, me semble-t-il, que le secrétaire d'Etat aux transports se détermine enfin.

En attendant, l'Aérospatiale n'est pas dirigée ; c'est une entreprise en déshérence. Cette situation est insupportable et le spectacle qu'elle donne à la nation me paraît inconvenant. Je souhaite que le Gouvernement s'explique sur la situation dans laquelle il a mis cette entreprise.

Enfin, dernier point, mais le plus important : la situation de l'aéronautique française et, partant, de l'aéronautique européenne.

Nous vivons au jour le jour. Il n'y a aucune liaison, aucune harmonisation entre la production et les transports aériens.

Quelles études ont été menées ? Quelles décisions ont été prises en ce qui concerne les versions successives de l'Airbus, alors que des besoins en avions cargos se font de plus en plus sentir ?

Il y a quelques années, M. Guéna, votre prédécesseur, annonçait que des décisions allaient être prises au sujet du lancement d'un programme d'avions de transport ; l'an dernier et à nouveau au milieu de 1975, vous renouveliez cette affirmation ; à l'instant même, vous venez de nous en parler. Et, au dernier salon du Bourget, M. le Premier ministre annonçait le lancement d'un programme d'avions de transport.

Etait-ce le même ou un autre ?

Ecrivant à un sénateur de la Haute-Garonne au début de septembre 1975, M. Bourges, ministre de tutelle, précisait « qu'il était procédé actuellement à un examen détaillé des conditions dans lesquelles pourrait être lancé en coopération le développement d'un nouvel avion de transport civil », et ajoutait-il, « notamment en fonction des perspectives nationales et internationales ».

C'est une réponse très prudente.

Il y a quinze jours, répondant ici même à mon collègue Savary, M. Bourges, le même ministre de tutelle, déclarait que « le Gouvernement se préoccupe de la définition d'un nouveau programme d'avions civils ». Cette fois, on emploie le pluriel.

Qu'en est-il de cette affaire ?

S'agit-il d'un programme fantôme, puisque aucun crédit n'a été prévu à cet effet pour 1976 ?

Pas de programme : mais, non plus, pas d'études. L'année dernière, une modeste dotation concernait les pré-études d'avions avancés. Cette année, rien. S'agissant des avions civils, les perspectives sont-elles nulles ?

Non, il y a une heureuse exception : le plan de relance a permis au Gouvernement d'attribuer 450 millions de francs en autorisations de programme et 325 millions de francs en crédits de paiement pour le Falcon 50.

Le crédit est d'importance. Il est vrai que le prix de cet appareil est élevé et qu'il doit répondre aux besoins de la clientèle américaine. Il faut donc, selon le Gouvernement, accorder des crédits budgétaires substantiels. Décidément, cette politique est à sens unique ; mais nous souhaitons que le Falcon 50 ne subisse pas les avatars du Corvete.

Pas d'études, pas de programme d'avenir.

Pas d'études, c'est en effet la mort lente du bureau d'études de notre société nationale ; pourtant, il a fait ses preuves. Mais, en face, on voit un bureau d'études privé qui tourne et qui utilise à plein la matière grise, grâce à des fonds publics.

Alors, monsieur le secrétaire d'Etat puisqu'on ne veut rien nous dire, puisqu'on ne veut pas de débat public, permettez-nous de redouter le pire.

Supposons que, un jour, quelqu'un... ait l'idée saugrenue de faire France-Aviation ! Non pas en nationalisant les établissements Marcel Dassault qui, s'il était là, opinerait du bonnet, mais en confondant les deux parties dans une même société. Après tout, pourquoi pas ?

Que se passerait-il ?

Nous aurions, d'un côté, une société nationale exsangue, avec un personnel réduit et un bureau d'études déficient, parce que sous-alimenté, et, en face, une société prospère, avec des effectifs plus nombreux et un bureau d'études plein comme un œuf, ayant en portefeuille travail, expérience et pratique.

Comment, en toute logique, compte tenu du régime actuel, concevoir le résultat d'une telle confrontation ? Tout naturellement, c'est la privatisation du secteur avions qui prévaudrait !

J'exagère, me direz-vous. Je ne raisonne pas sainement, ajoutez-vous. Simplement, je risque d'anticiper.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, devant toutes les suppositions, les possibilités, les « qu'en dira-t-on » ou autres exégèses, nous aimerions être informés et rassurés.

Pas d'études, ai-je dit, hormis celle du Falcon 50. Les problèmes de fond sont éludés ; il va de soi qu'ils sont essentiels. J'en retiendrai trois :

D'abord, quelle est la place de l'aéronautique civile dans notre développement industriel ?

Il faudrait la préciser, connaître les grandes lignes de notre action. Si nous devons coopérer, vers quels partenaires vont vos choix ? A cet égard, le moteur de dix tonnes constitue-t-il un précédent ? Allons-nous vers une aéronautique franco-américaine ? Vous êtes allé, il y a peu de temps, aux Etats-Unis d'Amérique ; vous le rappelez tout à l'heure. Le Parlement doit savoir quels ont été vos entretiens à ce sujet. Vous avez, dans votre intervention, il y a quelques instants, entrouvert le rideau ; mais nous attendons avec intérêt de plus amples précisions sur ce point.

**M. Georges Carpentier et M. Louis Darinot.** Très bien.

**M. Alex Raymond.** Ensuite, la place de l'aéronautique étant globalement déterminée, il importerait de choisir pour les cinq, dix ou quinze ans à venir, les programmes qu'elle développera. Il ne s'agit pas d'envisager des perspectives à trop long terme, puisqu'un programme de moteur, par exemple, dure une vingtaine d'années.

Quelles sont vos décisions ? Quels sont les créneaux retenus ? Quelles sont les enveloppes financières que vous vous êtes assignées ? Le VII<sup>e</sup> Plan va commencer dans quarante-six jours : je pense que vos données sont prêtes et je vous demande de nous en livrer les grandes lignes.

Est-ce Lockheed ou Douglas que vous choisirez ? L'accord devrait-il se faire en janvier 1976 ?

Je crois bon de rappeler ici la proposition de résolution présentée par MM. Chevènement, Defferre, Boulloche, Labarrère, Poperen, Darinot et les membres du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche, tendant à la création d'une commission d'enquête parlementaire sur la coopération entre les entreprises françaises et les groupes multinationaux dans les secteurs du nucléaire, de l'informatique et de l'aéronautique.

La politique que vous menez, et qui touche l'avenir du secteur public, comporte déjà et ne peut manquer d'avoir à plus long terme des répercussions importantes à la fois sur notre économie, sur notre indépendance technologique, ainsi que sur les finances publiques.

Une telle orientation marque une rupture avec la volonté souvent affirmée par les précédents gouvernements de parvenir à une politique industrielle à l'échelle européenne.

A ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, peut-on connaître la réaction des sociétés européennes, à la suite du courrier que vous leur avez expédié, et ont-elle eu le temps d'y réfléchir pour vous répondre ?

Enfin, les programmes ayant été choisis, il faut alors déterminer le rôle respectif des entreprises qui vont les conduire.

La situation actuelle doit être revue. Il ne peut y avoir durablement une grande société nationale qui accumule les déboires

et les déficits et une société privée qui, fabriquant les avions militaires, accumule les profits. Il faut rééquilibrer à cet égard la charge de travail de l'aéronautique française.

Peut-être aurez-vous des difficultés qui tiennent à ce que vous avez affaire, d'une part, à une société privée et, d'autre part, à une société nationale.

Pour les résoudre, je vous propose une solution, qui va d'ailleurs de soi, compte tenu des aides qui sont apportées par l'Etat : nationalisez la firme privée. Cela fait, vous pourrez plus facilement remettre sur pied l'aéronautique française. Et si notre collègue Dassault était ici, il en serait certainement d'accord. (Sourires.)

J'avais, l'an dernier, suggéré la même proposition pour Turbo-méca. Je la renouvelle cette année.

Il ressort de tout cela, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'ambiance, le climat social ne peuvent être bons ; vous en conviendrez facilement.

Cette politique fait que se dégrade chaque jour une situation qui était pourtant normale auparavant.

Les personnels s'interrogent sur leur avenir, réagissent, manifestent. On les comprend ! Face à cette attitude et compte tenu des impératifs devant lesquels elles sont placées, les directions appliquent des principes méconnus jusqu'à ces derniers temps.

Air France est en grève. Pourquoi ?

Parce que cette société nationale éprouve des difficultés avec les moyen-courriers.

Nous savons ce que coûte déjà, par an et par unité, la vétusté de certains appareils. Mais renouvelez donc cette flotte, monsieur le secrétaire d'Etat, et vous supprimerez les dépenses inutiles !

En outre, le déménagement à Roissy, qui oblige à entretenir deux centres d'exploitation, ainsi que la mauvaise articulation des correspondances, provoquent un déficit.

Je prétends que l'extrême lenteur des pouvoirs publics à régler les problèmes liés à la compensation par l'Etat du déficit d'Air France — qui est un service public — ainsi que les problèmes propres à la modernisation de la flotte ne sont pas étrangers à la grève actuelle, d'autant que, de ces faits, découlent le blocage des salaires et, surtout, la réduction du quota d'avancement, qui était de 20 p. 100 depuis trois ans et qui passera à 15 p. 100, paraît-il, en 1976.

Alors ne vous étonnez pas ! Et quand entamerez-vous les négociations ?

Le blocage de l'embauche et les licenciements ou mutations d'office à la S.N.I.A.S., sans parler de certaines brimades, ferment les perspectives d'emploi pour des milliers de travailleurs.

Alors, ne vous étonnez pas !...

Les contrôleurs du trafic aérien sont mécontents. Rappelez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que les textes prévoient deux réunions annuelles du comité des relations professionnelles. J'ai déjà évoqué cette question en commission. Vous m'avez répondu que vous y pensiez. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous indiquer les dates auxquelles se tiendront ces réunions, où vous apporterez sans doute des éléments de négociation tangibles.

Oui, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est là un triste budget, lié à une médiocre politique. Le convoi de l'aéronautique française et européenne est mené avec désenchantement. Avec nos sociétés nationales, les sous-traitants, tels Latécoère ou Hurel-Dubois, qui sont attelés au char, craignent l'avenir.

Sur la météorologie nationale, dont vous avez parlé tout à l'heure, nous aurions beaucoup d'observations à présenter, et nous y reviendrons à l'occasion. Mais le transfert des services de la météorologie à Toulouse, décidé il y a trois ans, est-il toujours prévu pour 1980 ? J'aimerais que vous nous le précisiez.

Les mesures sociales mises à l'étude feront-elles bien l'objet de décisions gouvernementales dans le mois et demi qui vient ?

Que de problèmes, monsieur le secrétaire d'Etat, si l'on songe qu'en 1981 on se rendra en deux heures à Lyon par le train à grande vitesse, c'est-à-dire aussi vite qu'en avion si l'on compte le trajet centre ville—aéroport !

Il fut un temps où l'on parlait de la coordination rail-route ; aujourd'hui entrent en jeu les liaisons aériennes. Comment concilier tout cela, avec le peu d'argent dont vous disposez ?

L'année dernière, pour mieux faire passer un mauvais budget et pour combattre un amendement de la commission des finances, vous aviez, au dernier moment, sorti un lapin de votre chapeau. Vous aviez affirmé que vous alliez disposer de crédits

supplémentaires — le chiffre de 50 millions de francs avait été avancé — et vous aviez fait savoir que vous pourriez, en cours d'année, lancer l'étude de la version améliorée du Concorde, comportant des modifications du réservoir central, de la voiture et des bacs d'attaque.

En réalité, vous n'avez, hélas ! bénéficié d'aucun crédit supplémentaire, et personne n'a plus reparlé de votre projet. Certaines mauvaises langues disent même qu'il s'agissait d'une « manœuvre subalterne ». J'avoue ne pas comprendre cette expression.

Pour 1976, le budget est franchement mauvais. Il est le reflet d'une mauvaise politique.

Dès lors, vous comprendrez facilement, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il ne soit pas nécessaire de préciser davantage que nous rejetons les crédits de l'aviation civile. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

**Mme le président.** La parole est à M. de Montesquiou.

**M. Pierre de Montesquiou.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je suis très heureux de prendre la parole après M. Raymond. Ainsi, un Gascon succède à un autre Gascon. (Sourires.)

La construction aéronautique constitue sans doute le secteur d'intervention le plus important du secrétariat d'Etat à l'aviation civile, secteur de pointe dont les retombées sont multiples, mais aussi secteur qui emploie plus de cent mille personnes, souvent très qualifiées ; par comparaison, l'Allemagne fédérale, dans le même secteur, emploie également cent mille personnes et la Grande-Bretagne deux cent mille.

En outre, le maintien en France d'une industrie aéronautique développée garantit à notre pays la possibilité de s'équiper en armes modernes et, par là même, lui confère une plus grande liberté d'action dans sa défense et dans sa politique extérieure.

Or cette industrie aéronautique, vitale pour notre développement économique et notre sécurité, connaît actuellement, surtout en ce qui concerne la fabrication des avions civils, de grandes difficultés. C'est ce que souligne à juste titre M. Baudis dans son rapport.

Le projet de budget des transports, dans le chapitre qui est consacré à la construction aéronautique, attribue essentiellement ces difficultés à une mauvaise conjoncture ; le rapport qui nous a été présenté ne critique pas assez cette conception, me semble-t-il. Il est vrai que l'augmentation du prix du carburant, la baisse du taux de croissance du trafic aérien, le suréquipement actuel des compagnies aériennes entraînent inévitablement une certaine stagnation de la demande d'appareils de transport civil.

Cette mauvaise conjoncture a été ressentie avec acuité par les constructeurs français puisqu'elle a coïncidé avec le début de la commercialisation de l'Airbus, du Mercure et du Concorde, alors même que la compétitivité de nos productions était en partie affectée par des facteurs échappant au contrôle de nos entreprises, telle la sous-évaluation du dollar.

Mais ce ne sont pas uniquement des phénomènes de conjoncture qui sont responsables des difficultés que connaît actuellement la construction aéronautique française et tout particulièrement la S. N. I. A. S.

Nos constructeurs se trouvent en effet placés de façon permanente, structurelle, dans une situation d'infériorité par rapport à leurs concurrents les plus dangereux : les constructeurs américains. C'est à cause de l'asymétrie d'un marché mondial de l'aéronautique civile, dominé par les entreprises américaines, que nos fabrications d'avions de transport civils traversent une période si délicate.

Les causes de la supériorité américaine sont multiples. Je ne les rappellerai pas, mais il serait illusoire de croire que l'industrie aéronautique française réussira un jour par ses propres moyens à occuper une position solide sur le marché de l'aéronautique civile, face à une telle concurrence.

Pour résoudre les difficultés que notre industrie aéronautique ne peut affronter seule et pour lutter plus efficacement contre la concurrence américaine, il faut cesser de concevoir cette industrie en termes étroitement nationaux.

D'autres pays européens connaissent une situation comparable à la nôtre, en premier lieu les Britanniques. En face des géants américains, les succès des constructeurs européens, qu'ils soient français, britanniques, allemands ou néerlandais, n'ont été obtenus que grâce à l'occupation, généralement passagère, d'un créneau technique laissé provisoirement libre par les Américains.

Les pays européens doivent donc maintenant unir leurs efforts pour s'assurer enfin un débouché stable sur le marché aéronautique. D'ailleurs, les développements civils les plus récents, Concorde, Airbus, Fokker 614, Fokker 28, Mercure, ont comporté une collaboration européenne sous une forme ou sous une autre.

Il est regrettable que le projet de budget n'évoque pas les problèmes soulevés par la collaboration européenne qui conditionne l'avenir de notre industrie aéronautique. Nous avons à juger un ensemble d'interventions qui impliquent généralement une collaboration avec d'autres pays d'Europe, mais on ne nous présente pas de ligne directrice. Aucun projet européen cohérent ne se dessine au-delà de ces interventions ponctuelles. Or, la critique essentielle que l'on peut être tenté d'adresser aux programmes réalisés actuellement en coopération bilatérale ou trilatérale concerne leur dispersion. Comme ces programmes ne sont pas insérés dans un cadre unique et cohérent, il en résulte des oppositions d'intérêts entre sociétés, ou pays engagés dans des coopérations contradictoires.

La seule façon de surmonter ces oppositions, c'est d'élaborer avec nos partenaires de la Communauté économique européenne une politique commune de l'aéronautique, comme l'a proposé M. Vallex devant l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale. Il est peu probable, dans l'état actuel des discussions communautaires, que les Etats membres de la C. E. E. s'accordent très prochainement pour définir ensemble une politique aéronautique commune. Il était donc difficile, dans ces conditions, que le projet de budget fût conçu en fonction d'une approche européenne des problèmes aéronautiques. Je ne lui reprocherai donc pas, trop sévèrement, d'ignorer quelque peu la dimension européenne de ces problèmes.

Je soulignerai cependant l'urgence d'élaborer une politique communautaire de fabrication des avions civils. Cette politique consisterait notamment à rassembler toutes les activités aéronautiques concourant à la construction des grands avions de transport civil. Cela implique l'élaboration d'un programme cohérent assurant l'utilisation optimale des ressources.

Une politique aéronautique commune supposerait, en outre, l'établissement d'un programme commun relatif à la recherche de base. Une coopération étroite entre industrie, compagnies de navigation aérienne et pouvoirs publics devrait s'instaurer. Ce dernier point est particulièrement important.

En effet les efforts de coopération européenne ont jusqu'à maintenant porté beaucoup trop sur la fabrication des avions en négligeant leur commercialisation. L'amélioration de celle-ci exigerait une égalisation des conditions d'achat consenties aux compagnies de transport, quel que soit l'appareil qu'elles veulent acquérir.

C'est ainsi qu'une compagnie comme Air Inter devrait bénéficier, lorsqu'elle achète un avion français, de conditions d'achat et de financement aussi favorables que celles que lui proposent les constructeurs américains, c'est-à-dire un crédit de 90 à 95 p. 100 du prix de vente et pour une durée variant de dix à douze ans, à des taux d'intérêt de 8 à 9 p. 100. La compagnie Air Inter serait prête à acheter des Airbus si elle bénéficiait des facilités grâce auxquelles elle a acheté des Fokker en 1968.

L'exécution d'un programme commun de construction aéronautique devrait être soutenue par un financement communautaire, appelé à se substituer progressivement aux financements nationaux. Ceux-ci disparaissant, la formule communautaire permettrait d'éviter les gaspillages, les doubles emplois et les échecs connus jusqu'à maintenant. Elle catalyserait le processus de rationalisation à l'échelle européenne, ce qui constitue, en fait, l'objectif essentiel de la politique aéronautique commune.

J'aurais souhaité que les recommandations adoptées par la commission des finances portent davantage la marque de la nécessaire coopération européenne dont je viens d'esquisser les contours.

La deuxième recommandation, notamment, demande au Gouvernement de préciser ses intentions au sujet du lancement éventuel d'un avion de transport et de faire en sorte que le plan de charge de l'aéronautique française soit assuré au cours de la prochaine décennie. Mais elle semble méconnaître que la réalisation de telles tâches pré suppose la collaboration des pays européens dans le cadre d'une politique cohérente définie en commun.

Il est évident que la politique communautaire ne verra le jour que si une impulsion politique est donnée au sommet. Je souhaite que le Gouvernement français intervienne activement. J'ai souvent défendu, à l'Assemblée de l'U. E. O., la nécessité d'un regroupement des efforts européens. M. Vallex, lui aussi membre de cette Assemblée, y a fait adopter une recommandation proposant la création d'une agence européenne de

l'aviation. Ce serait un premier organe de décision susceptible de favoriser la définition d'une politique européenne de l'aéronautique.

Les 2 et 3 février 1976, un colloque sera organisé à Toulouse par la commission scientifique de l'assemblée de l'U. E. O. que j'ai l'honneur de présider. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir bien voulu accorder votre patronage à cette initiative et d'avoir accepté de participer aux débats.

Je remercie également le maire de Toulouse d'avoir bien voulu donner son accord ainsi que les maires des communes voisines, comme M. Raymond.

**M. Pierre Baudis, rapporteur spécial.** Je serai très heureux de vous accueillir.

**M. Pierre de Montesquiou.** Il serait dangereux de séparer trop strictement l'aéronautique civile de l'aéronautique militaire.

Pour que la collaboration européenne en matière d'avions de combat connaisse un nouvel essor, après la malheureuse affaire du « marché du siècle », il faudrait sans doute utiliser les possibilités qu'offre le traité de Bruxelles instituant l'U. E. O. Il pose les fondements juridiques d'une coopération européenne pour la production d'armements. En effet, le traité de Rome ne fournit pas un cadre juridique approprié puisqu'il ne comporte aucune stipulation concernant la défense.

On ne peut, il est vrai, définir actuellement avec précision la forme future que prendra la collaboration européenne dans le domaine aéronautique. Les observations que je viens de vous présenter ne sont que des suggestions destinées à alimenter un débat à venir. Mais une chose reste cependant certaine : la continuation des politiques aéronautiques nationales centrifuges conduirait à la disparition d'une industrie européenne autonome, ce qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences néfastes pour l'avenir économique, social et politique de notre pays et d'autres Etats membres de la Communauté européenne.

Permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de ne pas séparer des problèmes de la construction aéronautique la situation des contrôleurs aériens à qui vous avez fait des promesses qui n'auraient pas été tenues et qui n'ont pas bénéficié de l'amnistie accordée au moment de l'élection du Président de la République. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

**Mme le président.** La parole est à M. Kalinsky.

**M. Maxime Kalinsky.** Le projet de budget de 1976 montre que le Gouvernement est décidé à poursuivre, et même à accentuer la politique passée, c'est-à-dire la liquidation progressive du potentiel national de production et de transport aériens.

Pour la production, c'est la revue *Air et Cosmos* qui constate : « ... on conduit sûrement et directement l'ensemble de l'industrie aéronautique à la récession puis à l'extinction ».

Dans le domaine du transport, c'est le démantèlement de notre compagnie nationale Air France au profit de certaines sociétés derrière lesquelles se profilent, par exemple, la banque Lazard, la banque d'Indochine, la banque Mirabeau ou Paribas, entre autres.

Toute votre politique actuelle tend à accélérer le processus dans lequel vous vous êtes engagés et qui fait fi de l'intérêt national au profit du grand capital, l'objectif étant le démantèlement de nos entreprises nationales. Alors que le développement de l'économie de notre pays exige la nationalisation des industries clés, vous pratiquez la dénationalisation à un rythme accéléré.

Pour atteindre vos funestes objectifs, vous avez mis en œuvre plusieurs moyens.

Le premier ; c'est l'éclatement des sociétés nationales au profit de filiales remises au privé et chargées des activités les plus rentables, cela va de soi.

C'est vrai pour Air France avec la Sotair, la Sodelair, et le traitement du fret en collaboration avec les transitaires privés, la Servair en association avec une société américaine, entre autres. C'est vrai aussi pour la S. N. I. A. S. et la S. N. E. C. M. A.

Le deuxième moyen, c'est l'abandon de certaines activités au profit d'entreprises privées.

C'est le cas pour Air France pour l'informatique et l'entretien.

En 1963, c'était la partition du réseau africain au bénéfice d'U. T. A. En 1970, c'est l'abandon des escales métropolitaines de Toulouse, de Bordeaux et de Lyon au profit d'Air Inter. Ce sont les protocoles d'accord avec Air Inter et l'U. T. A. qui renforcent les positions de ces compagnies au détriment d'Air France en métropole et en Asie, dans l'océan Indien et au Japon. Les prévisions pour 1976, c'est le démantèlement du fret.

De son côté, la S. N. I. A. S. devient une entreprise de sous-traitance de la firme Dassault. La suppression du directoire et la nomination d'un président directeur général ne vise-t-elle pas, comme le laisse entendre d'ailleurs la presse, à une accentuation de cette soumission de notre entreprise nationale au privé ?

Cette soumission au privé se vérifie également pour la S. N. E. C. M. A.

Il en est de même pour la météorologie nationale. Son transfert à Toulouse vise, en fait, à la cantonner dans le domaine aéronautique. Les secteurs rentables sont abandonnés aux météorologistes et sociétés privées qui utilisent à bon compte l'énorme banque de données et l'imposant réseau de mesures et de transmissions du réseau public. Ce qui coûte cher restera à la charge de l'Etat et ce qui est bénéfique ira au privé. Lorsque l'on sait que la rentabilité économique de la météorologie nationale représente vingt fois son budget, chacun comprend l'intérêt que certains peuvent en tirer.

Le transfert à Toulouse ne répond donc nullement à l'intérêt national. Dans un document daté du mois de juin 1975, de la commission du secrétariat général à l'aviation civile, il est indiqué : « L'augmentation du nombre et de la spécificité des demandes d'assistance à satisfaire laisse prévoir certaines difficultés techniques qui seront inévitablement aggravées par les transferts successifs à Toulouse des différents services centraux parisiens. C'est donc une vue réaliste qui a prévalu pour l'élaboration du VII<sup>e</sup> Plan : la météorologie nationale s'interdisant des actions nouvelles trop ambitieuses ».

Troisième moyen utilisé : la soumission au capital étranger.

Dans la construction aéronautique, on vise à faire un holding à prédominance américaine avec, comme principal partenaire français, Dassault. Les récents voyages de M. le secrétaire d'Etat aux transports ou du représentant du secrétariat à l'aviation marquent une nette volonté d'accepter une sous-traitance technologique.

Cette soumission au capital étranger ne se manifeste-t-elle pas également par les perspectives gouvernementales de créer une super-compagnie Air Europe ?

Quant à la coopération qui doit être entreprise par nos sociétés nationales, elle ne peut se concevoir par des accords qui ne sont, en fait, que des accords de sous-traitances. C'est le cas actuellement. La « coopération » de la S. N. E. C. M. A. avec la General Electric, dont Pratt et Whitney est un des actionnaires, en même temps qu'il est le concurrent de la S. N. E. C. M. A., fait que la General Electric devient maître d'œuvre de l'opération. C'est une coopération à sens unique.

Le quatrième moyen utilisé pour démanteler nos compagnies nationales consiste à leur imposer certaines conditions financières.

N'est-il pas utile d'indiquer d'abord les conditions financières concentrées en faveur des sociétés privées ? Faut-il rappeler, par exemple, que sur les 663 millions de francs que représente la mise au point du Mercure de Dassault, 520 millions de francs ont été fournis par des fonds publics ? Faut-il répéter toutes les remarques faites par la Cour des comptes sur les libéralités gouvernementales vis-à-vis de Dassault ?

L'exemple d'Air France est significatif. Bien qu'en déficit, il a fallu que la compagnie prenne à sa charge le coût de son transfert à Roissy, ainsi que les conséquences financières des décisions gouvernementales d'appliquer des tarifs préférentiels sur certaines lignes ou de créer des lignes nouvelles très déficitaires. La société a subi aussi les conséquences financières du plan Clément Marot.

Dans un rapport de la compagnie Air France, qui date du mois de janvier 1969, il est indiqué : « certaines demandes de l'Etat ont un effet direct sur les dépenses de l'entreprise et le problème des contreparties financières — d'ailleurs prévu par les textes — devra peut-être, être réglé avec plus de précisions à l'avenir ». Qu'en est-il aujourd'hui ? Il semble bien que rien n'est changé, au contraire même car la situation s'est aggravée depuis.

La compagnie Air France a subi encore les conséquences du racket des pétroliers et nous avons lu avec intérêt la déposition de M. Ratier dans le rapport de la commission d'enquête parlementaire. Il faut dire que, depuis, M. Ratier a été déplacé.

Au total, on peut estimer à plus de 900 millions de francs les charges indues supportées par la compagnie nationale Air France. Son endettement atteint maintenant un niveau insupportable.

Favorise-t-on la compagnie pour son équipement en Concorde lorsqu'on lui impose de financer cet appareil en contractant des emprunts auprès de banques étrangères et à des taux usuraires ?

Quelle politique mène-t-on ? On peut se le demander quand on constate qu'Air France possède des Boeing qui restent au sol et qu'elle vient d'acheter quatre Boeing 707 usagés à la Panam.

Ils coûteront très cher pour leur mise aux normes françaises et ne seront opérationnels que dans quatre ans ? Tout cela, alors que la version Airbus B 4 pourrait avantageusement remplacer sur certaines lignes les Boeing 707, tout en permettant des économies non négligeables de carburant !

Il est très possible de répondre aux légitimes revendications des travailleurs qui se chiffrent à moins de un dixième du total des économies qui peuvent être réalisées, comme le suggèrent les organisations syndicales.

Le cinquième moyen utilisé, et qui n'est que la conséquence des précédents, c'est le frein que vous serrez de plus en plus fort pour tous les équipements, pour la recherche, et pour la production.

La revue *Air et Cosmos* constate dans son éditorial du 4 octobre dernier : « Le VI<sup>e</sup> Plan a décidé que l'industrie aéronautique française devrait vivre et se développer grâce au secteur civil. Or depuis quinze ans pour le Concorde, dix ans pour l'Airbus, six ans pour le Mercure, aucun nouveau programme d'avion de ligne n'a été lancé. Depuis des années, on parle pourtant de toutes sortes de formules : bi, tri ou quadriréacteurs. Aucun des projets étudiés n'a encore obtenu l'aval ses pouvoirs publics. Or le temps presse. »

Aucun plan de développement de la construction aéronautique s'appuyant sur le moteurs de dix tonnes de poussée, le CFM 56, n'est mis à l'étude. Les productions du Concorde, de Corvette et de l'Airbus sont bloquées. C'est un véritable gâchis et un gaspillage des capacités techniques de la recherche et de la fabrication française.

La poursuite des travaux à Roissy par l'Aéroport de Paris est bloquée, car votre politique vous rend pessimiste pour l'avenir. Vos planifications sont sérieusement mises en cause. Les seules que vous respectez sont celles qui visent à la régression.

Dans un autre domaine, des progrès importants ont été obtenus dans la recherche pour la limitation du bruit à la source des avions. Il a fallu que les luttes des riverains vous l'imposent. Mais il reste encore beaucoup à faire, car vous n'y consacrez encore que des moyens limités.

Vous avez été conduit à publier le décret du 13 février 1973 qui reconnaît le droit à l'insonorisation de certains bâtiments publics et dans des zones limitées pour les riverains.

Les ministres de l'éducation et de la santé se sont engagés à donner des subventions complémentaires, afin de limiter la participation des compagnies aériennes dont la responsabilité a été reconnue par la justice. Mais, entre les engagements et les réalités, il y a une très grande marge. Les subventions promises sont absentes, car les crédits ne sont pas disponibles. Ainsi, les travaux sont bloqués et plusieurs milliards d'anciens francs du fonds spécial dorment. Ils ne peuvent être engagés, en l'absence du complément de subventions d'Etat. A ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, avez-vous entrepris des démarches auprès de vos collègues de l'éducation, de la santé et de la culture ? Quels en sont les résultats ?

Tous les faits montrent bien que c'est une politique anti-nationale qui est menée à l'heure actuelle dans tous les domaines de l'aviation civile. C'est une politique de soumission au grand capital avec une préférence pour les Etats-Unis ; une politique de soumission au capital privé et étranger ; une politique d'abandon dans la production. Ce sont les travailleurs qui font les frais de cette politique de dénationalisation.

C'est à la S. N. I. A. S. et dans ses filiales que l'on assiste à la limitation maximum voire à la liquidation des bureaux d'études. En 1970, avec l'arrivée de M. Ziegler, ce fut la fermeture de Villaroche, Clamart et Courbevoie, et la suppression de 2 409 emplois. En 1974, à l'arrivée de M. Cristofini, a été décidée la fermeture de Châteauroux et du bureau d'études de Suresnes, soit 1 400 salariés en moins. Quelle décision nouvelle de liquidation va provoquer la nomination attendue d'un nouveau président directeur général. N'est-ce pas le rôle ingrat qu'on impose au P. D. G. qui raréfie le nombre des volontaires pour occuper ce poste ? Ne cherche-t-on d'ailleurs pas à laisser pourrir la situation de sous-utilisation des capacités de la S. N. I. A. S. ?

Il en est de même pour toutes les entreprises de fabrication aéronautique. L'effectif de l'entreprise Latécoère est passé de 1 200 à 900 personnes, celui de Hurel-Dubois de 920 à 660, et la direction de l'entreprise envisage la fermeture du bureau d'études au 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Où en sont les créations d'emplois nécessaires à la navigation aérienne et à la météorologie nationale ? En tout cas, ces créations sont loin d'être inscrites dans votre projet de budget de 1976.

En ce qui concerne Air France, il devait y avoir des créations d'emplois avec la mise en service de Roissy. La réalité a été inverse : il y a eu une perte de 800 emplois.

Le Gouvernement refuse de donner satisfaction aux revendications des travailleurs. Pourtant, que nous indiquent les chiffres ? Le chiffre d'affaires de la compagnie Air France a progressé de 26,5 p. 100, les frais financiers de 48,1 p. 100, le coût des carburants de 243,9 p. 100 et les frais de personnel de 19,1 p. 100 seulement.

La compagnie déclare d'ailleurs : « Air France est bien placée pour ce qui est du coût direct de l'heure productive. »

Les causes de ces difficultés sont ailleurs et j'en ai fait la démonstration.

Ce sont les travailleurs qui défendent la compagnie nationale lorsqu'ils exigent que soient engagées des poursuites judiciaires contre les compagnies pétrolières qui ont pratiqué les ententes illicites, afin d'obtenir le remboursement des sommes dont la compagnie a été rackettée.

Et c'est contre les travailleurs, contre leurs organisations syndicales, que Air France engage un procès et réclame un milliard d'anciens francs.

Rien contre les pétroliers, tout contre les travailleurs !

Quand vous démantelez nos entreprises nationales et bradez l'industrie aéronautique nationale au capital étranger, comment ose-t-on accuser les travailleurs de porter préjudice aux intérêts de l'entreprise alors qu'ils luttent pour la défense de leur emploi, pour que soit maintenu et que se développe leur outil de travail ?

Dans le cadre de votre politique répressive, vous portez de nouvelles et graves atteintes aux droits syndicaux et au droit de grève qui sont constitutionnels.

Vous envoyez la police contre le personnel en grève au lieu d'engager de véritables négociations : c'est ce que vous appelez une politique de décrispation et de concertation.

Il faut faire un choix : ou satisfaire les demandes des banques et des pétroliers ou satisfaire les revendications du personnel. Vous avez fait votre choix, vous comprendrez que le nôtre soit différent.

C'est une toute autre politique qui est nécessaire pour répondre aux intérêts nationaux et aux intérêts des travailleurs car, une fois de plus, la démonstration est faite que l'intérêt national se conjugue intimement avec les luttes que mènent les travailleurs.

Sortir de l'ornière dans laquelle vous mettez le transport aérien et la construction aéronautique, c'est d'abord mener une politique audacieuse en faveur de nos compagnies nationales ; c'est aussi procéder à de véritables nationalisations du transport aérien ; c'est mettre fin à cette politique d'éclatement qui permet de procéder à un démantèlement accéléré des sociétés nationales au profit des grandes firmes américaines en particulier ; c'est engager les sommes nécessaires aux études et à la recherche afin de mettre en chantier de vastes programmes de construction qui peuvent être très concurrentiels sur le plan international ; c'est développer une véritable politique de coopération, y compris avec les pays socialistes, et non poursuivre une politique de soumission comme cela est le cas actuellement.

Il faut, enfin, ouvrir le transport aérien aux masses populaires de notre pays. Ce moyen de transport ne doit pas demeurer l'anapage d'une infime minorité de Français et, comme pour la S. N. C. F., les travailleurs doivent pouvoir bénéficier de tarifs spéciaux pour leurs congés annuels.

Votre politique étriquée dans le domaine du transport aérien tend à liquider progressivement notre potentiel national. C'est l'inverse que nous proposons : c'est une politique audacieuse de recherche, de production et d'expansion.

Ce sont les solutions que préconise le programme commun de la gauche. Vous menez une politique de régression économique, de soumission au grand capital, de combat contre les travailleurs. Nous nous opposons résolument à vos visées. Donc, tout naturellement, nous voterons contre votre budget. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Cressard.

**M. Jacques Cressard.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la circonscription que j'ai l'honneur de représenter au Parlement ne connaissant pas les soucis que peut susciter actuellement l'industrie aéronautique, mon intervention n'en aura que plus d'objectivité.

Je présenterai quelques réflexions sur les chances de l'aéronautique française au regard de la situation générale du marché de l'aviation commerciale.



Depuis 1945, le marché des transports aériens du monde occidental a connu une croissance aussi rapide que continue, du moins jusqu'en 1973.

Au cours de cette évolution, le marché des compagnies européennes et des compagnies mondiales non américaines s'est développé pour aboutir à la répartition suivante : alors que les Etats-Unis bénéficient de plus de 50 p. 100 du marché, l'Europe de l'Ouest se partage environ 26 p. 100, les autres pays d'Amérique latine, d'Afrique, d'Asie — particulièrement le Japon — le reste, à savoir moins du quart.

Les conséquences en sont un important transfert d'emplois industriels au profit de l'aéronautique des Etats-Unis et au détriment de l'Europe, un important facteur de déséquilibre de la balance des comptes entre les Etats-Unis et l'Europe.

Si l'on veut assurer la survie de nos industries européennes, il faut se donner comme objectif de reconquérir une position sur le marché au moins équivalente à celle du marché européen actuel, soit 25 p. 100 du total, ce qui permettrait de quadrupler notre actuelle production.

En clair, cela signifie qu'il faut non seulement consentir un effort pour développer des produits répondant aux besoins actuels du marché de l'aviation, mais surtout dégager une volonté politique, tant nationale qu'euro-péenne, d'affronter avec vigueur la compétition américaine.

Or, si l'on en croit les rapports de la Commission économique européenne, pendant la même période, l'industrie aéronautique des Etats-Unis a réussi à conquérir 93,5 p. 100 du marché, ce qui ne laisse que 6,5 p. 100 pour l'industrie européenne et celle des autres pays du monde occidental.

En clair, cela signifie que l'industrie européenne est descendue très au-dessous des besoins de son propre marché qui a été conquis par les Etats-Unis.

Pour ce combat économique, l'industrie européenne dispose d'un atout exceptionnel, l'Airbus, que même les plus grands industriels américains considèrent comme très compétitif.

Il est nécessaire, en toute priorité, de tirer de l'Airbus toutes les retombées possibles qui assureraient, d'une part, l'emploi et, d'autre part, amélioreraient notre balance des comptes.

Avec nos associés européens, il faut consentir un effort pour développer la famille Airbus en diversifiant les moteurs, en créant des versions cargos tant pour les besoins civils que militaires, en créant avec le moteur CFM 56 une version quadrimoteur à usage commercial transocéanique et à usage militaire pour le ravitaillement et la surveillance lointaine.

Il est regrettable que dans le budget que vous nous présentez, ne figure aucun effort de financement dans ce sens, alors qu'il existait là une priorité. A l'occasion d'un prochain « collectif », ne pourriez-vous pas amorcer cet effort nécessaire ?

M. Claude Labbé, dans son rapport, pose la question de la création d'une industrie aéronautique européenne, mais il note, avec raison, qu'auparavant il faut opérer une coordination très approfondie de l'aéronautique française.

Quand on évoque la possibilité d'une coopération avec les Etats-Unis, on ne peut que faire sienne l'interrogation de M. Labbé.

En effet, cette coopération entre l'industrie européenne et l'industrie américaine doit être abordée avec beaucoup de prudence et il ne faut pas oublier que les accords avec Douglas, au moment de la création de Caravelle, ont surtout bénéficié à la firme américaine.

Si l'on veut développer les possibilités du Mercure 200 il faut que l'accord qui pourrait être passé avec toute firme américaine soit accompagné de la garantie d'une pénétration certaine du marché américain. Sinon, nous serions une nouvelle fois les perdants.

Ne pas craindre l'affrontement avec les Etats-Unis, avoir le courage politique de son action économique, voilà ce qui a permis la victoire de Concorde.

En effet, l'Europe, en affrontant l'Amérique dans ce secteur nouveau du transport aérien à vitesse de croisière supersonique, n'a pas hésité à prendre les risques d'un conflit économique.

Jusqu'alors, les Etats-Unis avaient contrôlé toutes les étapes nouvelles du transport aérien avec les DC 3, avec les DC 4 et les Constellation, avec la génération des jets, Boeing 707 et Douglas DC 8, et aussi bien le président Kennedy que les présidents Johnson et Nixon avaient déclaré que les Etats-Unis se devaient de contrôler le marché du supersonique.

Mais autant Concorde, dont le programme avait été lancé en 1962 par le général de Gaulle et M. MacMillan, vient de gagner techniquement en obtenant en octobre 1975 son certificat de

navigabilité, autant le programme S. S. T. lancé par le président Kennedy en 1963 a été marqué en 1971 par l'échec technique du projet Boeing 2707.

Concorde entrera en service au début de l'an prochain sur les lignes de l'Amérique latine sous les couleurs d'Air France et du Proche-Orient sous les couleurs de la British Airways.

Seules des négociations économiques marquées par une grande volonté politique permettront d'ouvrir au supersonique le marché nord-américain.

**Mme le président.** Veuillez conclure, monsieur Cressard.

**M. Jacques Cressard.** Je vous demanderai d'accorder encore trente secondes au Concorde, madame le président. Bien que supersonique, il faut qu'il ait le temps d'atterrir ! (Sourires.)

**Mme le président.** Je veux bien être libérale, monsieur Cressard, mais si chaque orateur respectait scrupuleusement son temps de parole, nous pourrions terminer la discussion avant le dîner. Dans le cas contraire, nous n'en aurions pas le temps.

**M. Marc Bécam.** Pensez aux marins ! Ce soir, ils seront de quart !

**M. Jacques Cressard.** C'est aussi la volonté politique qui doit permettre de relancer la production de Concorde au-delà des seize unités actuellement prévues. Cette volonté montrera que l'Europe peut, sans crainte, entrer en compétition avec la puissance américaine.

C'est cette volonté politique que je regrette de ne pas voir assez affirmée dans votre projet de budget, même si vos propos à la tribune peuvent partiellement nous rassurer.

Nombreux sont ici les parlementaires décidés à vous soutenir dans ce combat difficile, monsieur le secrétaire d'Etat. Plus la détermination politique du Gouvernement sera grande, plus le soutien de la majorité sera massif. (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. Pierre Mauger.** Très bien !

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

**M. Jean Fontaine.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je n'ai pas la prétention de dresser en cinq minutes un tableau exhaustif des problèmes de l'aviation civile.

Je me bornerai donc à vous poser quatre questions et à vous présenter une suggestion, tout en m'excusant de descendre des grands principes aux préoccupations locales puisque, aussi bien, je traiterai de la desserte du département lointain que je représente : La Réunion.

Comme vous le savez, le problème du désenclavement de la Réunion nous préoccupe beaucoup.

Hier, à cette tribune, à l'occasion de la discussion du budget des départements d'outre-mer, M. Stirn nous a déclaré triomphalement qu'il avait obtenu, après avoir effectué des démarches auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, la libéralisation totale des charters pour les liaisons Etats-Unis—Antilles — à l'exception de New York où il n'y aura que deux vols par semaine — et Canada—Antilles, ainsi que la libéralisation générale des charters au départ de Zurich, Francfort et Milan pour les Antilles.

Mais, dans tout cela, il y a une grande absente, une grande oubliée, une grande laissée pour compte, La Réunion.

Etes-vous décidé, monsieur le secrétaire d'Etat, à faire montre de la même générosité à notre égard et à permettre, en toute justice, en tout équilibre — c'est le mot que vous avez employé tout à l'heure — la libéralisation des charters à destination de notre département ?

Ma deuxième question est la suivante : chaque fois que j'ai demandé à votre secrétariat d'Etat l'aménagement des tarifs aériens pour mon département, il m'a été répondu que la mise en service du Boeing 747 gros porteur rendrait plus accessibles les tarifs de « bloc-sièges ». Eh bien ! les Boeing 747 sont arrivés et nous n'avons toujours pas les tarifs de « bloc-sièges ». Pourtant, le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter, passant de 163 000 en 1973 à 184 000 en 1974. Et celui qui vous parle, sous le contrôle du service des transports de l'Assemblée, peut vous dire qu'il rencontre des difficultés pour obtenir une réservation lorsqu'il doit rejoindre son île. Il est vrai que, lorsqu'il arrive dans l'avion, la plupart des places sont occupées par des passagers appartenant à la compagnie.

Ce ne sont pas les passagers qui manquent. Il faut donc aménager les tarifs et ne me dites pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous avez mis en place 4 000 places de tarif économique, car les conditions qui sont imposées limitent considérablement le nombre des bénéficiaires.

Troisième question : ne serait-il pas possible d'obtenir la modulation du tarif de fret pour privilégier les marchandises de première nécessité aux dépens, si c'est nécessaire, des produits de luxe ?

Ma quatrième question a trait à votre personnel, monsieur le secrétaire d'Etat.

Vous avez embauché des Réunionnais dans le cadre du décret n° 48-1018 du 16 juin 1948. Or, alors que des contractuels soumis à ces dispositions statutaires peuvent venir travailler à La Réunion, on refuse à mes compatriotes de venir dans les mêmes conditions en métropole, bien que le décret ne prévoient pas de discrimination.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de mettre fin à cette ségrégation qui n'est pas digne de la V<sup>e</sup> République.

Enfin, je présenterai une suggestion. Aidez-moi à obtenir de la compagnie nationale Air France qu'elle traite tous ses agents de la même façon, qu'ils soient d'origine métropolitaine ou réunionnaise, et ce sur le plan des congés, des prestations sociales et familiales.

En effet, Air France accorde à ses employés d'origine métropolitaine qui travaillent dans un département d'outre-mer une indemnité différentielle afin de compenser leur manque à gagner. Pourquoi ne pas accorder cette indemnité à tous les agents sans discrimination ?

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques observations que je souhaitais formuler à l'occasion de l'examen de votre budget et je vous remercie de les avoir écoutées. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

Mme le président. Je remercie M. Fontaine d'avoir respecté le temps de parole qui lui était imparti.

La parole est à M. Carpentier.

M. Georges Carpentier. Monsieur le secrétaire d'Etat, le budget que vous nous présentez n'incite guère à l'optimisme, c'est le moins que l'on puisse dire, et l'on est en droit de se demander quel avenir est réservé à notre industrie aéronautique et donc aux travailleurs qu'elle emploie.

En ce qui concerne Concorde, le programme de production, selon le rapport de M. Baudis, prévoit la sortie de cinq avions de série en 1976, de trois en 1977 et d'un seul en 1978. Or, aucune commande nouvelle n'a été enregistrée. Si cet état de choses persiste dans les mois à venir, le plan de charge s'en ressentira durement.

En supposant même que se manifestent des commandes nouvelles, les premières ne feront qu'absorber les éléments déjà construits et en attente d'utilisation. Etant donné que la construction de Concorde représente des dizaines de milliers d'heures de travail, la situation de l'emploi à la S. N. I. A. S. sera nécessairement compromise.

Les autorisations de programme augmentent en 1976 par rapport à 1975, mais aucun crédit n'est inscrit ni pour Airbus, ni pour Mercure, ni pour les pré-études d'avions avancés.

La décision peut se comprendre pour Mercure puisque la série est arrêtée. On ne peut cependant que s'étonner de l'échec de cet avion puisque le rapport de M. Baudis nous apprend que son exploitation se poursuit dans des conditions normales.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande alors la raison de l'arrêt de ce programme qui a coûté 525 millions de francs aux contribuables. Quelles sont les causes de cet échec ? Quel appareil remplacera Mercure ?

Mais, plus que la suppression des crédits pour cet avion, c'est celle intéressant Airbus et les pré-études qui est surprenante et grave. Airbus donne toute satisfaction aux compagnies qui l'ont acheté. Le prix de revient par passager-kilomètre — nous dit-on — devrait être, passée la période de rodage, inférieur à celui du Boeing 727. Nous pensons qu'il faut exploiter à fond la renommée qui s'attache à cet avion pour envisager sans délai d'autres versions de l'appareil et prévoir, en conséquence, l'effort financier nécessaire.

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Georges Carpentier. Ma dernière remarque portera sur la suppression des crédits relatifs à des pré-études d'avions avancés. Cette mesure me paraît très grave car, s'agissant des

études, les développements de Concorde et des versions d'Airbus s'achèveront en 1976. Le rapport est net sur ce point : « Le problème de charge du bureau d'études de l'Aérospatiale est donc posé ». J'ajouterai, quant à moi, qu'il est gravement compromis.

Vous savez aussi bien que moi, monsieur le secrétaire d'Etat, que la recherche et l'expérimentation conditionnent l'avenir et donc qu'elles devraient mériter un intérêt particulier. Or, je suis étonné de constater que votre budget ne leur accorde aucun crédit.

A cet égard, j'aimerais savoir quel sort vous réservez à l'établissement de Suresnes qui comprend un laboratoire de recherche et d'expérimentation, un bureau d'études, un atelier d'expérimentation et un centre d'informatique. L'effectif de cet établissement est passé de 2 000 personnes en 1970 à 1 150 en 1974 et on annonce le transfert à Toulouse du bureau d'études comprenant 240 personnes. Vous comprendrez l'inquiétude des personnels qui se demandent si, à terme, l'existence de l'établissement de Suresnes ne sera pas remise en cause.

M. Marc Bécam. C'est la décentralisation !

M. Georges Carpentier. Ainsi, l'année 1976 sera dure pour l'aéronautique en général et pour l'Aérospatiale en particulier. Les démarrages des programmes Falcon et Corvette ne constitueront, dans la meilleure hypothèse, que de faibles palliatifs.

Pourtant, le travail ne devrait pas manquer puisqu'il va notamment falloir renouveler le parc des Caravelle. Quel type d'appareil va leur succéder ?

En ce qui concerne la répartition du plan de charge dans les mois à venir, quelles mesures seront prises pour préserver le niveau de l'emploi dans les usines de l'Aérospatiale de Saint-Nazaire et de Bouguenais, près de Nantes ?

Mon camarade Alex Raymond ayant abordé les problèmes des structures et de la nécessaire définition d'une politique d'ensemble de l'industrie aéronautique, je n'y reviendrai pas.

Je terminerai en vous lançant un pressant appel, monsieur le secrétaire d'Etat. Plus le temps passe, plus il sera difficile de redresser une situation qui se dégrade rapidement. Il est de l'intérêt national que la France, en coopération étroite avec les pays de la Communauté européenne, conserve sa place dans l'industrie aéronautique civile. Sinon, nous deviendrons les sous-traitants des Etats-Unis, avec toutes les conséquences qu'une telle situation engendrerait pour notre main-d'œuvre.

Dans la construction aéronautique civile, notre pays a souvent été à l'avant-garde et il s'est toujours illustré par des réalisations techniques de pointe. Il serait à la fois dangereux et triste qu'il ne persévère pas dans cette voie. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

M. Pierre Mauger. Très bien !

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

M. Jean-Marie Commenay. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention portera principalement sur la construction aéronautique.

La lecture attentive des rapports présentés au nom des commissions des finances et de la production montrent, à l'évidence, que notre industrie aéronautique, la quatrième du monde, est en crise. Malgré l'excellence technique des appareils qu'elle produit, elle subit de graves échecs commerciaux.

Tandis que l'Airbus se vend mal, ou pas très bien, le Mercure n'a pas trouvé d'autre client qu'Air Inter. Quant à l'avion militaire F1 M 53, nos partenaires européens l'ont dédaigné au profit de l'avion américain YF 16.

En outre, le récent rapport de la Cour des comptes nous rappelle le coût de ces aléas pour le contribuable, spécialement en ce qui concerne l'Airbus et le Mercure.

Certes, la Cour des comptes ne reproche pas à l'Etat d'avoir apporté son soutien à l'industrie aérospatiale, et cela pour des raisons de défense nationale que de protection de l'emploi. Elle aurait pu ajouter l'éminente opportunité qu'il y avait pour notre pays de demeurer dans le peloton de tête de la compétition dans les domaines de la technologie et des techniques aérospatiales.

Mais la Cour des comptes a bien fait de souligner, à propos des dossiers précités, qu'une meilleure étude des marchés réels et la conclusion d'accords de financement sur des objectifs plus réalistes auraient pu éviter des décisions onéreuses pour les finances publiques.

Il est regrettable que les constructeurs, sociétés nationales ou sociétés privées, aient ignoré l'avis des exploitants que sont les compagnies aériennes.

Pour ces dernières, la valeur technique ne suffit pas. Elles exigent des qualités supplémentaires, des appareils qui répondent au bon moment aux besoins des utilisateurs et dont les performances économiques soient au moins aussi bonnes que celles des avions concurrents.

Enfin, l'expérience commerciale de la dernière décennie a vu le déclin de la notion de créneau, qui était un peu trop facile. Elle consistait, à partir d'un moteur disponible, à tenter de prendre la place existant entre tel ou tel appareil déjà en service.

Hélas, pour le Mercure, le créneau était occupé par le Boeing 737 et le DC 9 qui s'y étaient fortement installés.

Ainsi que M. Labbé, rapporteur de la commission de la production et des échanges, l'a démontré avec pertinence, le principe de la famille d'avions ou d'avions présentés en version mixte ou évolutive régit désormais le marché du transport aérien. Il suffit pour s'en convaincre, de songer au succès des différentes séries de Boeing.

C'est pourquoi nous ne pouvons qu'approuver les suggestions de la commission de la production et des échanges tendant à assurer le sauvetage du programme Mercure par un développement du Mercure 200 autour du moteur CFM 56 de dix tonnes de poussée, pour remplacer éventuellement le Boeing 727. La réouverture de la chaîne du Mercure pourrait, en effet, inciter Air France à acheter l'appareil.

La commission de la production préconise également le lancement par la S. N. I. A. S. des dérivés de l'Airbus ainsi que de la nouvelle famille des AS 200.

Il semble que la France et l'Europe puissent prendre une place intéressante dans la gamme des avions dotés de plusieurs réacteurs — deux, trois ou quatre réacteurs de dix tonnes de poussée — puisqu'il n'existe pas de projet américain équivalent. Mais prenons garde d'arriver trop tard.

Il est fort dommage qu'aucune étude de marché n'ait été faite pour ces appareils ainsi que vous l'avez reconnu dans vos déclarations fort sincères, monsieur le secrétaire d'Etat.

Lors de la récente discussion du budget des armées, nous avons tous ressenti que les deux secteurs, civil et militaire, de l'aéronautique formaient un tout puisque les études fondamentales sont les mêmes et que les programmes s'épaulent mutuellement.

Jusqu'à présent, les programmes civils paraissent les plus menacés en raison de la suprématie américaine. Mais la situation de la construction aéronautique militaire ne doit plus faire illusion, à terme tout au moins.

Le 30 octobre dernier, M. le ministre de la défense déclarait à propos de l'ACF — l'avion de combat futur : « Le Gouvernement, en ce qui concerne la programmation, en est aujourd'hui au stade de la réflexion qui précède immédiatement la décision ». Mais, hélas ! rien n'a encore été décidé.

Sur ce point, le rapporteur de la commission de la production et des échanges réclame une coordination technique et économique à l'échelon gouvernemental pour la définition d'une politique française de l'aéronautique civile et militaire.

Cette définition, que nous souhaitons très rapide, ne devra pas s'inspirer des seules données financières et commerciales que je viens très succinctement d'énoncer, car des éléments de nature différente, mais de très grande importance, interviendront dans le débat. En effet, la prééminence américaine au plan technique et commercial s'accompagne d'une forte pression politique.

Certains responsables, certains experts américains verraient, paraît-il, d'un bon œil, la disparition des produits de l'industrie aéronautique française, moyennant quelques arrangements momentanés sur des opérations de sous-traitance.

Nous pensons, au contraire, que la France doit tout mettre en œuvre pour préserver son indépendance industrielle, sa technologie propre, garante de son indépendance politique.

**M. Marc Bécarr.** Très bien !

**M. Jean-Marie Commenay.** A partir d'une volonté politique française, étayée par des pratiques commerciales et financières plus ordonnées, il serait tout à fait acceptable de mettre en place une industrie européenne susceptible de coopérer, le cas échéant, avec les firmes américaines, mais en dehors de tout esprit de dépendance.

Déjà, pour la réalisation du moteur CFM 56, une forme de coopération industrielle tout à fait digne d'intérêt a été mise en œuvre entre la S. N. E. C. M. A. et la General Electric.

De son côté, la Commission européenne a suggéré un programme commun de réalisations civiles à partir du F28, du Mercure et de l'Airbus et, pour les long-courriers, mis à part Concorde, l'étude de la version quadriréacteurs du A 300 B 11.

Ce simple énoncé montre que l'industrie aéronautique française, malgré ses handicaps, demeure la pièce maîtresse d'une future aviation européenne face à la puissante industrie américaine.

Si l'Europe, avec la France, et même sous son impulsion, veut conserver une industrie aéronautique autonome, il conviendrait qu'elle achetât d'abord européen. Les déboires enregistrés récemment en matière d'aviation militaire montrent, hélas ! que cette voie ne sera pas facile.

Néanmoins, à partir d'une position nationale française renforcée, tout doit être entrepris en vue d'une coopération intra-européenne ou bilatérale avec les sociétés américaines, car il s'agit de pénétrer l'ensemble du marché occidental et notamment les marchés américains. Cette percée est absolument indispensable car le seul marché européen — M. Cressard le rappelait il y a quelques instants — est manifestement insuffisant.

Les entraves mises par les autorités des Etats-Unis à l'atterrissage du Concorde me conduisent à vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous espérez une issue favorable. Pouvez-vous nous donner des assurances quant au programme de construction du supersonique ? Si l'on peut reprocher à Concorde d'être venu trop tôt, il y a tout lieu de penser qu'il finira par s'imposer en dépit de ses tarifs plus élevés que sur les autres appareils. A cet égard, les récentes déclarations du directeur de la Lufthansa paraissent encourageantes quant au taux de remplissage du supersonique.

Mais, après nous être trouvés peut-être trop en avance, il ne faudrait pas que nous prenions du retard. C'est pourquoi nous demandons au Gouvernement de définir rapidement une politique aéronautique dynamique et cohérente, susceptible d'être la base d'une industrie aéronautique européenne indépendante.

La question est importante au plan politique. Elle l'est tout autant au plan économique. En effet, 100 000 personnes en France, notamment dans le grand Sud-Ouest, vivent de la construction aéronautique, et près de 50 000 du transport aérien.

Le raipei de la vocation aéronautique du grand Sud-Ouest me conduit à vous interroger enfin sur la desserte aérienne du département que je représente, les Landes, dont une grande partie se trouve relativement isolée du point de vue des communications ferroviaires et routières.

Ce relatif isolement de certaines régions a d'ailleurs préoccupé les rapporteurs qui en ont fait état dans leurs rapports écrits. Mais, pour ma part, j'évoquerai une affaire purement locale.

Le conseil régional d'Aquitaine et le conseil général des Landes ont voté des crédits d'étude en vue de l'implantation d'un aéro-drome dans la région de Mont-de-Marsan.

Depuis plusieurs années, monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai interrogé vos prédécesseurs sur ce problème dont la solution est différée d'année en année. Puissiez-vous, c'est mon vœu ultime, m'éclairer sur vos intentions à ce sujet.

L'approbation que nous envisageons de donner à votre projet de budget est atténuée par le sentiment d'incertitude que nous ressentons quant aux programmes futurs et, partant, quant à la sauvegarde de l'industrie aéronautique française et européenne.

Parce que nous connaissons votre attachement à la cause de notre aviation et de notre industrie aéronautique, nous pensons que vous parviendrez à convaincre le Gouvernement de la nécessité d'élaborer de toute urgence un plan précis et volontariste de relance d'une industrie qui, en dépit de certaines difficultés, n'a pas démerité.

Nous espérons que, dans votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous fournirez des éléments de réconfort plus substantiels encore que ceux que vous nous avez annoncés tout à l'heure, faute de quoi notre approbation serait, je le répète, assortie d'une très forte réserve.

Mais nous avons confiance dans vos talents et nous sommes certains que vous serez, auprès du Gouvernement, un excellent avocat d'une cause dont vous mesurez, comme nous, je crois, toute l'importance politique, économique et sociale. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

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

**M. Jean Valleix.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne serez pas surpris de me retrouver à cette tribune pour traiter d'un sujet qui, comme bien d'autres, me passionne.

Je ne reviens pas sur les chiffres qui ont été rappelés tout à l'heure, notamment par M. de Montesquiou, et qui attestent l'importance sociale et humaine de l'aéronautique et des transports aériens en France.

Je ne m'attarderai pas non plus sur l'importance d'une industrie de pointe, à la technologie avancée et qui concourt, par conséquent, à la réputation de la France dans le monde.

Les réussites françaises sont connues : elles passent par la Caravelle, les Mystère et le Falcon 50. En fait de coopération, les exemples de Concorde et de l'Airbus sont tout à fait remarquables et novateurs.

Il s'agit d'un domaine qui dépasse les seules données budgétaires. Il touche au prestige et à la réputation de notre pays dans le monde et, donc à l'image que se font les jeunes Français de son rayonnement.

Dans ces conditions, il faut reconnaître que votre budget ne semble pas tout à fait à la hauteur de ses implications humaines, économiques, financières, politiques et psychologiques.

Au cours des quelques minutes dont je dispose, je me bornerai à présenter deux observations et je conclurai sur des perspectives plus générales.

Vous avez évoqué, monsieur le secrétaire d'Etat, la multiplication et, parfois, le suréquipement des aéroports, et vous avez souhaité, à juste titre, une certaine rationalisation des dessertes. En fait, ces deux problèmes sont liés.

En effet, c'est très souvent l'aéroport qui crée la ligne. L'organe créant le besoin, il faudrait peut-être que l'Etat contrôle de plus près les implantations d'aéroports en France et la nature de ceux-ci. Vous serez d'ailleurs aidé par les circonstances, car les aéroports qui éprouvent aujourd'hui des difficultés de gestion se tournent vers l'Etat qui, je pense, ne peut que leur répondre favorablement.

Pour éviter une hausse excessive des droits aéroportuaires, qui risquerait de dérouter le trafic et qui, en tout cas, pèserait lourdement sur les finances des compagnies, je souhaite donc que l'Etat contribue peut-être davantage à maintenir l'équilibre financier des aéroports, mais qu'en contrepartie il veille à ce que leur implantation soit conforme à l'intérêt économique du pays et aux impératifs de l'aménagement du territoire.

**M. Marc Bécam.** Qui va-t-on sacrifier ?

**M. Jean Valleix.** Il va de soi que je ne dis pas cela pour mon collègue, M. Commenay, qui vient de souhaiter l'implantation d'un aéroport dans la région de Mont-de-Marsan, mais qui, s'adressant au secrétaire d'Etat, l'a fait dans l'intérêt général.

Pour les ventes de nos matériels aéronautiques à l'étranger, je crains que nous ne nous soyons pas donné tous les moyens nécessaires à une percée véritablement efficace. Actuellement — M. de Montesquiou le rappelait tout à l'heure — le financement en France et en Europe reste malheureusement trop artisanal. Nous n'avons pas de moyens équivalents à ceux dont dispose l'Exim Bank, et les essais de leasing ne semblent guère avoir donné de résultats. Mais peut-être, monsieur le secrétaire d'Etat, pourrez-vous nous donner des précisions à ce sujet ?

Cela me semble intéressant, car si nous voulons vendre, il faut non seulement nous imposer d'acheter français ou européen par priorité, mais aussi nous donner les moyens d'exporter. Airbus est un appareil qui peut se vendre dans le monde entier, mais quelles possibilités de financement offrons-nous aux acquéreurs ? Je crois donc qu'il faut faire un effort supplémentaire, et j'aimerais, en toute hypothèse, que vous rappeliez les moyens dont nous disposons.

Enfin, et c'est le choix politique important, il faut que vous sortiez notre aéronautique du tunnel. Il est évident que nos industriels, nos salariés, nos cadres, nos techniciens ne savent pas vers quelles productions nous allons nous orienter.

Comme M. Cressard, j'estime qu'il faut une volonté politique française, comme il faut une volonté européenne. Mais sans volonté politique de notre part, nous ne serons pas entendus non plus au plan européen.

Faut-il choisir un Mercure 200, avec l'avantage d'une maintenance à bon marché ? Faut-il développer Airbus ou l'AS 200 ? Ce qui est certain, c'est que nous ne pouvons pas attendre le développement du moteur CFM 56 pour faire ce choix auquel il est, au contraire, extrêmement urgent de procéder.

En définitive, et ce sera ma conclusion, je crois que nous devons à nouveau prendre un risque politique en matière aéronautique, en essayant de le faire partager par les autres pays européens. Mais nous n'avons pas le choix, car ne pas prendre ce risque serait en courir un autre, bien plus grand : celui de laisser les Etats-Unis affirmer leur prééminence et contrôler tout le marché aéronautique européen. Mais nous n'en sommes pas là, et nous devons éviter de commettre cette erreur.

J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que lorsque nous nous retrouverons à Toulouse dans peu de mois avec quelques-uns de mes collègues et les responsables de la construction aéronautique, vous nous ferez des propositions et que nous pourrons donner

un heureux prolongement à ce débat. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Ribière.

**M. René Ribière.** Mesdames, messieurs, dernier orateur inscrit dans ce débat, je constate que, dans aucun des textes concernant l'aviation civile soumis à notre approbation, il n'est fait état des nuisances imposées aux riverains des aéroports. Je n'ai pas, monsieur le secrétaire d'Etat, entendu non plus de propos à ce sujet dans votre bouche.

Les intéressants rapports de MM. Baudis et Labbé sont également muets sur ce point.

Et pourtant, l'inquiétude grandit chez les riverains proches et moins proches des aéroports Charles-de-Gaulle et du Bourget, face à l'intensification du trafic aérien à Roissy et aux nouvelles contradictoires se rapportant à l'utilisation future du Bourget.

Je vous ai demandé, monsieur le secrétaire d'Etat, par la voie d'une question écrite en date du 14 octobre dernier, à laquelle vous n'avez pas encore répondu, de me faire connaître le montant des ressources procurées à l'aéroport Charles-de-Gaulle par son exploitation nocturne. Je vous ai aussi prié de préciser le montant de ces recettes dans l'état actuel du trafic, ainsi que les sommes attendues de ce même trafic nocturne lorsque l'aéroport Charles-de-Gaulle fonctionnera à plein rendement.

Il s'agissait, et il s'agit toujours, dans mon esprit, de vous inciter à réfléchir sur l'intérêt financier de cette exploitation rapportée à l'ensemble du chiffre d'affaires de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Si, comme j'ai tendance à le penser, le bénéfice est minime, vous pourriez être conduit à reconsidérer votre position sur une activité qui porte gravement atteinte à la tranquillité des habitants de la vallée de Montmorency. J'attends votre réponse avec un grand intérêt.

Quoi qu'il en soit, la mise en place d'une procédure spéciale de nuit avait été promise au conseil général du Val-d'Oise par le directeur général de l'aéroport de Paris, au printemps dernier, et à ma connaissance rien de nouveau n'est intervenu depuis. Les vols de nuit se poursuivent de vingt-deux heures à six heures du matin sans même — et ce serait vraiment un minimum en attendant la suppression totale — que les décollages et atterrissages aient été limités aux appareils réputés peu bruyants dont les types sont certifiés conformes à la norme américaine FAR 36.

La chambre syndicale des médecins du Val-d'Oise s'est émue de la pollution par le bruit. Un grand nombre de praticiens de ce département ont constaté l'apparition d'affections nouvelles dues aux traumatismes occasionnés par les bruits d'avion. Ils ont constaté entre autres des insomnies irréductibles et des troubles du système neuro-végétatif.

La presse locale s'est émue et s'est fait l'écho des protestations des élus, toutes tendances politiques confondues.

Rien n'y a fait, et les nuisances vont en s'aggravant, sans troubler l'assurance imperturbable de la technostructure.

Bien mieux, pour une raison que j'ignore et dont nous aimerions bien être informés, l'émission qui, sur FR 3, devait être consacrée aux nuisances, à l'initiative de la fédération nationale contre la nuisance des avions, et où devait être spécialement évoqué le problème de l'aéroport de Roissy, a été supprimée.

Cette décision est d'autant plus surprenante que l'émission avait été programmée pour le vendredi 31 octobre à vingt heures et que les prises de vues avaient été enregistrées, ainsi que les déclarations d'un certain nombre de personnalités du département, dont un médecin et un pilote.

L'inévitable développement du trafic aérien nous inspire à tous de graves inquiétudes, et ce n'est pas parce que l'administration a commis une erreur en n'implantant pas les pistes quelques kilomètres plus au nord — implantation qui aurait permis d'éviter le survol des zones urbanisées — qu'il faut se contenter de faire la sourde oreille, en espérant que les récriminations finiront bien par cesser. Même si quelques inconvénients devaient en résulter, il est urgent de mettre à l'étude une réorientation des procédures de décollage et d'atterrissage et de déplacer les trajectoires systématiquement vers le nord pour emprunter soit la percée entre Goussainville et Ecouen, soit la percée de la forêt de Montmorency.

Quant à la mise en service de la piste numéro 2 de Roissy, sur laquelle nous ne possédons, actuellement, d'autres précisions que celles qui sont contenues dans le rapport de M. Labbé, lequel nous apprend que dans un premier temps elle n'aurait qu'une longueur réduite à 2 700 mètres et serait utilisée comme piste de secours, sa mise en service aurait des conséquences catastrophiques.

Je veux parler des dommages irréparables qu'elle causerait à la station thermale d'Enghien-les-Bains, dont les sources sulfureuses sont les deuxièmes d'Europe pour le titre sulfhydrométrique. Imagine-t-on des curistes, pour lesquels le calme et le repos constituent une des conditions essentielles de succès du traitement, soumis au bombardement incessant des décibels ?

La sécurité sociale, dont on connaît la situation financière, serait touchée par contrecoup et se trouverait dans l'obligation de financer des transports et des frais de séjour onéreux pour un grand nombre d'habitants de la région parisienne souffrant d'affections rhino-pharyngées ou rhumatismales.

Vous avez le devoir, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire interrompre la construction de la piste numéro 2 telle qu'elle est prévue et de revoir son implantation pour la situer au Nord et non au Sud de la piste numéro 1.

Vous devez, même si vous êtes solidaire de vos prédécesseurs — et je ne saurais que vous en féliciter — avoir le courage de reconnaître les erreurs du passé et vous tourner résolument vers un avenir où la qualité de la vie ne sera plus un slogan creux.

Vous avez là une belle occasion de faire entrer dans les faits le fameux changement dont nous avons les oreilles rebattues.

Si vous me donnez des assurances sur les trois points que je viens d'évoquer : suppression du trafic nocturne, modifications des procédures de décollage et d'atterrissage et déplacement de la piste numéro 2 de Roissy, je voterai votre budget des deux mains. Dans le cas contraire, je serai au regret de le repousser avec la même détermination.

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

— 5 —

## ORDRE DU JOUR

**Mme le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976, n° 1880 ; (rapport n° 1916 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) :

Aviation civile (suite) :

(Annexe n° 38. — M. Baudis, rapporteur spécial ; avis n° 1921, tome XIX, de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Marine marchande :

(Annexe n° 39. — M. Gabriel, rapporteur spécial ; avis n° 1921, tome XX, de M. Porelli, au nom de la commission de la production et des échanges.)

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante-cinq minutes.)

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

RESEARCH REPORT NO. 100

BY [Name]

DEPARTMENT OF PHYSICS

CHICAGO, ILLINOIS

1950

PHYSICS DEPARTMENT

UNIVERSITY OF CHICAGO

CHICAGO, ILLINOIS

1950