

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

COMPTE RENDU INTEGRAL — 28^e SEANCE

1^{re} Séance du Jeudi 28 Octobre 1976.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS LE DOUAREC

1. — Loi de finances pour 1977 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7164).

Transports (p. 7164).

I. — SECTION COMMUNE (p. 7164).

II. — TRANSPORTS TERRESTRES (p. 7164).

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

MM. Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement chargé des transports ; Wagner.

M. Gouhier,

M. Fourcade, ministre de l'équipement ;

MM. Weisenhorn,

Gaillard,

Cornet, rapporteur spécial ;

Mesmin,

André Glon.

MM. le secrétaire d'Etat, Gouhier, Alain Vivien, Mesmin, Maurice Faure.

I. — Section commune (p. 7177).

Etat B.

Titre III. — Adoption (p. 7177).

★ (2 f.)

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption (p. 7177).

II. — Transports terrestres.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption (p. 7177).

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption (p. 7177).

Transports (p. 7178).

III. — AVIATION CIVILE (p. 7178).

M. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile ;

M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

M. Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement chargé des transports.

MM. Raymond,

Lemoine,

René Ribière.

MM. le secrétaire d'Etat, Montdargent.

III. — Aviation civile et météorologie (p. 7191).

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption (p. 7191).

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption (p. 7191).

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Aménagement de l'ordre du jour prioritaire (p. 7191).

3. — Ordre du jour (p. 7191).

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

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1977 (deuxième partie).

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1977 (n^{os} 2524, 2525).

Je rappelle que ce débat est organisé.

La conférence des présidents a demandé aux présidents de séance de faire strictement respecter les temps de parole attribués.

Je demande donc à tous nos collègues de conclure dès que le voyant lumineux clignotera devant eux.

TRANSPORTS

I. — Section commune.

II. — Transports terrestres.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministère de l'équipement chargé des 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. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, ce rapport que je suis chargé de vous présenter au nom de la commission des finances s'applique à la section commune et à la section « transports terrestres » des crédits du secrétariat d'Etat aux transports.

Les dotations de la section commune — qui ne représentent que 0,3 p. 100 du budget total des transports — n'appellent pas d'observations particulières — et je serai plus que bref sur ce point.

J'insisterai un peu plus longuement, tout en respectant le temps de parole qui m'est imparti sur la section « transports terrestres ».

Avec un peu plus de 12,1 milliards de francs, la section « transports terrestres » représente près de 70 p. 100 du budget total des transports. Abstraction faite des virements concernant les crédits pour la desserte maritime de la Corse, le rythme réel d'augmentation de cette section est de 8,2 p. 100.

Ce rythme d'augmentation de 8,2 p. 100 — chiffre significatif à retenir — est donc sensiblement inférieur aux 13,7 p. 100 d'accroissement moyen des charges budgétaires en 1977.

Alors que, dans les années précédentes, le rapporteur s'était quelque peu alarmé d'une croissance jugée trop rapide du budget des transports terrestres, doit-il, cette fois-ci, marquer sa satisfaction devant cette décélération ? Hélas ! non, et cela pour deux raisons.

La première est que le ralentissement de la progression des dépenses ordinaires est beaucoup plus apparent que réel. En effet, la situation financière des deux entreprises publiques — S. N. C. F. et R. A. T. P. — est loin d'être assainie.

La S. N. C. F. détient le ruban bleu des concours budgétaires définitifs accordés aux entreprises publiques. Hier, M. le ministre de l'équipement a tiré la sonnette d'alarme très vigoureusement, si je puis utiliser ce langage ferroviaire (*Sourires*), avertissement d'autant plus nécessaire que les subventions à la S. N. C. F. sont fractionnées — à ce sujet, vous voudrez bien vous reporter, mes chers collègues, aux pages 25 et 26 de

mon rapport — et que leur total est impressionnant. Plus de 10 milliards 160 millions de francs ! Même si toutes les sociétés d'exploitation européennes de chemin de fer connaissent des difficultés, il serait périlleux de s'endormir dans le déficit.

La seconde raison est que la limitation de la progression des dépenses provient d'une réduction des investissements, d'ailleurs probablement plus momentanée que réellement durable.

Dans ces conditions, les raisons qui poussent à un gonflement du budget des transports terrestres demeurent présentes en filigrane.

Avant d'aborder les observations adoptées par la commission des finances, j'examinerai la situation des entreprises de transports et les crédits demandés par le Gouvernement pour 1977.

Les entreprises de transports ont traversé la crise avec des fortunes variables. Très accusée par la S. N. C. F. et pour la batellerie, la diminution du trafic a été la fois moins longue et moins profonde pour le transport routier, alors que la R. A. T. P. ne connaissait pas de réduction d'activité.

La S. N. C. F. a subi une réduction de son trafic de près de 8 p. 100 sur l'ensemble de l'année 1975 ; en 1976, elle a bénéficié d'une certaine reprise qui demeure inférieure à la diminution de l'année précédente. Dans ces conditions, le déficit d'exploitation persiste : d'un peu plus de 1100 millions de francs en 1975, il serait ramené à un peu moins de 1100 millions de francs en 1976.

Cette insuffisance des ressources sur les charges réelles résulte, en premier lieu, de la diminution du trafic ; elle s'explique moins par une politique qui a empêché la S. N. C. F. d'adapter ses tarifs à l'évolution normale des entreprises.

Ainsi, sur une base commune égale à 100, en 1970, les prix de la P. I. B. atteignaient l'indice 149,40 en 1975 et les tarifs marchandises par wagons complets l'indice 139,9. Le retard tarifaire a donc atteint dix points en cinq ans, contrairement aux objectifs du contrat de programme entre l'Etat et son entreprise nationale. Notons au passage que la valeur du point est de 120 millions de francs.

Mais l'insuffisante évolution des tarifs n'explique pas tout : les charges de personnels poursuivent leur irrésistible ascension dans le total des dépenses de la S. N. C. F. : elles en représentent désormais près de 54 p. 100.

Dans ce tableau assez sombre, la seule touche claire provient des investissements dont l'évolution est largement satisfaisante. L'accent est mis, d'une part, sur l'amélioration sensible du confort du matériel pour voyageurs grâce à la mise en marche des voitures « Corail » et, d'autre part, sur la construction de la ligne rapide Paris—Sud-Est, pour laquelle, je le répète, la S. N. C. F. n'a reçu aucune subvention de l'Etat. Vous voudrez bien vous reporter, mes chers collègues, à la page 16 de mon rapport. La réalisation de cette ligne rapide, nécessaire à mon sens, a été engagée : alors que les paiements avaient atteint 10 millions de francs en 1975, ils seront de 170 millions en 1976 pour les acquisitions de terrains et le début des travaux. Le coût total de l'ouvrage est évalué, aux conditions économiques de juin dernier, à 3618 millions de francs, toutes taxes comprises.

Ligne de prestige, dit-on parfois. Non, puisque la construction de cette nouvelle ligne se justifie par la saturation de la ligne Paris—Lyon et en particulier par les retards considérables sur Saint-Florentin—Dijon.

L'exploitation de la régie parisienne, tout en restant largement déficitaire, manifeste une légère tendance à l'amélioration. Dans les prévisions pour 1976, pour la première fois, la participation de l'Etat et des collectivités locales au déficit s'accroîtra moins vite que les recettes propres de l'entreprise. Cela résulte, en particulier — tout le monde le sait maintenant — du succès de la carte orange qui vient d'avoir son millionième abonné. La situation des investissements est également satisfaisante.

Pour les entreprises privées, la situation est très contrastée.

Le transport routier a, certes, connu une diminution de trafic au cours du premier semestre de 1976. Mais alors que cette diminution atteignait 18 p. 100 pour le trafic marchandises de la S. N. C. F. et 13 p. 100 pour la batellerie, elle n'était plus que de 12 p. 100 pour le transport routier. En outre, la reprise a eu lieu dès l'automne 1975, ce qui a permis au transport routier d'améliorer finalement sa position concurrentielle à l'égard des autres modes de transport.

La situation de la batellerie que je vais évoquer rapidement est plus préoccupante. Après la diminution d'activité propre à l'année 1975, les conditions météorologiques — soit en affectant directement les conditions de navigabilité, soit en entraînant une

réduction des transports de denrées agricoles — ont empêché une reprise de trafic en 1976. En particulier, la situation financière fortement déficitaire de la Compagnie française de navigation sur le Rhin a conduit l'Etat à lui accorder des aides de fonctionnement importantes.

Je passerai rapidement sur les crédits demandés pour 1977 puisque mon rapport écrit contient des développements assez longs sur cette question.

Je me contenterai de quelques remarques.

Les versements de fonctionnement à la S.N.C.F. s'établiront à 5089 millions de francs, en accroissement apparent de 2,5 p. 100. En réalité, cela est purement artificiel. En effet, la loi de finances initiale pour 1976 comportait un crédit de 625 millions de francs destiné à compenser des reports de majoration des tarifs. En 1977, cette dotation n'est pas reconduite, car la hausse prévue des tarifs de la S.N.C.F. devait lui permettre d'équilibrer à peu près son exploitation sans aides de l'Etat. En réalité, le blocage des tarifs publics jusqu'au 31 mars 1977, puis leur encadrement dans une norme annuelle de 6,5 p. 100 font que l'exploitation 1977 de la S.N.C.F. est déjà déséquilibrée et qu'il y aura lieu de prévoir d'importantes compensations tarifaires.

Je suis ainsi amené à me conduire en récidiviste en proposant, au nom de la commission des finances, des observations qui rejoindront en partie celles qui avaient déjà été exprimées en 1975.

La subvention de l'Etat à la caisse des retraites de la S.N.C.F. atteindra 4975 millions de francs représentant, à elle seule, 41 p. 100 du budget total des transports terrestres. Cette participation publique est inévitable, compte tenu du rapport entre actifs et cotisants, résultant lui-même de la politique de déflation des effectifs. Ce transfert de l'ordre de 5 milliards de francs n'en est pas moins d'une ampleur inquiétante et votre commission, mes chers collègues, souhaiterait que des mesures puissent être prises afin de chercher à le stabiliser à moyen terme.

La subvention de 4975 millions de francs jouera pour 418 000 pensionnés : un simple calcul montre que la participation moyenne de notre budget est de mille francs par mois et par pensionné.

En ce qui concerne la R.A.T.P., les crédits affectés soit à la couverture des charges, soit au remboursement des tarifs réduits, atteindront 1456 millions de francs. La progression est de 14,4 p. 100. Là encore, le blocage des tarifs publics — quoique dans une moindre mesure que pour la S.N.C.F. — laisse planer une incertitude sur l'adéquation du chiffre inscrit dans la loi de finances aux besoins réels.

Enfin, les dépenses d'investissements marquent une pause momentanée : avec 810 millions de francs, les autorisations de programme augmentent de 4 p. 100, alors que les crédits de paiement, fixés à 536 millions de francs, diminuent de 14 p. 100. Cela s'explique, à la fois par l'affectation à l'investissement d'une partie du versement des employeurs, par l'existence de reports budgétaires importants et par un hiatus entre opérations anciennes et opérations nouvelles.

Sous ces réserves, le fait notable est un rééquilibrage entre les crédits destinés à la région parisienne et les crédits affectés aux transports collectifs en province : en autorisations de programme, les deux masses vont s'équilibrer grâce au lancement de plusieurs opérations nouvelles importantes en province, parmi lesquelles je citerai le début de la construction du métro de Lille, l'augmentation des subventions pour la création d'axes de transports collectifs dans de nombreuses villes de province et la formule des contrats de développement. Cette dernière, prévue par le VII^e Plan, permettrait d'accorder aux collectivités locales une participation forfaitaire de l'Etat au lancement et à l'exploitation initiale de programmes donnant priorité aux transports collectifs urbains.

J'en viens aux six observations présentées par la commission des finances.

La première concerne le déficit d'exploitation de la S.N.C.F. La commission, considérant que les hypothèses tarifaires sur lesquelles le budget est construit, ne correspondent plus à la réalité, demande que les compensations pour refus de majoration de tarif soient versées le plus rapidement possible en 1977 à la S.N.C.F., afin d'alléger sa trésorerie.

La deuxième observation s'applique à la caisse des retraites de la S.N.C.F. La commission des finances, tout en reconnaissant le caractère inéluctable de l'augmentation de la participation de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F., souhaite que le Gouvernement étudie les moyens de ralentir cette augmentation par l'accroissement des ressources propres à la caisse des retraites.

La troisième observation s'applique à la politique tarifaire des entreprises publiques. La commission des finances considère qu'à l'intérieur d'une norme nationale de 6,50 p. 100 en 1977 doit être pratiquée une augmentation modulée des tarifs publics prenant en considération de façon prioritaire la situation des entreprises déficitaires que sont la S.N.C.F. et la R.A.T.P.

En ce qui concerne les investissements en province, la quatrième observation invite le Gouvernement à mettre en œuvre le plus rapidement possible la politique des contrats de développement des transports collectifs urbains avec les collectivités locales.

La cinquième observation demande au Gouvernement de maintenir et d'accroître son effort de contrôle de la réglementation routière dans le triple domaine de la charge maximale autorisée, de la vitesse des véhicules et des durées de conduite.

Enfin, la sixième observation concerne la batellerie : la commission demande au Gouvernement de mettre en place dans les meilleurs délais le fonds de régulation de la batellerie artisanale, lequel devra comporter une participation raisonnable mais significative de la profession.

Sous le bénéfice de ces observations, mes chers collègues, la commission des finances vous recommande l'adoption sans modification des crédits de la section commune et de la section « transports terrestres » du secrétariat d'Etat aux transports. (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. 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. Mesdames, messieurs, le budget des transports terrestres dépassera, en 1977, 12 milliards de francs. L'essentiel de cette dotation, soit 10 milliards, est destiné à la S.N.C.F.

Le problème de la situation financière de la S.N.C.F., qui a connu en 1975 et 1976 des déficits importants, domine donc le présent projet de budget.

Le budget des transports terrestres ne comporte cependant pas que des sujets de préoccupation pour la commission de la production et des échanges. L'évolution des dépenses d'investissement et leur rééquilibrage entre Paris et la province méritent d'être particulièrement mentionnés. L'essentiel du budget d'investissement est consacré au programme d'action prioritaire n° 21, intitulé : « Mieux vivre dans la ville. »

La commission avait, lors de l'adoption du VII^e Plan, approuvé la volonté de faire jouer aux transports collectifs un rôle de réduction des inégalités sociales et des disparités régionales. C'est en approuvant la volonté du Gouvernement d'insérer les transports dans la politique de la qualité de la vie, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, que la commission a examiné les crédits des transports terrestres pour 1977. Voici les points qui lui ont paru les plus significatifs, lors de l'examen de ce budget.

Le problème le plus grave et le plus préoccupant est, incontestablement, celui de la situation financière de la S.N.C.F. L'importance du déficit, dû en grande partie à l'écart entre les prix pratiqués pour les tarifs de transports de voyageurs et de marchandises et les coûts réels de ces transports, est particulièrement inquiétante.

Du fait de ses missions d'intérêt général, la S.N.C.F. doit être considérée comme un service public, recevant des subventions de l'Etat. Cependant, on ne saurait admettre que cette participation financière atteigne des sommes trop importantes. La commission souhaite donc vivement qu'une gestion plus commerciale permette à la S.N.C.F. de mieux équilibrer son budget, tout en poursuivant la modernisation de ses équipements.

Des progrès importants ont été réalisés. A cet égard, je citerai quelques chiffres.

Le trafic voyageurs a augmenté en 1975 par rapport à 1974 de 8,9 p. 100 pour les trains rapides et express, de 0,7 p. 100 pour les omnibus fer, de 2,5 p. 100 pour la banlieue de Paris. Le premier semestre de 1976 donne par rapport à 1975 une augmentation de 2,8 p. 100 pour les rapides et express, de 0,4 p. 100 pour les omnibus fer et une diminution de 5 p. 100 pour la banlieue de Paris. On enregistre donc en 1976 une diminution d'accroissement et même une réduction pour la banlieue.

Le trafic marchandises a été en diminution de 16,9 p. 100 en 1975 par rapport à 1974 mais en augmentation de 4 p. 100 pour le premier semestre de 1976.

Les transconteneurs, qui étaient en diminution de 12,5 p. 100 en 1975, sont en progrès de 20 p. 100 pour le premier semestre de 1976.

En ce qui concerne les investissements de la S. N. C. F., l'événement le plus marquant a été le lancement des premières voitures à couloir central — baptisées « Corail » — insonorisées, climatisées et aptes à rouler à 160 kilomètres à l'heure.

Au sujet de la liaison Paris—Sud-Est, permettez-moi de rappeler que la longueur totale de l'infrastructure nouvelle à construire est de 409 kilomètres. La longueur de l'itinéraire Paris—Lyon sera de 425 kilomètres contre 512 kilomètres par la ligne actuelle et celle de l'itinéraire Paris—Dijon de 284 kilomètres contre 314 kilomètres par la ligne actuelle.

La nouvelle ligne pourra être parcourue à la vitesse maximale de 260 kilomètres à l'heure, ce qui permettra de relier Paris à Lyon en deux heures, au lieu de trois heures quarante-cinq. En outre, de substantielles économies d'énergie seront dégagées. Il a été calculé qu'en transportant 15 millions de voyageurs par an et en facilitant le trafic marchandises sur les voies classiques, le TGV permettra de réaliser, dès la première année, une économie de 100 000 tonnes d'essence. Il est donc souhaitable que la réalisation de cette liaison ne soit pas retardée par des procédures injustifiées.

La commission se plaît à rappeler qu'en 1974 le chemin de fer a consommé à l'unité trafic six fois moins d'énergie qu'en 1950, trois fois moins qu'en 1960 et deux fois moins qu'en 1965.

C'est ainsi que l'effort engagé par la S. N. C. F. pour la modernisation du réseau et du matériel devrait conduire à faire bénéficier la collectivité nationale des avantages de moindre consommation énergétique liés à l'usage de la technique ferroviaire.

Afin d'augmenter encore le nombre des voyageurs, le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges estime qu'il serait bon d'étudier la possibilité de créer une « carte verte » attribuée à tous les habitants des communes non desservies par une gare S. N. C. F. Cette carte donnerait droit à une réduction destinée à compenser pour l'usager ses frais de taxi ou de car.

Par ailleurs, il convient d'étudier avec soin l'avenir des lignes omnibus, si utiles à la vie de nos régions.

En ce qui concerne la R. A. T. P., la commission s'est réjouie du succès de la carte orange et des travaux de modernisation du réseau. La R. A. T. P. est un service public qui ne profite pas aux seuls Parisiens mais aussi à tous les visiteurs de la capitale, heureux de trouver des moyens de communication rapides et confortables. Voici quelques chiffres montrant l'augmentation du trafic.

Cette augmentation a été pour le métro urbain de 1,2 p. 100 en 1975 par rapport à 1974 et de 0,2 p. 100 pour le premier semestre 1976 ; pour le réseau express régional, de 2,6 p. 100 en 1975 par rapport à 1974 et de 2,8 p. 100 pour le premier semestre 1976 ; pour le réseau routier de Paris — les autobus — de 21,4 p. 100 en 1975 par rapport à 1974 et de 48 p. 100 pour le premier semestre 1976 ; pour le réseau routier banlieue, de 7,5 p. 100 en 1975 par rapport à 1974 et de 17,1 p. 100 pour le premier semestre 1976.

Il faut aussi noter que la R. A. T. P. participe à l'amélioration de notre balance commerciale grâce à ses services d'étude et d'expérimentation qui permettent d'assurer la vente de matériel à l'étranger. Ses progrès techniques mais aussi artistiques pour l'aménagement des stations de métro sont à inscrire au titre du prestige de la France.

Actuellement, une opération « interconnexion au premier degré » est en cours. Elle consiste à prolonger la ligne de Sceaux, appartenant au réseau de la R. A. T. P., jusqu'à la gare du Nord et à effectuer sa jonction avec la ligne de banlieue S. N. C. F. Paris-Nord—Aulnay—Mitry-Mory—Roissy. La mise en service des deux voies est de l'ouvrage commun est prévue pour juillet 1981. La mise en service de la totalité de l'ouvrage commun est prévue pour le troisième trimestre 1982.

L'interconnexion premier degré établira une liaison directe entre deux vastes secteurs nord et sud de la région parisienne. Elle améliorera considérablement la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Elle constituera un élément essentiel pour une liaison directe par voie ferrée entre les deux aéroports parisiens Charles-de-Gaulle et Orly.

D'autre part, par l'intermédiaire de sa filiale, la Société française d'études et de réalisations de transport, la SOFRETU, la R. A. T. P. apporte le concours de sa compétence dans des réalisations de transport urbain à Marseille, Lyon et Lille, mais aussi à Montréal, à Mexico, à Santiago, à Rio de Janeiro, à Sao Paulo, au Caire et à Téhéran.

La batellerie est en mutation. L'avenir semble appartenir aux liaisons par grands canaux sur des axes à trafic important. Dans cet esprit, les liaisons fluviales mer du Nord—Méditerranée devraient être accélérées.

En effet, il est du devoir d'un pays moderne de favoriser tous les progrès techniques susceptibles d'améliorer les moyens de transport.

La commission s'est réunie, le 20 octobre 1976, pour entendre M. Fourcade, ministre de l'équipement, et M. Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement.

M. Fourcade, après avoir présenté les crédits des transports, a insisté sur le fait que, d'une part, les dépenses d'investissements sont, pour l'essentiel, consacrées à la mise en œuvre du programme d'action prioritaire intitulé : « Mieux vivre dans la ville », et que, d'autre part, ce budget marque la volonté d'un rééquilibrage des investissements entre Paris et la province : le montant des investissements en province — 366 millions de francs — approche de l'effort consenti en région parisienne — 393 millions de francs. Ce point valait d'être noté.

M. le ministre de l'équipement a souligné deux novations importantes : l'inscription de 15 millions de francs pour l'amélioration de liaisons urbaines dans le cadre des schémas régionaux de transport ; le lancement des contrats de développement de transports collectifs urbains pour lesquels 125 millions de francs sont prévus. De plus, il a précisé que les entreprises nationales devaient supporter, au même titre que les entreprises privées, les conséquences de la politique de lutte contre l'inflation. Cependant, a-t-il dit, le Gouvernement déterminera, le cas échéant, pour quels secteurs il autorise des hausses de tarif supérieures à la moyenne de l'augmentation générale des tarifs publics. Il a exprimé son accord, que nous avons noté avec plaisir, sur les propositions du président Fouchier quant à la nécessité d'une réforme du mode d'exploitation et des structures tarifaires de la S. N. C. F.

M. le secrétaire d'Etat a insisté sur l'indispensable effort commercial que devra accomplir la S. N. C. F. dans les années à venir. Il a estimé que la distinction entre les activités de service public et les activités commerciales devrait amener la S. N. C. F. à être plus compétitive et à présenter une gestion équilibrée dans le domaine commercial. Il a ensuite commenté le dispositif des schémas régionaux de transport et des contrats de développement de transports collectifs urbains.

M. le président Fouchier a demandé des précisions sur le rôle des établissements publics régionaux dans la réorganisation des transports omnibus.

En réponse aux différents intervenants, M. Fourcade a déclaré qu'il étudierait avec vigilance la politique de desserte par la S. N. C. F. des zones défavorisées et veillerait à ce que la desserte de centres importants ne soit pas sacrifiée à un souci excessif de réduction des budgets pour des raisons de prestige. Il a souligné son désir d'assurer la cohérence des investissements entre l'autoroute, l'avion et le rail. Il a confirmé l'inscription dans le VII^e Plan des travaux d'amélioration du canal du Midi.

M. Cavallé, après avoir précisé que, depuis juillet 1974, aucune ligne omnibus n'avait été supprimée, a indiqué que les régions, dans le cadre des schémas régionaux de transport, se verraient transférer un pouvoir de décision en matière de transport. Les économies qu'elles réaliseront ainsi leur seront reversées par l'Etat.

Je terminerai en indiquant que la commission, conformément aux conclusions de son rapporteur, a émis un avis favorable à l'adoption des crédits des transports terrestres. (*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 auprès du ministre de l'équipement chargé des transports.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je tiens d'abord à remercier M. Pierre Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, et M. Roland Boudet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'excellence de leurs rapports.

La conduite des transports présente pour les responsables publiques une double difficulté : le secteur est sujet aux aléas de la conjoncture : il appelle des décisions techniques de plus en plus complexes et des choix socio-économiques qui le placent au cœur du débat moderne sur les orientations de notre société.

Il est donc essentiel de coordonner l'action administrative courante avec une réflexion comportant des recherches et des études pour éclairer les choix. Tel est l'objet, pour l'essentiel, des crédits de la section commune dont le montant se chiffre pour 1977 à 80,665 millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement.

L'accent est mis sur les recherches relatives aux transports en commun parce qu'ils sont un élément essentiel d'amélioration du cadre de vie.

Le budget des transports terrestres s'élève, pour 1977, à 12,5 milliards de francs. Il est en augmentation de 8,2 p. 100 par rapport à celui de 1976.

Ce budget s'articule essentiellement en deux grandes parties : d'une part, les montants des contributions que l'Etat verse à la S. N. C. F. et, d'autre part, au titre du budget d'équipement, les subventions destinées à l'amélioration des transports collectifs qui font partie du programme d'action prioritaire n° 21 « Mieux vivre dans la ville ».

La situation actuelle de la S. N. C. F. se caractérise par des éléments divergents : une situation financière très dégradée à la suite de la très forte diminution du trafic des marchandises en 1975 et de l'augmentation limitée des tarifs ; un accroissement sensible du trafic de voyageurs, et un effort important de modernisation du chemin de fer.

En 1976, la situation s'est améliorée sur le plan du trafic puisque le trafic de marchandises a augmenté sur huit mois de 6,1 p. 100 par rapport à 1975, sans retrouver pour autant le niveau de 1974. Ce trafic devrait atteindre 70 milliards de tonnes-kilomètre à comparer — je le rappelle — à 64 milliards de tonnes-kilomètre en 1975 et 77 milliards de tonnes-kilomètre en 1974. Mais le redressement est certain et presque unique en Europe.

Néanmoins la situation financière prévisible pour 1976 se traduit, comme l'ont d'ailleurs signalé MM. les rapporteurs, par une insuffisance globale importante du compte d'exploitation, bien que, évaluée en pourcentage des dépenses d'exploitation, elle soit légèrement inférieure à celle de l'an dernier. Elle est très préoccupante. Certes, des compensations tarifaires, que l'Etat s'est engagé à verser à la société nationale pour les limitations et les retards d'augmentation des tarifs qu'il lui a imposés en cours d'année, seront inscrites dans la loi de finances rectificative de fin d'année. Elles permettront ainsi d'éviter un trop fort alourdissement des frais financiers de la S. N. C. F., qu'ont craint les rapporteurs.

Certains peuvent s'étonner que, dans de telles conditions, les dépenses d'investissement du réseau principal de la S. N. C. F. aient pu progresser à un rythme élevé ; en effet, celles-ci atteindront plus de 3 700 millions de francs en 1976 et, pour 1977, le conseil de direction du fonds de développement économique et social a porté ce montant à 4 680 millions de francs. Mais ce développement, comme l'ont signalé les deux rapporteurs, est indispensable si l'on veut permettre à la S. N. C. F. d'offrir à sa clientèle un service de qualité améliorée, et surtout de continuer à réaliser un haut niveau de gains de productivité. C'est dans ce cadre que s'inscrit notamment la construction de la ligne nouvelle Paris—Lyon, dans les délais fixés et en vue d'une mise en service partielle à la fin de 1981 et totale en 1982. Le Gouvernement attache une importance toute particulière à cette opération, hautement rentable pour l'entreprise et pour la collectivité. Les premiers travaux débiteront sur le terrain avant la fin de l'année 1976.

Les compensations d'obligation de service public prévues au budget qui vous est présenté pour 1977 s'élèvent à 9 904 millions de francs exactement. La comparaison avec la loi de finances pour 1976 n'est pas toujours facile — je le reconnais avec les rapporteurs — car certaines contributions ont évolué différemment de ce qui avait été initialement prévu.

Pour ne citer que les évolutions les plus fortes, j'indiquerai simplement que l'indemnité compensatrice versée à la S. N. C. F. pour les transports parisiens atteint 405 millions de francs contre 297 millions de francs en 1976, ce qui traduit bien l'amélioration sensible du service offert par l'ouverture de nouvelles liaisons et l'augmentation des fréquences.

La contribution relative au maintien en activité des services omnibus s'élève à 1 273 millions de francs, soit un accroissement de 17,5 p. 100 par rapport à 1976.

La contribution la plus importante, celle qui est relative aux charges de retraites, s'élève quant à elle à 4 975 millions de francs, soit un accroissement de 20 p. 100. Cette augmentation, très forte en apparence, provient en partie, comme l'ont indiqué les rapporteurs, d'une certaine sous-estimation du montant prévu par la loi de finances 1976 par rapport à l'évolution constatée des salaires.

Le nombre d'ayants droit par rapport au nombre des chemins cotisants n'évolue pas depuis plusieurs années et les prévisions montrent qu'il restera stable jusque vers 1985. Ce n'est donc qu'après cette date que pourra s'amorcer une lente diminution.

Certes, ainsi que l'a souligné M. Cornet, il serait souhaitable de maîtriser l'évolution de cette dépense. Des aménagements limités sont envisagés, mais leur portée ne peut qu'être réduite, compte tenu du déséquilibre démographique que je viens d'évoquer et qui constitue le fondement de la participation de l'Etat aux charges de retraites de la S. N. C. F.

Votre commission des finances fait observer qu'aucun crédit correspondant à des compensations pour refus de majoration de tarif n'est inscrit pour 1977. Elle demande également que les tarifs des entreprises en déficit, telles que la S. N. C. F., puissent bénéficier d'une priorité en 1977 dans le cadre de la politique générale des prix.

J'ai noté avec intérêt ces deux observations. Il appartiendra au Gouvernement de décider le moment venu de l'une ou l'autre chose, qui sont bien sûr étroitement liées. Mais les entreprises publiques doivent supporter comme les autres les contraintes de la politique de lutte contre l'inflation.

Pour conclure cette première partie relative à la S. N. C. F., je voudrais tenter d'esquisser ce que devrait être ou pourrait être le redressement financier de la société nationale.

La dégradation importante des comptes de la S. N. C. F., le niveau de ses tarifs, ne sont pas compatibles à terme avec la politique générale des transports fondée sur l'économie de marché, la vérité des prix et le libre choix de l'usager.

Il importe donc de tout mettre en œuvre pour redresser la situation de la société nationale. Une telle action implique d'abord un effort important de l'entreprise.

La réorganisation de l'ensemble des activités commerciales de la S. N. C. F., ainsi que le souhaite M. Boudet, doit lui donner dans tous les secteurs une efficacité comparable à celle qu'elle a obtenue dans les transports de voyageurs et qui lui a permis d'enregistrer une croissance élevée là où précisément les réseaux européens voyaient leur trafic stagner.

La société nationale peut mener une politique semblable dans le secteur des transports de marchandises, notamment pour le trafic en wagons complets. Cet effort doit, je crois, porter en priorité sur la régularité des acheminements et le respect des dates de livraison annoncées.

La S. N. C. F. s'attachera aussi à réaliser une meilleure complémentarité avec la route, par le développement des transports combinés à l'intérieur de nos frontières et en coopération avec les autres réseaux européens, et à accroître son trafic de conteneurs. Le budget de mon département contribue d'ailleurs financièrement à la réalisation de certaines installations qui sont nécessaires.

Un effort important devra continuer à être effectué en vue d'accroître la productivité de la société nationale qui a subi en 1975 un accroissement important. Cela justifie de maintenir à un niveau élevé les investissements de productivité et de capacité dans les années à venir.

Enfin, la définition des missions de service public et des compensations qu'elles entraînent doit demeurer claire et précise et être appliquée avec rigueur.

M. Fourcade et moi-même attendons que la mise en œuvre de cette politique soit facilitée par l'établissement par la S. N. C. F., comme par les autres entreprises nationales, d'un plan d'entreprise. Ses dirigeants vont avoir à établir et à tenir à jour, en concertation avec mes services, un plan glissant à moyen terme définissant les objectifs précis poursuivis par l'entreprise, ses perspectives de redressement financier et les mesures de gestion à mettre en œuvre. Les obligations respectives de l'Etat et de l'entreprise nationale feront comme par le passé l'objet d'un contrat de programme. Mes services s'attachent à en préciser les échéances avec la S. N. C. F.

La deuxième grande partie du budget des transports terrestres regroupe l'ensemble des interventions au titre des transports urbains. La quasi-totalité des interventions budgétaires relève du programme d'action prioritaire n° 21 : « Mieux vivre dans

la ville ». Le programme qui vous est présenté à ce titre s'élève pour 1977 à 768,7 millions de francs en autorisations de programme et à 500,7 millions de francs en crédits de paiement.

Ce programme d'action prioritaire comprend l'ensemble des crédits d'études consacrés aux transports urbains, les subventions d'équipement pour les transports collectifs en région d'Ile-de-France et pour les agglomérations de province, les subventions pour l'expérimentation commerciale des techniques nouvelles de transport, ainsi que les subventions pour deux types d'actions nouvelles : les axes lourds et les contrats de développement.

Je n'insisterai pas sur l'aspect social de cette action qui contribue à réduire les inégalités et à améliorer le cadre de vie.

Qu'il me soit simplement permis de citer deux exemples qui montrent l'importance dans ces deux domaines du développement des transports en commun.

Premier exemple : deux Français sur trois doivent avoir nécessairement recours aux transports en commun pour la totalité de leurs déplacements motorisés.

Second exemple : le voyageur d'un autobus « contribue », si je puis dire, de dix à vingt fois moins à la pollution atmosphérique que l'utilisateur d'une automobile.

Seul, enfin, un recours plus intensif aux transports collectifs, faibles consommateurs d'espace, pourra permettre en ville la satisfaction des besoins croissants de transports. C'est pour ces motifs que je me suis fixé l'objectif ambitieux d'augmenter le nombre des déplacements effectués dans les transports en commun urbains de 15 p. 100 en région parisienne et de 60 p. 100 en moyenne dans les agglomérations de province, d'ici à cinq ans.

Cela suppose la recherche d'une amélioration du confort et de la fréquence. Cela suppose aussi que les effets de la modernisation ne soient pas contrariés par une dégradation de la sécurité dans le métro. M. Boudet a insisté à juste titre sur ce point.

Il s'agit, vous le savez, d'un problème d'ordre public qui appelle des solutions spécifiques. La mise en place, par M. le ministre de l'intérieur, de personnels de police spécialement affectés à cette tâche contribue à cet objectif ainsi que la mise en œuvre par la R. A. T. P. de systèmes d'alarme et de communications.

Pour l'essentiel, l'action « transports urbains » comporte, en région d'Ile-de-France, la poursuite des opérations engagées les années précédentes et que vous ont d'ailleurs citées les rapporteurs.

M. Robert Wagner. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Volontiers.

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

M. Robert Wagner. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de m'autoriser à vous interrompre. J'aimerais que vous puissiez me donner une précision.

J'ai lu récemment, dans un quotidien réputé sérieux, qu'un certain nombre de prolongements de lignes — celui de la ligne n° 14, notamment — qui étaient prévus au programme de travaux de la R. A. T. P., allaient être purement et simplement annulés.

Pouvez-vous me confirmer, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il n'en est rien et que le programme de la R. A. T. P., qui est pluriannuel, alors que le budget des transports est annuel, n'a pas été modifié ?

On peut admettre que certains prolongements de lignes de métro subissent un retard de six mois, un an voire un an et demi, mais on ne pourrait que regretter que le programme de travaux soit remis en question.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Wagner, le programme de la R. A. T. P. n'est pas modifié. J'ai d'ailleurs indiqué il y a quelques instants que ce programme comprenait notamment la poursuite des opérations engagées les années précédentes.

Pour ce qui est de la ligne n° 14, elle sera prolongée comme prévu jusqu'à Châtillon, les études étant en cours pour son prolongement au-delà.

Au titre de 1977, quatre opérations nouvelles sont prévues : la gare souterraine de banlieue en gare du Nord et la liaison Châtelet-gare du Nord, qui constituent l'amorce de l'intercon-

nexion des réseaux R. A. T. P. et S. N. C. F., dont la mise en service interviendra normalement en 1981 ; le prolongement de la branche est du R. E. R. de Noisy-le-Grand à Torcy, pour poursuivre la desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ; enfin, le prolongement d'une seconde interstation de la ligne de métro n° 7 jusqu'au fort d'Aubervilliers.

L'ensemble des autorisations de programme destinées à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F. pour la région d'Ile-de-France s'élèvent à 373,7 millions de francs ; le montant des crédits de paiement est de 313,5 millions de francs.

En province, les subventions budgétaires portent, sur un total de 93,5 millions de francs en autorisations de programme, sur la construction des métros de Lyon, Marseille et Lille, dont 85 millions sont destinés au métro automatique léger de Lille. Les crédits de paiement correspondants à ces projets s'élèvent à 44 millions de francs.

Les crédits portent aussi, pour 120 millions de francs en autorisations de programme et 45 millions de francs en crédits de paiement, sur les aménagements d'infrastructures destinés à créer des axes lourds de transports collectifs que les collectivités locales voudraient réaliser, notamment à la suite du « concours tramway », et pour 125 millions de francs en autorisations de programme et 30 millions de francs en crédits de paiement sur les contrats de développement des transports collectifs.

Je propose là une nouvelle politique contractuelle, liée aux responsabilités des collectivités locales dans le domaine de leurs transports.

Ces contrats de développement pluriannuels constitueront un moyen privilégié pour l'Etat d'aider les collectivités locales à faire face à deux types de problèmes.

On sait que, d'une part, les investissements sont souvent concentrés dans le temps et que, d'autre part, la « réponse » de la clientèle n'est pas instantanée. On compte en général près de deux ans avant que l'accroissement de l'offre de transport ne soit suivi par un accroissement égal du trafic.

Il s'ensuit pour les collectivités des problèmes de financement dans les premières années de la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de promotion des transports en commun.

Pour que ce système de contrat de développement soit le plus efficace possible, j'envisage de lier la conclusion d'un contrat à la réalisation de certaines conditions, qui pourront être, par exemple : la maîtrise, à l'échelle de l'agglomération, de l'organisation des transports urbains ; l'institution du versement-transport si les conditions prévues sont réalisées ; l'existence d'un plan de circulation favorable aux transports collectifs, avec des aménagements de priorité, tels que couloirs réservés ou site propre ; la définition d'un programme d'amélioration de l'offre des transports collectifs, visant à accroître très sensiblement les taux de fréquentation actuels ; des objectifs tarifaires, comportant la généralisation de formules simples, du type carte orange, dans tous les cas où cela est possible ; enfin une productivité satisfaisante de l'entreprise de transport.

Je tiens à rassurer MM. les rapporteurs en soulignant ma volonté de procéder le plus rapidement possible à la conclusion de ces contrats de développement avec les collectivités locales, maîtres d'ouvrage. D'ailleurs, les discussions sont déjà engagées.

MM. les rapporteurs ont également souligné la baisse relative des crédits de paiement de l'exercice 1977 par rapport à l'exercice précédent ; cette baisse est, vous l'avez vu, essentiellement due au fait que nous sommes dans la période d'engagement de deux actions nouvelles — création d'axes lourds et contrats de développement — pour lesquelles peu de crédits de paiement sont nécessaires dès la première année.

Je voudrais, par ailleurs, insister sur le fait que le budget de 1977 traduit le rééquilibrage en faveur de la province, voulu par le Gouvernement, amorcé dans les budgets précédents et dont a déjà fait état M. Fourcade, hier, à cette tribune.

L'effort consenti pour la région d'Ile-de-France n'est pas pour autant diminué et en comparant les exercices 1975 et 1977, on constate que les montants des autorisations de programme s'élèvent respectivement à 324 millions de francs et 393 millions de francs pour la région d'Ile-de-France et à 295 millions de francs et 366,5 millions de francs pour la province.

Il m'est également agréable de souligner que la dotation réservée aux transports collectifs urbains pour 1977 représente à peine moins de 20 p. 100 du montant prévu pour le programme prioritaire, au titre du VII^e Plan, en autorisations de programme, ce qui traduit bien la volonté d'exécuter en toute priorité ce programme.

Je ne veux pas négliger les autres points du budget des transports terrestres. La plupart des autres crédits subissent peu de modifications par rapport à 1976, en dehors des contributions versées par l'Etat à la R. A. T. P., qui, les rapporteurs l'ont rappelé, progressent moins vite que la moyenne des charges de l'entreprise.

Je tiens cependant à mettre l'accent sur les quatre mesures suivantes :

L'inscription au budget des transports terrestres des crédits destinés à la continuité territoriale entre la Corse et le continent pour un montant de 164,2 millions de francs ;

L'inscription de 15 millions de francs en autorisations de programme et 6,7 millions de francs en crédits de paiement pour la promotion d'expériences d'amélioration de dessertes régionales liées à la mise en place des schémas directeurs ;

Le maintien des crédits destinés à la batellerie avec un redéploiement sensible en faveur de la batellerie intérieure. Je veux créer avant la fin de cette année un fonds de régulation et une chambre de la batellerie qui recevront l'un et l'autre une dotation de l'Etat. Le fonds de régulation sera financé également par la profession, au moyen d'une cotisation des bateliers passant au tour de rôle ;

Le renforcement des moyens en personnel de la direction des transports terrestres, axé sur le développement des contrôles des entreprises de transport routier. Il faut faire cesser les abus les plus graves en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs routiers. Votre commission des finances me le rappelle d'ailleurs. J'y attache une importance toute particulière, notamment pour que le bon renom d'une profession entière ne soit pas entaché par le comportement de certains.

L'inscription des crédits supplémentaires destinés à l'amélioration des dessertes régionales traduit la volonté du Gouvernement de mettre en application, dès 1977, des schémas régionaux de transport de voyageurs qui, après avoir été établis sous la direction des élus, auront été approuvés par les établissements publics régionaux.

Le Gouvernement a décidé de proposer aux régions, en ce domaine, une application expérimentale de nouvelles règles administratives et financières leur permettant de mettre en œuvre les mesures prévues par les schémas régionaux.

Il n'y a pas de transferts de charges aux régions. Celles-ci pourront disposer des économies qui auront pu être dégagées par les réorganisations de services omnibus ferroviaires qu'elles auront proposées. Il pourra s'y ajouter l'aide dégressive, et limitée à trois ans, que mon département pourra accorder à des opérations de caractère exemplaire.

On ne peut pas, dans le cadre d'une telle politique, bâtir n'importe quel projet ou remettre en service des lignes omnibus qui ont été fermées parce qu'elles étaient manifestement d'un coût trop élevé. Mais l'expérience fera, j'en suis sûr, que seront retenues les solutions améliorant de la manière la plus efficace les dessertes de voyageurs à courte et moyenne distance par les transports en commun, qu'ils soient ferroviaires ou routiers.

Je vois d'ailleurs dans la mise en œuvre de telles mesures le meilleur moyen de favoriser l'accroissement de la clientèle rurale de la S.N.C.F., auquel M. Boudet est justement attaché. Plutôt qu'en demandant à la S.N.C.F. l'octroi de nouveaux tarifs réduits, c'est surtout en améliorant les correspondances ou en créant de véritables réseaux de transports en commun avec rabattement sur les gares que cet objectif pourra être atteint.

Mesdames, messieurs, le budget que je viens de vous présenter marque ainsi un certain nombre d'inflexions politiques dont les plus importantes ont pour objet d'engager largement l'exécution du programme d'action prioritaire relatif aux transports urbains, de renforcer l'efficacité du système de transport, de l'adapter à un cadre de vie amélioré et d'assurer aux entreprises du secteur dont j'ai la tutelle une situation saine favorisant la réussite du plan du Gouvernement de lutte contre l'inflation.

Pendant cette période qui sera difficile pour tous, j'attacherai pour ma part une toute particulière attention aux entreprises les plus vulnérables afin que leur existence ne puisse être mise en danger. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. Roger Gouhier. Je ne surprendrai personne en indiquant que je ne partage pas l'optimisme qui a été exprimé hier à cette tribune par M. le ministre de l'équipement et, aujourd'hui, par MM. les rapporteurs et par M. le secrétaire d'Etat.

L'examen des crédits du budget des transports terrestres affectés aux différents chapitres met en évidence les contradictions qui existent entre, d'une part, les besoins réels de la population, les besoins pour le développement économique du pays, les besoins correspondant aux progrès techniques et à la modernisation, les besoins pour une réelle amélioration de la qualité de la vie et, d'autre part, ce qui pourra être effectivement réalisé avec ces crédits.

Votre budget, monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le secrétaire d'Etat, reflète de votre politique générale, dont la principale préoccupation est la satisfaction des exigences et des profits des grands groupes financiers, se caractérise par le désengagement de l'Etat en matière de transport et par le transfert, aux collectivités locales, du coût des réalisations des infrastructures et équipements ainsi que du déficit d'exploitation des sociétés de transports.

Ce budget est inquiétant pour l'avenir car il met en cause le développement et l'amélioration rapide des transports.

Pour la R. A. T. P., par exemple, le programme demandé par la direction, programme bien en dessous des besoins, a été réduit de 20 p. 100 pour les autorisations de programme et de 13 p. 100 pour les crédits de paiement.

Les conséquences seront un ralentissement non seulement dans l'extension des lignes, mais aussi dans l'amélioration de l'exploitation par un étalement dans le temps des rénovations des stations et la mise en service, par exemple, d'escaliers mécaniques.

Ces mesures ont pour conséquence l'accumulation du retard déjà existant dans le renouvellement du matériel roulant.

En ce qui concerne le prolongement des lignes, des personnes mal intentionnées pourraient voir un lien entre l'influence qu'a pu avoir un ministre des finances devenu ministre de l'équipement, maire de Saint-Cloud, et la priorité donnée, lors du plan de relance, au prolongement de la ligne n° 10.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Gouhier ?

M. Roger Gouhier. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre de l'équipement. Voilà un certain temps que les orateurs du parti communiste tendent d'accréditer l'idée que le Gouvernement a décidé de prolonger dans la commune de Boulogne la ligne de métro n° 10 parce que j'étais maire de Saint-Cloud et membre du conseil général du département des Hauts-de-Seine.

Pour que cela cesse, il faut que les Parisiens sachent que la commune dont je suis maire est située de l'autre côté du pont de Saint-Cloud. (*Rires et applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

M. Roger Gouhier. Pour que cette polémique cesse, monsieur le ministre, il suffit que les programmes d'action prioritaire prévoient des crédits pour prolonger les lignes de métro dans les autres banlieues.

M. le ministre de l'équipement. Les travailleurs de Boulogne apprécieront !

M. Roger Gouhier. Nous nous garderons d'opposer la population de tel secteur de la banlieue parisienne à celle de tel autre. Cependant nous insistons particulièrement pour que priorité soit donnée également aux autres banlieues.

Quant aux investissements, à la R. A. T. P., la situation du réseau ferré est la suivante :

Les grands travaux s'achèvent. Mais quand et comment va-t-on poursuivre les extensions des lignes ? C'est une question à laquelle vous pouvez répondre, monsieur le ministre. Quel est le programme prévu et qui va prendre en charge ces dépenses à l'avenir ? Si vous pouvez citer des dates, cela donnera satisfaction à tout le monde, mais nous aimerions surtout obtenir des réponses précises sur tous ces points.

Notre inquiétude, en effet, est grande car elle vient de noire expérience. Déjà des sommes importantes viennent grever les budgets des communes et des conseils généraux. C'est une pratique qui se généralise et que nous condamnons.

Vous avez souvent répété, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous attachiez une grande importance à la coordination rail-route, mais cela reste un slogan car tout est fait pour exacerber la concurrence, ce qui aboutit au gaspillage.

Gaspillage, le fait de refuser de remettre en service le réseau ferré des grande et petite ceintures alors que les périphériques sont encombrés. Gaspillage, les risques d'accidents multipliés. Gaspillage, les millions d'heures de travail et de repos perdues en transport par les habitants de l'agglomération parisienne et des grandes villes de province. Gaspillage encore, la consommation inutile d'énergie.

Et pourtant, en région parisienne, qu'il s'agisse de la petite ou de la grande ceinture, la remise en service de ces lignes S.N.C.F. est possible. Des tronçons sont d'ailleurs utilisés. Des études ont été faites par la S.N.C.F. La mise en pratique de celles-ci aurait permis, dans un premier temps, de délester plusieurs lignes de métro, de réduire les temps de transport et de faciliter les déplacements des habitants d'une partie des villes de banlieue.

Ces projets ont été, semble-t-il, abandonnés sur ordre de certains requins de l'immobilier qui voient dans l'utilisation des espaces appartenant à la S.N.C.F., y compris ceux qui se trouvent au-dessus des voies, une source de profits grâce à la construction d'immeubles.

Quant à la mise en service du réseau de grande ceinture pour le transport des voyageurs de banlieue, elle représenterait aussi une possibilité d'améliorer les transports et la circulation. Elle offrirait également la possibilité de se rendre en quelques minutes d'une ville de banlieue à une autre en désencombrant Paris.

Les infrastructures existent puisque ce réseau est utilisé pour le trafic des marchandises; or une grande partie du trafic qui ne concerne pas l'agglomération parisienne pourrait être acheminée par d'autres itinéraires qui éviteraient Paris. En fait, 42 villes sont concernées par un tel projet. Alors que les périphériques sont encombrés, que chaque matin, sur les axes de pénétration dans Paris, s'immobilisent des files interminables de camions et de voitures, de telles mesures seraient, dans l'avenir, efficaces.

Ce n'est évidemment pas avec votre budget de misère que vous pourrez réaliser de telles opérations. Mais nous demandons, au nom des usagers, que les études sérieuses soient reprises et communiquées à l'Assemblée ainsi d'ailleurs qu'aux diverses associations qui sont sensibilisées à ces questions. Nul doute que cette large concertation mettrait en évidence la nécessité économique et sociale de remettre en service, pour le trafic voyageurs, la petite et la grande ceinture.

Mais les problèmes de transport ne concernent pas seulement la région parisienne. Aujourd'hui se posent, dans les villes et les villages, à la campagne, des questions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

De toutes les régions de France s'élèvent les voix des élus, des représentants d'associations, des usagers pour demander la réouverture de lignes abandonnées ou encore la remise en service de trains omnibus. C'est donc qu'il existe un problème réel.

Nul ne conteste l'idée que l'absence de moyens de pénétration dans les régions accélère la désertification. Or, là encore, une véritable coordination rail-route, tenant compte de la complémentarité de ces deux modes de transport, aboutirait non seulement à une amélioration des transports de voyageurs et de marchandises, mais aussi à la réalisation d'économies.

A ce sujet, et pour avoir une appréciation du coût réel des différents modes de transport pour l'économie du pays, il ne faut pas s'arrêter au seul examen du prix de revient de la « tonne kilométrique » ou du « kilomètre-voyageur ». Il faut aller plus loin dans la réflexion; il faut compter avec les possibilités de développement économique de la région ou de la ville, avec la notion de service public, avec les retombées sociales d'une amélioration des transports. Or les orientations du VII^e Plan, le plan d'austérité, votre budget sont clairs sur ce point. Pour le Gouvernement, le raisonnement est simple, et, en dépit des affirmations de M. le secrétaire d'Etat, nous craignons fort que les collectivités locales ne fassent encore les frais de l'effort à consentir pour répondre aux besoins.

Il en est déjà ainsi pour les transports urbains, et les villes sont au bord de l'asphyxie. Elles ne pourront pas continuer dans cette voie.

Les élus communistes considèrent que les crédits nécessaires aux investissements en matière de transport doivent être dégagés du budget de l'Etat pour toutes les raisons évoquées précédemment. Ce mode de financement éviterait les recours systématiques à l'emprunt qui coûte cher aux usagers, mais qui profite largement aux banques.

Des crédits doivent être trouvés aussi auprès des premiers bénéficiaires de l'organisation des transports collectifs, c'est-à-dire auprès des employeurs et principalement auprès des très grandes entreprises. Ces derniers bénéficient d'ailleurs, de la part de la S.N.C.F., de tarifs de faveur qui sont une des sources du déficit dont on a entendu beaucoup parler tout à l'heure.

Enfin, la T.V.A. sur les transports en commun devrait être supprimée.

Ces mesures éviteraient le relèvement régulier des tarifs voyageurs et des tarifs marchandises de détail. On sait que les tarifs pour transport par wagons complets et par trains complets sont toujours inférieurs à ce qu'ils devraient être. C'est sans doute pour cette raison que certains tarifs ne sont connus que par la direction de la S.N.C.F. et par les gros chargeurs.

Votre budget ne prévoit pas d'augmentation des tarifs. Mais nous aimerions savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous en prévoyez, vous, au cours de l'année 1977.

Si les perspectives offertes aux usagers des transports ne sont pas réjouissantes, elle ne sont pas meilleures pour les personnels de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F., très attachés à leur corporation et à la qualité du service public.

Les efforts de publicité et le sourire de l'employé ne peuvent pas tout régler. Pour que le client soit satisfait, pour qu'il soit bien accueilli, qu'il soit renseigné, qu'il se sente en sécurité, qu'il puisse compter sur l'efficacité et la qualité des services, il faut un personnel plus important, un personnel dont les conditions de vie et de travail doivent être améliorées.

Les élus communistes seront aux côtés de ces travailleurs en lutte pour la défense de leurs revendications, mais aussi pour la défense de la qualité des services publics.

Le VII^e Plan met l'accent sur la qualité de la vie. Le livre du Président de la République y fait souvent référence. La qualité de la vie, c'est moins de pollution, c'est le temps de vivre, ce sont des transports humanisés et plus rapides, c'est l'organisation des transports au service du pays et non des monopoles.

Derrière le flot des mots et des formules de style, il y a les sommes inscrites à votre budget. Celles-ci mettent à nu la réalité. Rien d'important ne pourra être fait rapidement.

Derrière les déclarations de bonnes intentions et les promesses pour demain, il y a le « vécu » des travailleurs, de ceux dont la profession consiste à assurer le transport des voyageurs et des marchandises et de ceux qui utilisent les moyens de transport.

Le « vécu » des uns et des autres nécessiterait un budget d'une plus grande ampleur, un budget qui s'appuierait sur d'autres orientations.

Les communistes continueront d'agir avec tous les citoyens, mais aussi avec toutes les forces économiques et sociales qui sont concernées par les profonds changements afin que soit mise en œuvre une vraie politique des transports dans notre pays.

C'est pourquoi le groupe communiste votera contre votre budget. (Applaudissements les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche)

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

M. Pierre Weisenhorn. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, la présentation très claire du budget des transports par les rapporteurs et la note de synthèse publiée par le secrétariat d'Etat aux transports, copieuse et très parlante, permettent d'apprécier les traits caractéristiques de ce budget.

Il s'agit d'abord d'un budget qui s'inscrit tout naturellement dans le cadre global du plan de lutte contre l'inflation.

En dépenses ordinaires, ce budget comporte des mesures rigoureuses en matière de blocage des tarifs des entreprises publiques. Ce blocage se traduira par un transfert de la charge du coût du transport des usagers vers les contribuables. Un tel transfert n'est pas critiquable en soi, mais, en période de blocage des tarifs, il peut se traduire par un alourdissement considérable des sommes mises à la charge de l'Etat.

Le budget qui nous est présenté ne traduit d'ailleurs pas intégralement les effets de cette politique tarifaire. Comme chaque année, il est prévisible qu'un collectif budgétaire viendra majorer les subventions versées aux entreprises nationales.

Néanmoins, si l'on s'en tient aux données budgétaires actuelles, on constate qu'en dépit de l'augmentation des versements effectués au titre du maintien des services omnibus, les subventions destinées aux transports parisiens de voyageurs — soit 1 394 millions pour la R. A. T. P. et 405 millions pour les trains de banlieue de Paris de la S. N. C. F. — restent très supérieures aux versements destinés aux petites lignes de la S. N. C. F., soit 1 273 millions.

Malgré l'institution du « versement transport » mis à la charge des employeurs, l'aide de l'Etat aux transports parisiens croît chaque année, sans qu'un effort du même ordre soit consenti pour les transports dans le reste de la France.

Le moment n'est pas éloigné où l'usager du métro ou des autobus ne paiera, en achetant son titre de transport, que le tiers du prix de revient. Avec la carte orange, ce pourcentage n'est même pas atteint. Compte tenu de l'annuité de transport, le prix payé par un porteur de la carte orange se trouve ramené à vingt-deux francs par mois, soit moins de un franc par jour ouvrable. Même si l'on considère le prix du billet vendu en carnets, en voit bien qu'il n'existe que peu de villes au monde où le métro soit aussi bon marché qu'à Paris.

Les contribuables paient le reste.

On s'achemine ainsi vers la gratuité du transport en région parisienne, y compris celle du transport en première classe, alors qu'aucun vote du Parlement n'est intervenu pour l'autoriser, l'institution du versement transport ayant au contraire pour objet de mettre à la charge des employeurs de la région parisienne une partie de l'aide supportée par le budget de l'Etat.

Une augmentation raisonnable des tarifs au cours des années passées aurait permis d'éviter d'en arriver à cette situation. Car, ne nous y trompons pas, cette politique de transfert pèse d'un poids très lourd sur l'ensemble de la gestion du ministère et freine notamment l'effort d'investissement dans un secteur où les fonds publics ne peuvent être relayés par les investisseurs privés.

On comprend dès lors que le budget d'investissement soit relativement sacrifié, puisque les autorisations de programme passent de 796 millions en 1976 à 824 millions en 1977, soit une augmentation d'environ 4 p. 100.

En dépit d'un effort en faveur de la province, la région parisienne, avec 393 millions, reçoit encore une part supérieure à celle qui est affectée au reste de la France : 366 millions.

On doit néanmoins considérer comme très heureux le fait qu'un crédit de 133 millions ait été destiné à stimuler les opérations de promotion du transport collectif dans les villes.

Deuxième caractéristique principale de ce budget : les crédits doivent permettre la mise en œuvre du programme d'action prioritaire n° 21 du VII^e Plan « Mieux vivre dans la ville ».

Ce programme me paraît essentiel, mais il doit être complété. Il faut enfin dépasser le cadre urbain et dire qu'un des objectifs politiques des transports doit être l'amélioration de la qualité de la vie.

Dans le cadre urbain d'abord, il est clair qu'une politique dynamique des transports est un des principaux moyens d'améliorer le cadre et les conditions de vie.

J'ai pu, à la tête d'une délégation de la commission de la production et des échanges, qui s'est rendue en Allemagne fédérale au début de cette année, apprécier la qualité des réalisations en la matière dans plusieurs villes, de Cologne à Munich en passant par Bonn et Nuremberg. Un voyageur qui parcourt ces villes ne peut manquer d'être frappé par la qualité des transports collectifs urbains. Il est vrai que, dès 1964, une commission chargée d'étudier les problèmes de transport dans ces villes était constituée, à l'image de la commission Buchanan créée en 1962 en Angleterre.

La commission allemande conclut à la nécessité d'une option très forte en faveur des transports en commun. Pour le financement, ces villes bénéficient du reversement par l'Etat fédéral d'une partie du produit de la taxe sur l'essence — 6 pfennigs par litre — ce qui représente actuellement un total de 4 milliards de deutsche Mark par an. Cette somme est utilisée pour moitié en faveur des transports en commun et pour moitié pour la construction de routes nouvelles.

La délégation a pu apprécier les résultats de cette politique : à Cologne comme à Munich, le métro, le tramway, l'autobus et de nombreuses lignes express en banlieue forment, conjointement, un important réseau.

La qualité des transports urbains a permis la réussite des zones piétonnières, qui caractérisent actuellement la plupart des villes allemandes. Il s'agit en effet d'une technique d'urbanisme qui fait maintenant partie du paysage traditionnel des cœurs des villes d'outre-Rhin.

Par comparaison avec la timidité des recherches de notre pays dans ce domaine, on ne peut qu'être impressionné par les résultats obtenus dans les trois cités de Cologne, Nuremberg et Munich.

Il est très souhaitable que ces réalisations remarquables soient étudées sur place par des missions d'élus locaux.

Si, quittant le cadre urbain, on examine le problème des transports dans une perspective plus large, on constate que la région parisienne reste globalement très favorisée.

Selon les chiffres du vingt et unième rapport du fonds de développement économique et social, les autorisations de programme de la R. A. T. P. ont augmenté de près de 50 p. 100 de 1974 à 1976.

Or, dans le même temps, les investissements de la S. N. C. F., déduction faite du programme spécial de la région parisienne, n'ont augmenté que de 25 p. 100.

Sans doute y a-t-il un rattrapage en faveur de la capitale, qui, pendant les années d'après-guerre, n'a que peu bénéficié d'investissements lourds, mais on peut craindre que l'insuffisance des investissements de la S. N. C. F. ne conduise celle-ci à délaisser les liaisons jugées les moins rentables.

Au cours des années à venir, une répartition différente des investissements devra être opérée pour améliorer les liaisons ferroviaires sur l'ensemble du territoire.

Il n'est que trop évident que la S. N. C. F. est actuellement contrainte, par la force des choses, de concentrer ses efforts sur les axes les plus importants. Les grandes liaisons intervilles sont, dans l'ensemble, satisfaisantes, ce qui est un résultat très appréciable. On peut encore les améliorer en prévoyant pour tous les trains, des voitures de deuxième classe.

Mais il faut, en outre, ne plus négliger les rameaux qui irriguent ces grands axes. Si Limoges et Toulouse sont bien desservis, Périgueux l'est beaucoup moins. En effet, aux trains de Paris ne correspond pas toujours un train pour Périgueux, surtout le soir, ce qui contraint bien des usagers à passer une nuit dans le train pour parcourir cinq cents kilomètres. Et que dire des villes comme Alès ou Millau qui sont à une demi-journée de la capitale !

Or c'est une erreur de négliger les liaisons autres que les grands axes.

La fréquentation des trains directs et omnibus qu'on oppose aux rapides et express a, certes, fortement baissé jusqu'en 1972. Mais elle a sensiblement remonté depuis, et l'on peut penser que cette tendance se maintiendra au cours des années à venir. Il a d'ailleurs été décidé de ne plus fermer de lignes au trafic de voyageurs avant l'achèvement des plans de transport régionaux.

J'ai pu constater personnellement, comme l'on fait également les membres de la délégation de la commission de la production et des échanges, que cette nouvelle orientation intéressait au plus haut point les élus bavarois, qui redoutent le plan de contraction du réseau de la Bundesbahn.

J'insiste d'ailleurs sur le rôle des gares des petites lignes, qui offrent des services tels que consignes, renseignements, salle d'attente, téléphone, services que n'offrent pas en général les transports routiers.

Le transfert sur route du trafic ferroviaire n'est parfois que le prélude à la réduction du service, car les transports routiers, eux-aussi, lorsqu'ils éprouvent des difficultés financières, sont conduits à supprimer les liaisons les moins fréquentées, si bien que certains villages ne sont desservis qu'hebdomadairement par un car.

Cette situation est grave. Elle prive en effet de mobilité tous ceux qui ne peuvent pas bénéficier d'une voiture.

Deux remèdes me paraissent de nature à redresser cette situation :

Le premier est préconisé par le rapport de la commission des transports et communications du VII^e Plan et réclamé par les transports routiers : il consiste à étendre les réductions de tarif,

compensés par des versements de l'Etat, aux transports routiers. Cette mesure s'inscrirait tout naturellement dans le cadre d'une politique familiale dynamique.

Le second tendrait à utiliser au mieux les divers moyens de transport existants. Il me paraît en effet surprenant que, dans certaines zones rurales mal desservies par les transports routiers et publics, trois sortes de véhicules assurent un service quotidien : les cars transportant le personnel des entreprises, les cars de transports scolaires, les véhicules postaux.

La législation actuelle ne permet certes pas d'ouvrir les cars des entreprises au public ; mais ne pourrait-on pas assouplir les règles du transport scolaire ? Les cas dans lesquels les parents eux-mêmes peuvent emprunter les cars destinés aux élèves sont en effet énumérés très limitativement.

Quant aux véhicules des secteurs postaux, ils pourraient fort bien, en zone rurale, en cas d'insuffisance des transports publics, être habilités à transporter des personnes. Ce système n'a rien d'utopique : il est pratiqué sur tout le territoire suisse où les cars postaux, d'une belle couleur jaune, desservent le moindre hameau et jouissent d'un droit de priorité sur les routes étroites de montagne. Ils constituent un moyen de transport très sûr, qui contribue à l'essor du tourisme et rend de grands services à l'ensemble des populations montagnardes ou rurales des zones desservies.

En conclusion, je vous ferai part de quelques considérations sur les économies d'énergie que permettrait une meilleure utilisation des moyens de transport.

Aucune économie n'est négligeable, surtout si elle s'accompagne d'une amélioration de la qualité des prestations servies aux usagers.

L'énergie consommée dans les transports représentait, en 1973, 30 millions de tonnes d'équivalent pétrole, soit 17 p. 100 de la consommation d'énergie primaire et 20 p. 100 de la consommation des utilisateurs finaux. Si l'on tient compte de la part de l'énergie électrique fournie par le pétrole, on constate que 97 p. 100 de cette consommation est d'origine pétrolière.

Or on estime que le transport par le train consomme entre trois et quatre fois moins que le transport par route et cinq fois moins que le transport par avion.

Sans doute ne faut-il pas attendre de transferts massifs d'un mode de transport à l'autre. Néanmoins, selon le rapport de la commission des transports du VII^e Plan, on estime qu'un transfert de 10 p. 100 seulement du nombre des déplacements effectués en automobile en zone urbaine vers les transports collectifs permettrait une économie de l'ordre de 300 000 tonnes de pétrole par an.

Mais d'autres économies pourraient résulter d'un accroissement de la part du chemin de fer dans les transports de voyageurs, notamment par suite d'une moindre croissance du transport aérien. Sous cet angle, la création de la nouvelle ligne Paris—Sud-Est, si elle est rentable financièrement, est aussi intéressante au point de vue énergétique.

S'agissant du transport des marchandises, le principe du libre choix par l'usager, s'il doit demeurer, doit aussi être accompagné d'une normalisation des conditions de la concurrence.

Il n'est pas admissible que la surcharge des véhicules routiers reste une pratique courante : les contrôles ont en effet permis de constater que la proportion des véhicules en surcharge de plus de 5 p. 100 est de 15 à 30 p. 100 suivant les périodes.

De même, les sondages ont montré que, dans 15 p. 100 environ des cas, les conducteurs de transports routiers de marchandises conduisent plus de quarante-huit heures par semaine.

Quant aux limitations de vitesse des camions, il est de notoriété publique qu'elles ne sont pas respectées.

Pour remédier à tous ces abus, il est indispensable de prendre des mesures énergiques.

Les crédits inscrits au budget pour l'amélioration des contrôles, la création de centres rail-route, ne s'élèvent qu'à 1,75 million de francs, montant très insuffisant. Néanmoins, on peut fonder des espoirs sur la mise en service d'appareils de lecture des disques de tachygraphe. Et je souhaite vivement qu'une politique plus dynamique des transports par conteneurs soit engagée.

Je ne méconnaissais pas que ces observations ne peuvent, dans l'immédiat, faute de moyens financiers, se traduire par des réalisations importantes. Mais il me paraît indispensable que la politique des transports soit, à l'avenir, davantage orientée vers une amélioration des transports de voyageurs en province, et favorise les moyens de transport les moins coûteux en énergie.

Appréciant les efforts faits en ce sens, même s'ils me paraissent encore insuffisants, je voterai ce budget qui contribuera à l'amélioration de la qualité de la vie des Français. (*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. Gaillard.

M. René Gaillard. Messieurs les ministres, un budget doit être le reflet d'une politique.

Le pouvoir actuel n'ayant pas de politique cohérente en matière de transports terrestres, il est bien évident que son budget ne contient pas les mesures qui seraient nécessaires pour remettre de l'ordre dans ce secteur et lui permettre de remplir sa tâche dans les meilleures conditions sur la collectivité.

Le transport intervient pourtant d'une façon de plus en plus indispensable dans toutes les activités humaines, en particulier à tous les stades de l'économie dont il fait partie intégrante et vis-à-vis de laquelle il joue bien souvent le rôle d'animateur en stimulant son activité et son développement.

De surcroît, le coût des transports constitue un des éléments du prix de revient de la plupart des produits et des services.

Cette dimension du transport, dénominateur commun de toutes les activités économiques, devrait inciter les pouvoirs publics à en faire un instrument d'intervention en l'utilisant, par exemple, pour subventionner indirectement certaines collectivités ou certains secteurs de l'économie.

Hélas ! sous prétexte de libéralisme, de compétitivité, d'efficacité, le transport se transforme en une sorte de jungle où les groupes de pression s'en donnent à cœur joie.

Vos propositions de budget des transports terrestres pour 1977 ne reflètent en rien une volonté d'assainir, d'abord, et de clarifier, ensuite, dans l'intention d'appliquer une politique reposant sur la complémentarité des techniques, le développement de la recherche, la coordination des moyens et la coopération des modes de transport.

Le temps très limité, trop limité, qui est réservé à nos discussions sur ce sujet confirme bien le peu d'intérêt que vous lui portez, preuve supplémentaire, s'il en était besoin, de l'écart grandissant qui vous sépare des soucis permanents de la population.

Ce budget correspond globalement à la reconduction du budget de 1976 en valeur réelle. Or, si l'on considère la dépréciation de la monnaie, qui reste toujours aussi marquée d'une année à l'autre, si l'on remarque que les dépenses de fonctionnement sont difficilement compressibles en raison du poids de la charge salariale et de son évolution, il se révèle que les dépenses d'équipement subissent tout l'effet de cette austérité budgétaire.

A cet égard, j'examinerai plus en détail les sommes qui sont affectées au titre des autorisations de programme.

Bien que le titre VI reçoive 51,5 millions de francs de plus que l'année dernière et se trouve doté ainsi de 810 millions de francs, il enregistre en valeur réelle une diminution d'au moins 4 p. 100 par rapport à celui de 1976.

Ces crédits, dans leur presque totalité — 764 millions de francs très exactement — concernent le programme d'action prioritaire intitulé « Mieux vivre dans la ville ». Ils ont pour objet d'augmenter, pendant le VII^e Plan, le nombre des déplacements effectués dans les transports collectifs urbains de 15 p. 100 en région parisienne et de 60 p. 100 en moyenne dans les agglomérations de province.

Lorsqu'on voit que les crédits globaux affectés à cette action devaient s'élever à 2 750 millions de francs en 1975, que le retard pris dans la mise en œuvre du Plan en limite à quatre années la réalisation et oblige donc à disposer de 687,5 millions de francs chaque année, que les 764 millions de francs de 1977, compte tenu de l'inflation constatée ou prévue sur les deux premières années du Plan, ne correspondent, en valeur constante, qu'à environ 636 millions de francs, on peut effacer le seul aspect qui aurait pu paraître positif dans vos propositions.

Et c'est bien dommage pour tous les usagers qui, à divers titres, attendent de l'Etat des initiatives et une amélioration de leur sort. Tant pis, notamment, pour les travailleurs, les personnes âgées ou les enfants en âge scolaire malades ou handicapés ! Ils seront toujours des « captifs » du transport collectif.

Pour nous, monsieur le ministre, et à l'inverse de ce que nous déduisons de vos propositions, nous considérons le transport comme un élément essentiel de la vie du pays.

Élément capital de l'aménagement du territoire, il est aussi l'outil irremplaçable pour le développement économique général.

Or il n'existe pas — sauf de rares exceptions, de réelle politique d'aménagement régional intégrant les transports : plus encore, les schémas régionaux actuellement à l'étude relèvent davantage du désir de faire cautionner des décisions déjà arrêtées que du souci d'une véritable concertation.

C'est ainsi que certaines régions, telle l'Ardèche, deviennent désertiques parce qu'elles sont privées de moyens de transport public.

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. René Gaillard. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Vous venez d'indiquer que certaines régions de France deviennent désertiques par suite de l'absence de liaisons par chemin de fer et vous avez cité le département de l'Ardèche, que je connais bien puisque je le représente.

Il n'existe pas, en effet, de liaisons voyageurs par chemin de fer dans ce département ; c'est exact. Mais les liaisons marchandises y sont fort importantes, et j'assure à l'Assemblée que l'Ardèche n'est pas désertique.

M. René Gaillard. Tant mieux pour ce département !

Je reviens à mon propos. Des ensembles urbains tels que Cergy-Pontoise ont été créés, sans qu'au préalable l'infrastructure de transport soit envisagée et puisse, le moment venu, être immédiatement intégrée dans le tissu immobilier.

En outre, le transport devrait respecter la priorité de l'intérêt collectif, ce qui conduirait, à service égal, à choisir le mode le moins exigeant en énergie, à préférer le moyen assurant la plus grande sécurité des usagers et des riverains, et le moyen le moins polluant. Cela ferait reposer le choix économique sur des bases de comparaison préalablement harmonisées, et notamment en matière sociale, et obligerait enfin à reconnaître la nécessité d'un service public, tel que l'était autrefois la Société nationale des chemins de fer français.

Or que constate-t-on ?

Votre politique du laisser-faire se traduit par le déclin de tous les services de transport collectif à courte distance, que ce soit les services omnibus de la S. N. C. F. ou les dessertes par autocars.

Il est vrai que la menace de renchérissement, voire de raréfaction des produits pétroliers, a un instant provoqué une réflexion salutaire. La suspension des fermetures envisagées de lignes, dites « secondaires », de la S. N. C. F. n'a été hélas ! que le résultat limité, parcellaire, de cette réflexion.

Peut-être pourriez-vous, à ce propos, nous indiquer ce que le Gouvernement compte faire de l'étude réalisée sur ce sujet par la société Matra pour le compte de la D. A. T. A. R. ?

Quoi qu'il en soit, l'absence de moyens financiers suffisants n'a absolument pas permis de redonner aux services omnibus un intérêt tel qu'il ait dissuadé de l'usage de la voiture particulière.

Le résultat est que la consommation des produits pétroliers a repris aujourd'hui une courbe ascendante, et la balance des comptes n'en souffre que davantage.

Dois-je aussi parler de la recrudescence des accidents de la circulation qui, il faut le rappeler, ont coûté 24 milliards de francs à la nation pour la seule année 1974 ?

De plus, votre politique dite « libérale » conduit à asservir financièrement la S. N. C. F. C'est grave.

Alors que vous en faites un instrument de votre politique des prix et qu'il aurait fallu accorder une augmentation de 23 p. 100 des tarifs en juillet 1976, vous avez repoussé une demande de majoration modestement ramenée à 10 p. 100.

Alors que vous en faites un instrument de votre politique des salaires, vous maintenez des contraintes au respect des mesures salariales contenues dans les accords annuels et ce, malgré le retard accumulé des revendications des cheminots.

Alors que vous en faites un instrument de votre politique économique et que vous lui imposez des obligations conjoncturelles, tel le transport de paille de cet été, vous refusez d'accorder à cette société nationale les moyens d'assumer les tâches pour lesquelles elle se révèle le plus apte.

En réduisant les enveloppes budgétaires, vous pesez sur le montant et la forme des investissements. Ceux-ci n'ont fait que décroître en valeur constante de 1967 à 1973. Le redressement constaté en 1974 ne suffit pas à combler le retard pris et les insuffisances de crédit conduisent à une répartition plus favorable au matériel qu'à l'infrastructure.

Cette orientation, opposée à ce qui se fait chez nos voisins, se traduit par de grosses difficultés d'exploitation et une diminution de compétitivité.

Ainsi, en ne réalisant pas l'harmonisation des conditions de départ, vous ne permettez pas le choix qui devrait se révéler conforme à l'intérêt collectif et vous sacrifiez souvent le chemin de fer à la route.

Faut-il rappeler, alors que le règlement communautaire sur les conditions de travail des équipages routiers apparaissait déjà très permissif, que vous avez, de votre propre chef, édicté des règles d'application encore moins contraignantes ?

Bien plus, ne nous proposez-vous pas la mise en service de camions un peu plus lourds, un peu plus longs et plus larges, qui permettraient, paraît-il, de substantielles économies de carburant ?

Si cette proposition était retenue, nous la paierions du prix de la destruction de nos routes. J'espère que les maires seraient unanimes pour interdire de la façon la plus formelle l'accès de leurs villes à de tels engins. Notre collègue Marc Masson, qui est intervenu hier sur les crédits de l'équipement, ne me contredira pas.

Tout cela n'est vraiment pas très sérieux !

C'est pourquoi nous condamnons l'absence de mise en place d'une réelle politique de transports qui eût exigé une véritable coordination entre les modes de transport et un effort financier important, dans le cadre d'une planification générale, redonnant au transport sa vocation, non pas de consommateur de véhicules, mais d'outil de développement au service de la collectivité.

Dans ces perspectives espérées, il ne faut relever que le coût kilométrique de l'autocar a considérablement augmenté ces derniers temps, du fait de la hausse du gas oil et des taxes, ce qui réduit le nombre de kilomètres parcourus.

Il est nécessaire, à notre avis, de remédier à cet état de fait qui oblige les habitants des zones rurales empruntant les transports en commun à acquitter, par le biais du carburant, un impôt supplémentaire de 7 p. 100 sur le prix du billet.

De même, il serait souhaitable que des réductions sociales fussent accordées sur les lignes régulières d'autocars comme elles le sont pour le rail. L'autocar est le prolongement du train ; il est donc indispensable que la continuité dans le transport des personnes soit effective, et aux mêmes conditions.

Il est en effet anormal que la population rurale, qui n'a pas de gare à sa disposition — on compte 2 500 gares en France, alors que 21 000 communes sont desservies par autocars — ne bénéficie pas des mêmes avantages que les habitants des villes et des grandes agglomérations.

Pour ces dernières collectivités, il y aurait intérêt, au nom de la plus élémentaire justice, à supprimer le seuil d'intervention de la taxe de transport instituée en 1973, arrêté à 100 000 habitants. Les investissements des villes moyennes seraient ainsi facilités et permettraient de répondre à votre intention : privilégier le transport urbain par cars partout où il est possible de le faire. J'aimerais d'ailleurs savoir si des études sérieuses ont été faites sur l'évolution du parc automobile par rapport à l'importance de la voirie urbaine.

J'évoque seulement les problèmes qui restent posés en permanence à propos des transports scolaires et je vous demande, monsieur le ministre, de m'indiquer quelles mesures ont été retenues pour supprimer les abus mis en lumière par la Cour des comptes au sujet des prix de ces services et de la sécurité des enfants.

Je ne ferai que citer la batellerie, à la recherche d'une modernisation toujours différée, mais je viens d'entendre vos intentions en ce domaine.

Enfin, répondant au vœu de mon collègue Jean Zuccaroli, retenu à Bastia en raison des inondations qui frappent actuellement son département, j'appelle instamment votre attention sur les décisions prises ces jours derniers par les pouvoirs publics qui ont supprimé les rotations du *Rotondo* et du *Rhône*, décision qui laisse en souffrance sur les quais de Bastia et de Marseille des tonnes de marchandises dont la plupart sont périssables.

Mon collègue vous prie d'intervenir d'urgence pour rétablir ces services. Il s'agit de la continuité territoriale avec la Corse, évoquée par M. le Président de la République, et par vous-même, il y a un instant. J'espère donc pouvoir bientôt rassurer M. Zucarelli.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, par-delà mes observations, et par toutes les questions que je pourrais poser pour souligner les carences, ou plutôt l'absence d'une réelle politique de promotion et d'organisation rationnelle des transports terrestres, j'aurais voulu vous amener à redécouvrir le rôle essentiel de ce secteur d'activité national.

Mais nos analyses et nos motivations ne sont pas les vôtres ! C'est pourquoi le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche ne pourra s'associer à vos propositions budgétaires qu'il rejettera parce que trop mièvres et mal adaptées. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Georges Mesmin. Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a quelques instants, vous nous avez indiqué que le train à grande vitesse qui doit relier Paris à Lyon serait hautement rentable, non seulement pour la S. N. C. F. mais encore pour la collectivité tout entière.

Puisque vous avez précisé aussi que ce projet allait être mis en œuvre très prochainement, sans doute est-il déjà trop tard pour en parler. Néanmoins, je consacrerai les quelques minutes dont je dispose à ce dossier qui me donne l'impression d'avoir souffert énormément d'une absence de participation aussi bien parmi les élus qu'au sein de l'opinion publique.

Bien qu'il atteigne une dimension nationale, car il intéresse de très nombreuses régions, le projet de T. G. V. semble avoir manqué de publicité. Les études remontent parfois à plusieurs années et, pourtant, je ne crois pas qu'elles aient été suffisamment exposées à l'opinion publique. Au fond, tout s'est un peu passé comme si la S. N. C. F., sous prétexte qu'elle ne finance pas cette opération avec des subventions, avait essayé de restreindre le débat à des aréopages formés de quelques techniciens.

A mon sens, un projet de cette importance aurait dû donner lieu à un vaste débat dans cette enceinte. Tout à l'heure, en répondant aux orateurs, peut-être pourriez-vous exposer à nouveau les raisons de l'utilité et de la rentabilité de ce projet par rapport aux inconvénients que certains décèlent.

Le train à grande vitesse aurait pour première utilité d'améliorer l'écoulement du trafic. De ce point de vue, la S. N. C. F. a parfaitement raison d'appeler l'attention de l'opinion publique sur la saturation actuelle.

Cependant, il n'est pas du tout certain que les études de trafic, qu'elles portent sur le trafic actuel, le trafic futur ou le trafic induit, soient absolument sans failles. Par exemple, la vitesse devrait attirer environ trois millions de voyageurs supplémentaires, dit-on. A mon avis, ce résultat n'est pas absolument démontré.

N'est-il pas intéressant de noter que les solutions de rechange n'ont suscité que fort peu de discussions ? Or de telles solutions existent. Vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, en avez apporté la preuve au mois d'août 1975, lorsque vous avez été interrogé sur la possibilité de ne doubler la ligne qu'entre Saint-Florentin et Dijon, tronçon qui constitue un goulet d'étranglement.

En effet, vous avez répondu que ce doublement — vous n'en contestiez pas l'éventualité — ne procurerait pas d'autre avantage technique que le retour à la fluidité du trafic, ce qui signifie, d'une part que le doublement était susceptible de résoudre le problème de la saturation et, d'autre part, que l'augmentation de la vitesse, avantage technique supplémentaire, ne serait pas procuré par le doublement.

Aux yeux de certains experts, cette dernière conclusion n'est pas évidente. Ils estiment qu'un doublement bien conçu améliorerait la vitesse, certes pas autant que le T. G. V. mais sensiblement malgré tout, puisque, en fin de compte, la différence ne serait que d'une heure — en fait cette discussion relève des experts et c'est la raison pour laquelle je vous demande des précisions.

En outre, il existe d'autres solutions de rechange, par exemple l'amélioration de la ligne Paris—Nevers—Moulins—Lyon. Cette solution pourrait être jumelée avec la première.

Au fond seul l'argument de la vitesse est avancé. Faut-il donc, pour gagner un heure ou deux, construire quatre cents

kilomètres de voies nouvelles au lieu de cent quarante ? Le gain de temps suffit-il à justifier ce projet, malgré tous ses inconvénients ?

Bien que ceux-ci soient connus de tous, je les rappelle très brièvement.

D'abord, ce projet est en contradiction totale avec les hypothèses et les objectifs de l'aménagement du territoire dont le Gouvernement nous entretient depuis de très nombreuses années. Une fois de plus, la liaison Paris—Lyon—Marseille sera privilégiée, alors que d'autres liaisons, et notamment celle à laquelle j'ai fait allusion, Paris—Lyon par Nevers, pourraient aider à désenclaver le Massif Central, grâce à l'établissement d'une prolongation entre Nevers et Clermont-Ferrand.

Quant au coût financier de l'opération, il est assez important puisqu'il est évalué actuellement à 3,6 milliards de francs. Or il n'est pas sûr qu'il n'y aura pas de dépenses supplémentaires. D'ores et déjà, certains experts pensent que l'évaluation initiale minimisée sera largement dépassée. De combien ? Je ne m'aventurerai pas à le préciser mais il pourrait s'agir de beaucoup en raison de la sous-estimation de certaines dépenses d'infrastructure, de drainage et d'hydraulique. L'indemnisation du remembrement nécessaire ne semble pas avoir été prévue, sans compter que des dépenses, chiffrées en 1973, ne paraissent pas avoir été parfaitement revues.

N'oublions pas non plus les dépenses indirectes pour l'économie nationale. Le manque à gagner pour Air Inter, par exemple, paraît important. Le nombre des voyageurs attirés par le chemin de fer au détriment de l'avion atteindrait environ deux millions, ce qui est assez considérable. Il s'ensuivra des pertes de recettes pour les aéroports.

Les sujétions supplémentaires pour les riverains n'ont pas été chiffrées. Le T. G. V. devrait permettre d'économiser cent mille tonnes de fuel, affirme-t-on. Mais a-t-on tenu compte des déplacements quotidiens qui seront imposés aux riverains sur toute la longueur de la ligne ? Il faut donc apprécier aussi la dépense supplémentaire en temps perdu, sinon en fuel.

Les raisons principales de mon intervention sont les dommages causés à la nature et à l'environnement par le projet : stabilisation de terres agricoles, destruction de forêts, coupure de massifs forestiers, désorganisation de régimes hydrauliques, liquidation de multiples écosystèmes, sans oublier la traversée de sites pittoresques ou historiques de haute qualité — comme Cluny, le val lamartinien ou le parc régional du Morvan — par une ligne complètement grillagée dont l'aspect ne sera pas particulièrement esthétique.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pour mettre en œuvre ce projet, comptez-vous appliquer les dispositions de la loi récemment votée par le Parlement sur la protection de la nature ? Elle prévoit, je le rappelle, des études d'impact.

Envisagez-vous également d'appliquer la nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique ?

Enfin, ne pourriez-vous proposer que le débat national, qui n'a pas été bien engagé jusqu'à présent, me semble-t-il, ait lieu prochainement, avant que des décisions irrévocables ne soient prises ?

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

M. André Glon. Mes chers collègues, ma courte intervention ne vous paraîtra pas s'inscrire exactement dans le cadre de la discussion budgétaire. Mais puisque le budget est l'outil de notre politique des transports, c'est de cette politique que je veux vous entretenir quelques instants.

Dans notre esprit, parler de transports c'est parler des voies ferrées, des routes et du matériel. Je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous indiquiez les actions que votre ministère va entreprendre, non seulement en faveur des grands investissements ferroviaires, routiers et de navigation qui vont profiter à des régions déjà largement pourvues, mais encore pour doter de moyens de développement l'ensemble de notre pays, en précisant le programme et le calendrier des réalisations.

J'estime que les transports publics et privés sont et doivent être complémentaires. C'est ensemble qu'ils doivent apporter l'éclairage et la vitalité nécessaires à chacune de nos régions.

A l'égard de ce problème, comment raisonne-t-on aujourd'hui ? On répond par le mot de rentabilité. Mais que se passe-t-il en réalité ? C'est que l'outil de transport est dénaturé. Alors qu'il devrait, à l'évidence, servir de moyen pour les échanges et pour le déplacement des personnes, l'ensemble des moyens de trans-

port devient un appareil fiscal. Vos compétences et vos fonctions successives, monsieur le ministre de l'équipement, vous éviteront, je l'espère, de me contredire.

Actuellement, le pétrole ne sert plus seulement à la berline du riche. Il est devenu surtout un outil de travail. Pourtant, chaque fois que le budget est trop insuffisant, on adopte la solution de facilité qui consiste à actionner la pompe fiscale.

Agir ainsi revient à sanctionner les distances. Nous éloignons encore plus ceux qui sont déjà les plus éloignés et surtout nous « surfiscalisons » les populations rurales, les salariés, les transformateurs, les producteurs. Nous accentuons les déséquilibres économiques et démographiques.

Ces jours-ci, je me suis livré à un petit calcul au sujet d'une usine de transformation de viande implantée dans une région que je citerai en exemple parce que je la connais bien. La décision prise ce matin, équivaut à faire verser globalement à ses 900 employés qui ne disposent pas de moyens de transports publics, plus de cinq millions d'anciens francs par an en raison de la majoration des prix des carburants. La ponction sur les salaires me paraît assez importante.

Pénalisée elle-même, l'entreprise ne pourra évidemment pas verser des indemnités de compensation.

A la surtaxation des carburants s'ajoute celle des outils de transport, notamment la taxe à l'essieu. La taxe professionnelle inévitable, bien sûr, mais aussi ses majorations substantielles aggravent encore ces difficultés. Je pourrais multiplier les exemples de ce type.

Ainsi la décentralisation et le transfert des usines à la campagne risquent de ne rester que des mots.

Après les salariés, pénalisés, et les entreprises, surfiscalisées, c'est le producteur, évidemment, qui subira le contrecoup. Le consommateur a le choix entre des produits venant de tous les points de la Communauté. La surtaxation des transports équivaut donc pratiquement à une réduction des prix à la production.

Circonstance aggravante : économiquement, la S. N. C. F. devrait établir des tarifs dégressifs selon la distance. Or c'est l'inverse qui se produit. La complémentarité logique du fer et de la route n'est pas favorisée. Par chemin de fer, pour un wagon, le prix est identique, par exemple, pour trois fois deux cents kilomètres et pour une fois six cents kilomètres.

Afin de concurrencer le transport routier, la S. N. C. F. accorde des tarifs pour l'approche des céréales vers les ports d'exportation, qu'il s'agisse de Rouen ou du port fluvial de Creil.

Une telle situation entraîne de graves conséquences à plusieurs égards : non seulement on prive les transports routiers d'un trafic qui leur est adapté, mais encore, grâce aux tarifs préférentiels consentis par la S. N. C. F. et grâce à votre budget, c'est-à-dire à l'effort fiscal des Français, les céréales françaises par exemple parviennent chez nos partenaires du Benelux ou de la République fédérale d'Allemagne, qui sont des pays concurrents, à un coût très inférieur à celui que paient les utilisateurs français.

J'ajoute que les produits finis de nos partenaires descendent jusqu'à Lyon avec un tarif préférentiel — il est encore réduit d'environ 15 p. 100. J'ai sous les yeux une carte particulièrement édifiante où figurent des tronçons à moins de 20 p. 100 et des tronçons à plus de 18 p. 100.

Certes, il y a des compensations.

Je sais le montant de celles qui sont accordées à une région que je connais bien, mais ces compensations ne sont que partielles et il est même à craindre qu'elles ne soient précaires.

Ajoutons à cela l'obstination — le mot n'est pas exagéré, mais vous n'êtes pas en cause, car l'attitude remonte à plusieurs années — qui est mise à ne pas vouloir relier l'est à l'ouest de la France pour obliger les marchandises à transiter par le mauvais marché de Paris en laissant, bien sûr, des « royalties » au passage.

La grande insuffisance de nos installations portuaires est très grave. Le port de Rotterdam fait la loi. Rien d'étonnant si le gain des producteurs allemands et hollandais équivaut aujourd'hui aux pertes des producteurs français. Chaque année les conséquences de ce phénomène s'aggravent. Elles s'accroîtront encore. Le découragement grandit dans certaines régions. Tous les jours on nous pose de nouvelles questions à ce sujet.

J'ai la certitude que la situation n'est pas vraiment perçue par les hautes instances gouvernementales. Le problème ne sera pas résolu seulement par les schémas régionaux. En tout cas, un

jour viendra où, faute d'avoir su prévoir et agir, il sera trop tard pour regretter. Le schéma pour les transports fait preuve d'un esprit de centralisme inconscient. L'incohérence des tarifs et la priorité donnée à l'est de la France par rapport à la façade atlantique contribueront à épuiser le budget national en raison du coût de la centralisation et du prix d'un nouvel exode.

Je veux vous faire confiance, monsieur le ministre, pour que vous renversiez la vapeur. Tous les efforts de décentralisation resteront vains si nous ne changeons pas de voie. Nous devons entrer dans une phase — le mot peut paraître ambitieux — de « défiscalisation » du transport et revenir à son coût réel. L'impôt indirect doit être réparti équitablement sur tout le territoire.

Aussi j'espère qu'avec le concours de M. le Premier ministre vous prendrez les décisions urgentes qui s'imposent et que vous serez d'accord avec moi pour affirmer que la France forme un tout non seulement du Nord au Sud, mais encore de l'Ouest à l'Est. Alors, votre ministère ne sera pas celui du déménagement du territoire! (*Souffles et 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 auprès du ministre de l'équipement chargé des transports.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je répondrai aux diverses interventions dans l'ordre chronologique.

D'abord, monsieur Gouhier, vous nous avez annoncé, d'entrée de jeu, que votre groupe ne voterait pas le projet de budget pour les transports terrestres. Votre attitude, que vous avez malaisément tenté de justifier ensuite, ne me surprend pas.

On ne peut parler du désengagement de l'Etat dans le domaine des transports alors que la contribution de l'Etat pour la S. N. C. F. avoisine les dix milliards de francs, en augmentation de 8 p. 100 sur l'année précédente.

Je ne reviens pas, puisque j'y ai fait allusion tout à l'heure, sur le faux problème du ralentissement de l'extension des lignes de la R. A. T. P. Vos affirmations sont erronées.

Je me suis également expliqué au sujet des lignes omnibus. Depuis le mois de juillet 1974, aucune n'a été fermée, ce qui nous coûtera en 1977 près de 1 300 millions de francs, au moins 20 p. 100 de plus que cette année. Ces chiffres, qu'il faut connaître, traduisent une volonté politique.

Je répondrai plus longuement au sujet du vieil argument de la tarification préférentielle en faveur des gros chargeurs. Depuis trois ans que j'ai l'honneur de présenter ce budget, je l'entends pour la troisième fois.

Ce vieux mythe, développé chaque année, constitue surtout une solution de facilité pour justifier un vote négatif et surtout, je crois, pour masquer l'action du Gouvernement.

Contrairement à ce que vous prétendez, monsieur Gouhier, les « gros chargeurs », ceux qui ont recours à des trains complets, ne sont nullement favorisés par la S. N. C. F.

A l'évidence, le prix de revient très bas des trains complets accroît la productivité. Ce sont plutôt les trafics isolés et de faible tonnage qui pèsent lourdement sur les résultats de la S. N. C. F. La preuve en est que la contribution aux charges générales de la S. N. C. F. équivaut encore récemment — et les chiffres, je crois, sont toujours valables — à 30 p. 100 de la recette pour un train complet, à 20 p. 100 pour les wagons acheminés en régime ordinaire et à 7 p. 100 pour les wagons acheminés en régime accéléré.

Il y a deux ans encore, le prix de revient direct de la tonne-kilomètre par train complet était inférieur à cinq centimes, alors que celui de la tonne-kilomètre par wagon isolé se montait à 11,5 centimes. Ces chiffres, eux, traduisent la vérité.

Vous prétendez par ailleurs, monsieur Gouhier, que les investissements de la R. A. T. P. baissent. Je pense préférable, là aussi, de vous répondre par des chiffres. En 1976, les investissements ont été de 1 980 millions de francs. En 1977, ils atteindront 2 340 millions de francs, soit une augmentation de 17 p. 100.

M. Roger Gouhier. Qu'en est-il de votre programme pour les prolongements de lignes ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je l'ai déjà indiqué et de plus ces informations figurent dans les rapports de vos commissions compétentes. Les lisez-vous ?

M. Roger Gouhier. Les dates n'y sont pas précisées.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Weisenhorn, je vous remercie d'avoir souligné que l'amélioration des trans-

ports contribuait à améliorer la qualité de la vie. Cette réalité est traduite dans le programme d'action prioritaire « Axes vivants dans la ville » qui met précisément l'accent sur les aménagements des transports.

Aussi le budget prévoit-il deux actions nouvelles en ce sens : d'une part, la création d'axes lourds destinés à favoriser les transports en commun, et qui seront subventionnés par le Gouvernement, et surtout les contrats de développement qui permettront également d'aider les actions qui privilégient les transports en commun dans les grandes villes.

J'aimerais ne pas reprendre le débat traditionnel qui oppose chaque année la région parisienne à la province. Nous sommes parvenus cette année à un équilibre au niveau des investissements et cela témoigne des progrès accomplis. Au demeurant, la province y gagne puisque c'est elle qui avait le plus de retard.

Quant à la desserte des villes de province, comme Périgueux, par la S. N. C. F., le programme d'action prioritaire n° 5 y est consacré en partie. Il intéresse l'Est, le Sud-Ouest et le Massif Central et tend à améliorer les transports ferroviaires en modernisant les grands axes transversaux et les liaisons entre métropoles régionales.

Vous avez également évoqué, monsieur Weisenhorn, un problème qui vous tient à cœur, celui de l'utilisation des réseaux de desserte postale pour certains transports de marchandises ou de voyageurs. Cette méthode utilisée en Suisse a été recommandée par un rapport établi à la demande du Gouvernement sur le maintien des services publics dans les zones rurales. Après un accord entre le Sernam et les P. T. T., une première expérience de polyvalence des services de transports fournis par la poste a été tentée dans le département d'Indre-et-Loire pour les petits colis. En ce qui concerne le transport des voyageurs, une autre expérience est envisagée dans la zone de Florac, en Lozère. Elle porterait sur une extension des missions du facteur qui assumerait alors la double fonction de distributeur de courrier et de transporteur des personnes et des colis. Le principe de cette expérience est désormais accepté par le secrétaire d'Etat aux P. T. T. : son montage est en cours et son démarrage aura lieu dans le courant de l'année 1977.

M. Alain Vivien. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

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

M. le président. La parole est à M. Alain Vivien, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Alain Vivien. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

J'aurais aimé que vous nous donniez des précisions sur le problème des transports terrestres dans la région Ile-de-France.

Vous savez — et M. Fourcade, qui est conseiller régional connaît bien cette question — qu'il existe un syndicat des transports parisiens dont l'aire de compétence ne recouvre pas la totalité de la région. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'étendre cette aire de compétence par des textes législatifs et de prévoir également l'extension des facilités accordées aux usagers — je parle de la carte orange — par la création d'une nouvelle zone ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. La loi sur la région Ile-de-France prévoit que la région aura pour mission de définir la politique régionale de transports en commun et d'assurer sa mise en œuvre.

Il est donc effectivement prévu qu'un nouveau texte législatif substituera la région aux départements dans le syndicat des transports parisiens qui a actuellement pour mission d'organiser les transports en commun. J'espère que ce projet sera déposé prochainement devant le Parlement.

M. Alain Vivien. Mais la totalité de la région sera-t-elle concernée ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Oui, alors que le syndicat des transports parisiens a actuellement vocation, lui, pour la région des transports parisiens qui se situe à l'intérieur de la région Ile-de-France.

M. Alain Vivien. Je ne trouve pas que cela soit très clair.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Le syndicat des transports parisiens régit les transports en commun dans la région des transports parisiens et notre structure pourrait les définir et les organiser dans l'ensemble de la région Ile-de-France.

M. Gaillard a indiqué que le budget comportait 764 millions de francs d'investissements, ce qui, d'après ses calculs personnels, correspond à 630 millions de francs constants, alors que, selon lui, il en faudrait 660.

Si je calcule bien, cela fait 30 millions de francs d'écart, soit 5 p. 100. A 5 p. 100 près — ce qui est en définitive une marge normale — ces chiffres, aussi bien ceux de M. Gaillard que les miens, donnent la preuve que le Gouvernement met bien en application dès maintenant le programme d'action prioritaire n° 21.

M. Gaillard a aussi évoqué le problème — si problème il y a — de la politique salariale de la S. N. C. F. Je l'en remercie parce que sa question va me donner l'occasion de citer des chiffres qu'il faut connaître. L'augmentation de la masse salariale à la S. N. C. F. a été de 16,3 p. 100 de 1974 à 1975 et de 15,2 p. 100 de 1975 à 1976. Je rappelle qu'au cours de chacune de ces deux années, les prix ont crû de 9 à 10 p. 100. Pour le salaire moyen des cheminots, les chiffres équivalents sont de 14,6 p. 100 entre 1974 et 1975 et de 14,7 p. 100 de 1975 à 1976, c'est-à-dire, à peu de choses près identiques. Ces chiffres se passent de commentaires et suffisent, à eux seuls, à prouver que le Gouvernement mène une véritable politique sociale dans les entreprises nationales et à la S. N. C. F. en particulier.

Monsieur Mesmin, vous m'avez posé deux questions auxquelles je peux répondre très facilement.

La loi du 31 juillet 1976 sur l'environnement ne peut pas s'appliquer, en effet, au train à grande vitesse. Par ailleurs, le décret de déclaration d'utilité publique concernant le train à grande vitesse a été pris le 27 mars 1976, après avis favorable du Conseil d'Etat. Vous avez mis en doute, en quelque sorte, la valeur des études qui avaient été faites pour choisir le tracé. Quatre grandes options ont été étudiées dès le départ. La première était le quadruplement des voies entre Saint-Florentin et Dijon, la deuxième la création d'une ligne nouvelle entre ces deux villes, la troisième une ligne nouvelle entre Saint-Florentin et Mâcon, la dernière une ligne nouvelle entre Combs-la-Ville et Sathonay.

Il ressort de ces études qu'une ligne construite selon les normes classiques coûterait environ 30 p. 100 plus cher que ce qui a été prévu pour le T. G. V., en raison du plus grand nombre d'ouvrages d'art et de l'allongement du tracé qu'elle nécessiterait.

Tous les avis ont conclu en faveur de la dernière solution en raison de sa rentabilité très élevée qui atteint pour la collectivité 30 p. 100. Par ailleurs, vous savez qu'en 1974, on a décidé de recourir à l'électrification, ce qui se traduit par une rentabilité immédiate pour la S. N. C. F. de 15 p. 100, et, comme vous l'avez indiqué vous-même, par une économie d'énergie.

Enfin, j'indique que le projet de création de cette ligne a été établi en liaison très étroite avec les élus locaux et que la S. N. C. F. est entrée directement en relation avec chacune des communes intéressées.

Monsieur Glon, vous m'avez demandé quel était le calendrier retenu pour doter le pays des différents moyens de développement qui sont nécessaires en matière de transports.

Je ne peux pas vous répondre, dans le cadre de ce débat, sur l'ensemble de ce problème et sur les moyens que nous comptons mettre en œuvre.

Vous avez abordé ensuite la question des liaisons transversales de la S. N. C. F.

Au cours du VI^e Plan, la S. N. C. F. a consacré 41 p. 100 de ses investissements aux régions situées à l'ouest d'une ligne Le Havre-Marseille, alors que le pourcentage du trafic était resté beaucoup plus faible, de l'ordre du tiers environ du trafic global.

En outre, un important programme d'action prioritaire, le programme n° 5, dont j'ai déjà parlé, porte sur le désenclavement de l'ensemble des régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central. Le montant des crédits budgétaires qui sont prévus pour ce désenclavement s'élève à 5 790 millions de francs. C'est dire l'importance de l'action qui va être lancée.

Vous avez mis en doute le fait que les schémas régionaux de transport se traduisent par une véritable décentralisation. Or c'est précisément un exemple de décentralisation dans la mesure où le pouvoir de décision est complètement transféré au niveau régional et où parallèlement les moyens financiers suivent.

J'ai indiqué tout à l'heure qu'il n'y aurait pas de transfert de charges de l'Etat sur les régions pour la mise en place de ces schémas régionaux de transport. C'est donc au fur et à

mesure qu'ils seront mis en place que les régions définiront elles-mêmes une politique globale et rationnelle de transport collectif pour les voyageurs comme pour les marchandises.

M. Georges Mesmin. Puis-je vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

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

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

M. Georges Mesmin. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais souhaité vous interrompre après la réponse que vous m'avez faite, mais je me permets de le faire maintenant.

Sans vouloir ouvrir une polémique, je dois dire que je n'ai pas très bien compris pourquoi la loi sur la protection de la nature, que le Parlement a votée cette année, ne s'appliquerait pas au projet de T.G.V. La S.N.C.F. jouirait-elle en l'occurrence d'un régime de faveur ?

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Mesmin, je vous ai indiqué que la déclaration d'utilité publique était du 27 mars 1976. Quant à la loi sur la protection de la nature, elle date du 31 juillet 1976. Elle ne peut donc pas s'appliquer rétroactivement à un dossier qui a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

M. Maurice Faure. Puis-je vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Marcel Cavallé. Volontiers !

M. le président. La parole est à M. Maurice Faure, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Maurice Faure. M. le secrétaire d'Etat vient de faire allusion aux mesures prises pour désenclaver le Massif Central et le Sud-Ouest.

Je ne conteste pas que sur de nombreux points des améliorations concrètes soient intervenues. Je voudrais seulement lui faire remarquer à nouveau que ces progrès se sont traduits pour mon département par la suppression pure et simple de la liaison nocturne aller et retour par wagons-lits entre le Lot et Paris.

Cette liaison était assurée depuis vingt-cinq ans. Il y a là une dégradation caractéristique du service à laquelle j'espère qu'il pourra être remédié. Nous ne demandons pas d'amélioration, mais simplement le maintien de ce qui existait.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Vous m'avez téléphoné à ce sujet il y a quelques jours ; j'ai écrit le lendemain même à la direction de la S. N. C. F. pour que ce problème soit étudié.

M. Maurice Faure. Il ne doit pas seulement être étudié, il doit être résolu.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je vous communiquerai bien entendu la réponse.

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

I. — Section commune.

ETAT B

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

« Titre III : 40 281 698 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 22 293 000 francs ;

« Crédits de paiement : 8 596 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 9 450 000 francs ;

« Crédits de paiement : 7 650 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

M. Roger Gouhier. Le groupe communiste vote contre, ainsi que contre les autres crédits.

M. Alain Vivien. Le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche également.

(Le titre III est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

M. le président. J'appelle maintenant les crédits à la ligne « Transports. — II. Transports terrestres ».

II. — Transports terrestres.

ETAT B

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

« Titre III : 1 426 186 francs ;

« Titre IV : 1 153 012 000 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 13 450 000 francs ;

« Crédits de paiement : 5 690 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 810 700 000 francs ;

« Crédits de paiement : 104 180 000 francs. »

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

Je mets aux voix le titre III.

M. Roger Gouhier. Le groupe communiste vote contre ainsi que contre les autres titres.

M. Alain Vivien. Le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche également.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministère de l'équipement chargé des transports concernant la section commune et les transports terrestres.

TRANSPORTS

III. — Aviation civile.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministère de l'équipement chargé des transports concernant l'aviation civile.

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports, mes chers collègues, les crédits de l'aviation civile ne feront pas l'objet, de ma part, de longs développements puisque mon rapport écrit a été distribué, et je pourrai ainsi me dispenser d'encombrer mon intervention d'un trop grand nombre de chiffres.

Toutefois, en préambule, je me dois d'évoquer l'évolution générale des dotations budgétaires réservées à l'aviation civile. Si, comme je l'ai fait dans le rapport écrit, on considère leur évolution sur quelques années, le sentiment qui s'en dégage est celui d'une certaine préoccupation.

Sans doute les dépenses ordinaires sont-elles en constante croissance, mais c'est l'effet normal de l'évolution des rémunérations.

Pour les dépenses en capital, c'est-à-dire pour la construction aéronautique, la stagnation est inévitable en 1977. Au surplus, les autorisations de programme sont en régression.

Au-delà des dotations budgétaires, je voudrais consacrer mon intervention à quelques-uns des points qui ont plus particulièrement retenu l'attention de la commission des finances. Après avoir évoqué la conjoncture qui caractérise aujourd'hui l'évolution du transport aérien, je mettrai plus particulièrement l'accent sur la situation de la compagnie nationale Air France et sur celle des compagnies locales. La seconde partie de mon rapport sera consacrée — ce qui ne surprendra personne — aux divers problèmes de la construction aéronautique qui sont, vous le savez, d'une particulière gravité.

Cependant, il me paraît utile d'évoquer de façon liminaire les conditions dans lesquelles la commission des finances est informée des problèmes de l'aviation civile. Les réponses aux questions que pose la commission arrivent trop tardivement. S'il nous faut, dans un délai très bref, préparer l'examen du budget par la commission, en revanche, du côté de l'administration, depuis des années, une sorte de fatalité veut qu'un grand nombre de réponses ne puissent être fournies en moins de deux mois et demi.

Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous avez donné des instructions pour que ce processus trop long soit raccourci. Il reste que le budget de programme du secrétariat d'Etat aux transports, document essentiel, a été retenu par les services du ministère de l'économie et des finances et distribué aux membres de cette assemblée au début de cette semaine seulement. Or c'est le 13 octobre, il y a donc quinze jours, que la commission des finances a examiné le budget de l'aviation civile. Il est dommage — et je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous n'êtes pas responsable de cette situation — qu'un document indispensable et de cette valeur ne présente plus, pour la commission, lorsqu'il est distribué, qu'un intérêt rétrospectif.

J'en viens maintenant aux problèmes que la commission des finances a soulevés en examinant le projet de budget de l'aviation civile, et donc les problèmes du transport aérien.

Le transport aérien mondial se trouve actuellement dans une situation que l'on pourrait qualifier de relativement bonne. Après une année 1974 mauvaise et une année 1975 médiocre, les perspectives s'améliorent. En 1975, la croissance a été de

l'ordre de 6 p. 100 pour les passagers, mais le trafic de fret était encore stagnant. Le marché européen du transport aérien s'est comporté honorablement.

En comparaison, l'activité des compagnies françaises a été bonne. L'augmentation du trafic passagers a été supérieure à 7 p. 100 et la croissance du fret de l'ordre de 14 p. 100. Les premiers mois de 1976 donnent à penser que la progression du trafic s'établit sur une courbe ascendante. Sans doute, ne faut-il pas espérer, comme naguère, des taux de progression exceptionnels sur la moyenne période, mais l'on peut faire preuve d'un optimisme mesuré.

Cet optimisme est justifié s'agissant d'Air Inter, dont le taux de croissance est actuellement des plus satisfaisants. Mais le rôle du Parlement est de signaler les difficultés ou les points faibles. C'est pourquoi je m'attarderai quelque peu sur la situation financière de la compagnie Air France et des compagnies locales.

La situation d'Air France est difficile. En 1974, la compagnie a enregistré un déficit de l'ordre de 500 millions de francs et, l'année dernière, ce déficit dépassait 400 millions. Pour cette année, il est à penser que les pertes continueront à se situer autour d'un demi-milliard de francs.

Une telle situation peut s'expliquer aisément. La puissance publique fait peser sur l'exploitation de cette compagnie nationale des contraintes de desserte et des contraintes tarifaires qui ne comportent pas de contrepartie.

Air France doit aussi, sans nul doute, payer relativement cher l'éclatement de son exploitation entre deux plates-formes aéroportuaires distinctes, celle de Roissy et celle d'Orly.

La politique de recrutement menée au cours des années précédentes ne facilite pas non plus la tâche des gestionnaires actuels.

Enfin, et il s'agit du point le plus important, la flotte d'Air France est à la fois vieillie et hétérogène. Vieillie parce que ses Caravelle, grosses consommatrices de carburant, représentent une charge supplémentaire. Hétérogène, parce que composée de plusieurs types d'appareils. Rien n'est plus onéreux, en effet, pour une compagnie aérienne, que de posséder des familles différentes d'avions, pour lesquels il faut former le personnel, prévoir des installations particulières pour l'entretien et la réparation, acheter et stocker des pièces détachées.

Et l'on comprend bien que le coût de la maintenance et de la réparation est d'autant plus élevé que la série est courte. Or Air France, avec ses Boeing, ses Caravelle, ses Airbus et ses Concorde détiennent, en ce domaine, une sorte de record mondial. Il faut savoir que, dans ces conditions, la compagnie est pratiquement condamnée au déficit.

Mais il faudrait aussi que l'Etat comprenne qu'il est indispensable de compenser les charges qu'il impose à Air France afin que sa situation financière s'établisse sur des bases saines. La commission des finances a d'ailleurs émis à l'unanimité sur ce sujet une recommandation.

Quant à la situation des compagnies locales, elle ne s'est pas améliorée. Ces compagnies sont presque toutes en déficit, mais l'analyse en ce domaine est délicate.

Les aides publiques sont multiples : l'Etat, les collectivités locales, les chambres de commerce, chacun apporte son écot. Le montant des aides est souvent très élevé et, à ce sujet, je vous renvoie à mon rapport écrit.

Il convient donc, comme la commission des transports et communications du VII^e Plan, de mettre en garde les pouvoirs publics contre le coût, pour la collectivité, d'une prolifération excessive des initiatives en ce domaine.

Une appréciation de même nature peut être formulée en ce qui concerne les aéroports, et je me réjouis des déclarations que faisait hier M. le ministre de l'équipement quant à l'avenir et aux décisions qui doivent être prises :

L'Aéroport de Paris est, lui aussi, dans une situation financière malsaine, puisque le déficit y est chronique. En dépit de toutes les prévisions optimistes, la situation de l'Aéroport ne s'est pas redressée. Heureusement, les investissements onéreux qui étaient programmés à Roissy ont été retardés pour ajuster la capacité à l'évolution du trafic. Il reste qu'il n'est pas normal que le contribuable comble régulièrement le déficit du plus grand aéroport de France.

Il en est de même pour de nombreux aéroports de province. Programmer des investissements qui ne sont pas justifiés par les prévisions — ce fut le cas à Satolas et c'est encore vrai à Nice — est une erreur et, là encore, j'ai apprécié les propos tenus hier à ce sujet par M. le ministre de l'équipement.

La construction aéronautique soulève des problèmes d'une telle difficulté que j'y consacrerai la seconde partie de mon intervention.

En vérité, les membres de la commission des finances se sont demandé à plusieurs reprises quelle était la politique suivie en matière d'aéronautique civile. Il ne semble pas qu'une coordination réelle existe entre les compagnies et les constructeurs. A l'échelon européen, en particulier, cette absence de coordination fait le jeu des constructeurs américains. Il conviendrait que le potentiel industriel de l'Europe soit utilisé en accord avec les compagnies aériennes européennes, faute de quoi la prééminence américaine ne pourra que se confirmer et même s'aggraver.

C'est pourquoi, reprenant une recommandation qu'elle avait émise l'année dernière, la commission des finances souhaite que les compagnies aériennes françaises puissent mettre en service sur leurs lignes, dans toute la mesure du possible, des appareils de fabrication française ou des appareils fabriqués en coopération avec des constructeurs européens. Et nous souhaiterions bien sûr également que l'ensemble des compagnies européennes agissent de même.

Les grands programmes aéronautiques auxquels nous nous sommes consacrés au cours des années passées n'ont malheureusement pas enregistré les succès commerciaux qu'ils méritaient. Il en résulte deux ordres de conséquences.

Qu'il s'agisse du Concorde, de l'Airbus ou du Mercure, le développement des appareils est soit terminé, soit proche de son terme. C'est donc la charge de travail des bureaux d'études qui est en cause. Il est donc essentiel pour l'avenir de l'aéronautique française que les bureaux d'études soient toujours en mesure de concevoir de nouveaux appareils. Il n'en serait pas ainsi s'ils ne pouvaient poursuivre une activité indispensable à leur survie.

Il convient, et je me dois d'être net sur ce point, que la nouvelle politique ne condamne pas, à terme, nos bureaux d'études, car leur disparition marquerait la fin de notre indépendance nationale dans ce domaine.

En ce qui concerne les fabrications de série, les difficultés de la commercialisation conduisent soit à limiter les séries, soit à étaler la sortie des appareils. Dans les deux cas, il en résulte des problèmes de financement pour les constructeurs. En effet, le prix de revient des séries trop courtes est, vous le savez, très important, puisque, de l'avis général, il faut vendre environ 300 appareils pour qu'un programme soit financièrement équilibré. Malheureusement, en France, nous n'avons pas cette chance.

La structure du secteur de la construction aéronautique pose, en son état actuel, des problèmes jusqu'à présent demeurés sans solution.

Conformément à sa position traditionnelle en la matière, la commission des finances demande au Gouvernement que la maîtrise d'œuvre des grands programmes aéronautiques civils soit équitablement répartie entre les principaux constructeurs.

Elle souhaite que la répartition de la sous-traitance s'effectue aussi sur des bases équitables. Les conditions dans lesquelles la firme privée Dassault, d'une part, et l'entreprise nationale d'autre part, exercent leur activité ne doivent pas défavoriser la S. N. I. A. S.

La situation financière de cette société est, certes, difficile. Il est vrai que le déficit est lourd et que les efforts de gestion doivent être à la mesure des problèmes posés.

A cet égard, la commission des finances a émis une recommandation afin d'obtenir du Gouvernement toutes explications sur l'affaire Corvette qui s'est soldée par un lourd déficit.

La charge de travail, en ce qui concerne la fabrication, est à coup sûr inférieure à la capacité de l'entreprise, compte tenu de ses effectifs. Quant au bureau d'études, son avenir même est en cause, et il importe que le Gouvernement fournisse toutes assurances à ce sujet.

Le dernier point de mon intervention sera consacré au nouveau programme d'avion civil.

Au début du mois d'août, le Gouvernement a opté en faveur d'une coopération Dassault-Mac Donnell Douglas. Il s'agit d'un programme dans lequel l'Aérospatiale serait intéressée à hauteur d'environ 40 p. 100, mais dont la maîtrise d'œuvre serait conservée par la société Dassault, engagée financièrement pour seulement 5 p. 100. La société Douglas n'aurait, de son côté, qu'une participation relativement faible, de l'ordre de 15 p. 100. Mais il faudrait être sûr que la partie française ne supportera pas tous les risques industriels avec les risques financiers correspondants.

Au point où en sont les choses, il paraît établi que la firme Douglas ne s'est pas engagée à ne pas concurrencer l'Airbus, et nous aimerions savoir si un engagement formel lui a été demandé sur ce point. Il serait en effet impossible d'envisager une coopération avec une firme qui concurrencerait l'appareil qui peut être commercialisé le plus facilement.

Il paraît aussi acquis que la firme Douglas ne participera que pour une très faible part au financement, et se trouvera donc relativement peu engagée par le programme.

Dans ces conditions, la commission des finances a émis une recommandation qui invite le Gouvernement à éviter toute coopération qui pourrait concerner un programme d'avion non rentable, qui n'offrirait pas les garanties nécessaires pour améliorer les débouchés des appareils actuellement construits par des sociétés françaises et qui ne garantirait pas le plan de charge des bureaux d'études.

La commission attend, à cet égard, que le Gouvernement réponde avec précision aux questions qu'elle a posées.

Sous réserve de ces observations, la commission des finances vous propose, mes chers collègues, de voter les crédits du budget de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, je m'abstiendrai d'ironiser, comme je l'ai fait l'an dernier, sur le sort du rapporteur pour avis ; ma passion pour l'aéronautique l'a emporté sur les contingences.

Chacun comprendra que je veuille utiliser au mieux un temps de parole limité et, comme l'on dit, un créneau d'intervention particulier.

Je me limiterai donc à l'évocation de trois sujets :

Concorde, sa réalité et son avenir ;

Faut-il nationaliser l'ensemble du secteur de l'industrie aéronautique ? C'est une question brûlante, et je ne vois pas pourquoi le rapporteur pour avis se tiendrait forcément en dehors de l'actualité ;

La situation et l'avenir d'Air France.

Concorde. Que n'a-t-on dit à son sujet ! Je n'aurai pas la cruauté d'ouvrir aujourd'hui mon sottisier, mais quelle cinglante réplique à ces accusations plus ou moins désintéressées et quelle éclatante démonstration du succès de la technologie française !

Voici l'avion qui donne au transport aérien une nouvelle dimension, un style différent, qui gagne la course contre le temps, qui se joue des fuscaux horaires, rapprochant ainsi hommes et continents, qui rejoint en régularité le *Mistral* et le *Capitole*, mais sur des milliers de kilomètres à la vitesse de *mach 2*, et qui n'a connu aucune des maladies d'enfance propres à tous les modèles, même les plus éprouvés comme le Boeing 747.

Voici, aujourd'hui, un avion pour demain.

Mais les précurseurs ont toujours rencontré l'adversité sur leur chemin. On nous dit : cet avion n'est pas rentable. Comme si la rentabilité d'une entreprise de transports — de transports aériens ou autres — se mesurait seulement à l'un des éléments qui composent sa flotte !

Le transporteur routier, par exemple, compare-t-il la rentabilité d'un 35 tonnes à celle d'une Estafette de livraison ? Pourtant, ces deux véhicules répondent à des exigences d'exploitation inséparables.

Comment juger un appareil sur la base d'un service assuré par trois unités, mises en ligne sur des liaisons qui ne sont pas nécessairement les plus adéquates et avec une plage d'utilisation horaire tout à fait insuffisante ?

En notre temps, la création industrielle est devenue une véritable aventure faite de paris et de défis constants. Concorde ne constitue donc pas, à cet égard, un exemple isolé. En fait, on a voulu isoler son cas intentionnellement.

Il faut le situer dans un contexte mondial où la guerre pour la conquête des marchés a remplacé — tout au moins nous pouvons l'espérer — la guerre pour la conquête des territoires. L'attitude des Etats-Unis à l'égard de Concorde n'est ni convenable ni intelligente. Elle ne répond pas à l'idée que nous avons d'un grand pays ami, avide de figurer à la proue du combat pour le progrès et la modernité.

Les arguments subalternes utilisés jusqu'à ce jour nous déçoivent autant qu'ils nous frappent, surtout à un moment où nous entreprenons, sur les bases du projet Mercure 200, un vaste effort de coopération.

N'y aura-t-il pas un sursaut de bon sens pour que s'ouvre au plus vite la route de New York au supersonique français ? C'est, en effet, un cap déterminant à franchir. Cette liaison est à la fois symbolique et significative. C'est la seule chance de voir prochainement confirmer les options existantes, ce qui assurerait la poursuite de la fabrication.

Au demeurant, les Etats-Unis seront forcément bénéficiaires de notre expérience et de notre avance en matière de transports aériens supersoniques civils. Pour une fois, c'est la France qui assure l'apport de cet investissement technologique considérable. Cela ne mérite-t-il pas d'être considéré et compensé ?

Comme nous aimerions voir cesser ces tracasseries hypocrites camouflées sous le voile du respect de l'opinion du citoyen américain, de ces quelques riverains d'un aéroport international où les mouvements d'avions sont incessants et qui, curieusement, ne sont nullement perturbés par des nuisances *made in U. S. A.* !

J'en viens au deuxième point de mon intervention : faut-il nationaliser l'ensemble de l'industrie aéronautique française ?

C'est un sujet qui fera l'objet, n'en doutons pas, de débats multiples et sans doute nécessaires, et je tenterai d'apporter sur ce point quelques éléments de réflexion sinon de réponse.

Et d'abord, écartons l'idée absurde d'un classement arbitraire entre partisans et adversaires des nationalisations. Fort heureusement, et grâce à de sages orientations, la France peut aujourd'hui se situer à un juste niveau d'équilibre entre le secteur public et le secteur privé. Notre pays n'a pas refusé de placer entre les mains de l'Etat un certain nombre de grandes entreprises. Les décisions prises par le général de Gaulle en 1944, en 1945, en 1946 ont marqué cette volonté.

Mais l'économie d'un grand pays moderne, démocratiquement gouverné, doit reposer sur un principe de mixité, de pluralité. Si le monopole privé s'installe, il tend rapidement à nier l'idée de concurrence qui fait la force et l'intérêt des entreprises non étatiques. Si le monopole public s'étend trop largement, il prive l'économie de cette même incitation concurrentielle et il « fonctionnarise », c'est-à-dire qu'il sclérose.

Il n'est pas suffisant — mais il n'est pas sans intérêt non plus — de comparer les rendements et les rapports de productivité entre les deux secteurs. Considérés isolément, ils condamneraient la nationalisation.

L'« affaire » privée, pour employer un vocabulaire un peu dépassé, est presque toujours une bonne affaire qui excite la convoitise. L'entreprise publique tend à vivre d'avances et de subventions. Elle doit lutter contre une certaine pesanteur qui la frappe.

Mais il ne faut pas considérer ces seuls aspects. Il existe une exigence nationale qui doit être assurée, par exemple pour éviter le glissement d'une entreprise française vers des mains étrangères par le jeu de participations au capital, ou encore la trop libre disposition du patrimoine en biens d'équipement et en personnel qui ne doit pas obéir à des considérations ou des réflexes trop individuels.

Mais qui peut imaginer, loin de l'époque et du mythe des « deux cents familles », qu'une direction privée puisse ne tenir aucun compte, aujourd'hui, de l'intérêt national ? Ce qui est certain, c'est qu'il ne faudrait nullement pénaliser la réussite, voire le génie.

On doit déjà se frotter les mains sur la côte ouest des Etats-Unis en imaginant la fin d'une certaine qualité et d'une certaine réussite françaises qui doivent tout à la coexistence de ces deux systèmes économiques.

Cette réflexion, dans le cadre de ce rapport, ne me paraît pas superflue.

J'en viens à la situation et à l'avenir d'Air France.

Le 26 juin 1945, le général de Gaulle signait l'ordonnance portant nationalisation des transports aériens.

Dans ce secteur du service public, Air France nous donne un exemple propre à nourrir nos réflexions et témoigne d'une expérience de plus de trente ans.

Que faut-il en conclure ?

Pour l'essentiel, la compagnie nationale a pu assurer et assumer, grâce à son statut, ce que nulle entreprise basée sur la seule recherche du profit commercial n'aurait pu envisager d'entreprendre : desservir l'ensemble du réseau aérien mondial en implantant dans chaque pays ses agences, ses structures

commerciales et techniques, créant ainsi un maillage commerciale unique en son genre ; donner un essor à l'industrie nationale en optant d'abord pour Caravelle, puis pour Concorde sans tenir compte *a priori* d'un choix de rentabilité ; assurer les liaisons naturelles, c'est-à-dire les liens entre la France et ses prolongements d'outre-mer, à commencer par ses départements unis à la métropole par des liaisons fréquentes et régulières.

Voilà tracé à grand trait l'actif d'une compagnie qui a su prendre l'une des toutes premières places parmi les grands du transport aérien mondial, membres de l'I. A. T. A.

Son rôle pour la renommée et, pourquoi craindre le mot, pour le prestige de la France est considérable. Cette entreprise exporte un produit français méconnu, « le siège du passager aérien », produit non stockable et très concurrentiel, et reçoit en échange un montant appréciable de devises.

Mais il semble que des nuées puissent venir obscurcir le ciel et l'horizon de l'entreprise. Air France connaît en effet une situation difficile, aggravée — ou même déterminée — par deux éléments principaux : la dualité dans l'utilisation des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly, l'exploitation simultanée d'un type d'appareil dépassé, la Caravelle, et d'un type d'appareil précurseur, le Concorde. Il convient d'y ajouter les servitudes du service public des transports d'intérêt national, occasionnels ou réguliers, demandés, ou plutôt exigés, de la compagnie.

Ce qui est couramment admis pour la S. N. C. F. n'est pas volontiers reconnu pour Air France. C'est tant mieux, car les dirigeants de la compagnie nationale n'ont pas envie de rejoindre les chemins de fer français, qui détiennent le ruban bleu de la subvention.

Un effort de redressement important est actuellement entrepris par Air France. Il ne pourra aboutir que si l'Etat accepte de considérer qu'il convient de séparer clairement, dans l'exploitation et la gestion de l'entreprise, tout ce qui est imposé au titre du service public ou par nécessité nationale de ce qui relève des orientations purement commerciales de la compagnie. Les choses seront alors plus claires et nous retrouverons, au sein d'une entreprise nationale, cette conception de l'économie mixte alliant l'initiative et l'obligation. Ainsi apparaîtra clairement la vocation d'Air France, qui n'est pas uniquement d'exploiter la partie rentable de son réseau.

Mais cela ne saurait effacer les difficultés de la compagnie ni reculer l'exigence d'un redressement sérieux et profond.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'issue de ces commentaires, nécessairement fragmentés, la réflexion du rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Cette commission, m'ayant entendu, a décidé de donner un avis favorable au vote des crédits de l'aviation civile pour l'année 1977. (*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 auprès du ministre de l'équipement chargé des transports.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, les rapporteurs ont procédé à une analyse très complète du budget de l'aviation civile et de la météorologie. Qu'ils me permettent de les féliciter pour la clarté de leur analyse ainsi que pour la qualité du travail qu'ils ont effectué.

Je ne voudrais pas aborder l'examen de ce budget sans rappeler qu'au cours de l'année 1976, les secteurs intéressés ont fait l'objet de modifications de structure dont l'intervention était motivée par un découpage des attributions de l'ex-secretariat général à l'aviation civile et un regroupement nouveau des tâches dévolues aux services de la nouvelle direction générale de l'aviation civile.

C'est ainsi que, d'une part, la direction de la météorologie nationale devenue direction de la météorologie a été directement rattachée au secrétaire d'Etat et que, d'autre part, la structure de la direction générale de l'aviation civile a été modifiée en vue d'assurer une meilleure coordination des différentes fonctions qui concourent au développement et à la sécurité du transport aérien. Enfin, pour marquer l'importance toute particulière que le Gouvernement attache à la construction aéronautique civile, il a été créé une direction des programmes aéronautiques civils.

L'application de cette réforme n'a pas présenté de difficulté majeure dans la mesure notamment que les personnels concernés n'en ont pas été affectés aux plans social et professionnel.

J'ajouterai que ces réformes de structure n'ont qu'une incidence très limitée sur la consistance du budget qui vous est présenté au titre de l'année 1977.

Pour des raisons d'ordre strictement technique, les imbrications qui apparaissent au budget de l'ex-sécrétariat général à l'aviation civile entre l'aviation civile et la météorologie subsistent, sans que pour autant il y ait à redouter la moindre confusion, la décomposition des chapitres en fonction des services gestionnaires restant parfaitement claire.

Néanmoins, pour la clarté de l'exposé, j'aborderai successivement le secteur de l'aviation civile puis celui de la météorologie.

Le budget de la direction générale de l'aviation civile s'élève à 935 millions de francs pour les dépenses ordinaires qui sont en progression de 17 p. 100. En ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme se chiffrent à 1 458 millions de francs et accusent donc une certaine baisse par rapport à cette année; les crédits de paiement se montent à 1 429 millions de francs, ce qui représente une très légère décroissance.

Cette récession apparente des crédits de paiement — qui pour la construction aéronautique s'élève cependant au total à 1 060 millions de francs — mérite quelques explications.

L'intervention budgétaire de l'Etat dans ce domaine se justifie lors du lancement d'opérations nouvelles importantes en raison de l'ampleur même de l'enjeu. Mais il est normal que cette intervention décroisse au fur et à mesure de l'avancement d'un projet.

Si, partant de là, ce budget n'est pas tout à fait à la hauteur de ceux qui l'ont précédé, il montre cependant la volonté du Gouvernement de poursuivre avec ténacité, et dans un climat conjoncturel pourtant peu favorable au plan de l'économie, les efforts entrepris dans ce domaine.

L'année 1976 a vu l'introduction de Concorde sur des lignes commerciales. C'est en effet le 21 janvier dernier, comme je vous l'avais promis l'an dernier ici-même, que Concorde s'est envolé pour son premier service régulier vers Rio de Janeiro. Caracas était ensuite desservie le 9 avril. Mais surtout, le ministre des transports américains, après le long examen auquel avaient procédé ses services pour juger l'impact de Concorde sur l'environnement, prenait une décision permettant au supersonique de desservir Washington et New York pendant une période probatoire de seize mois. Le 24 mai, Concorde réalisait sa première liaison commerciale sur l'Atlantique Nord en joignant Paris et Londres à Washington en quelque trois heures trente.

Cependant, en dépit de la décision du gouvernement américain, New York n'est toujours pas ouvert à notre supersonique en raison du refus opposé par les autorités de l'aéroport, qui ont demandé à examiner pendant six mois le comportement de l'avion à Washington avant de prendre position. Air France et British Airways ont engagé un procès contre les autorités de l'aéroport de New York, procès qui sera jugé en janvier prochain, à moins que d'ici là l'aéroport ne prenne une décision positive à l'égard de Concorde.

Je peux affirmer qu'après plusieurs mois d'exploitation, Concorde tient ses promesses. Sa régularité en ligne est tout à fait exceptionnelle et l'attrait du vol supersonique sur une certaine clientèle est confirmé, puisque le taux moyen de remplissage sur les trois lignes d'Air France actuellement desservies se maintient à environ 65 p. 100. Pour répondre à M. Labbé, je dirai que je ne pense pas qu'une modification des horaires commerciaux soit susceptible d'améliorer sensiblement ce remplissage.

Certes, l'équilibre de cette exploitation n'est pas encore assuré, mais qui pourrait s'en étonner? Elle ne fait que commencer sur des liaisons qui ne sont pas nécessairement les plus favorables, et les limites actuelles du réseau ne favorisent pas l'organisation de rotations optimales.

Forts de l'expérience technique, industrielle et commerciale accumulée depuis quatorze ans sur Concorde, nous réfléchissons maintenant avec nos partenaires britanniques sur l'avenir à long terme du transport supersonique. Il s'agit, pour nos deux pays, de conserver l'avance technologique acquise afin d'être prêts à participer à un programme de deuxième génération.

De son côté, l'Airbus, comme tous les avions de grande capacité, a souffert de la crise survenue dans le transport aérien. Cette crise, qui a entraîné les compagnies aériennes à s'ancrer dans un conservatisme étroit, a vu les avions de moindre capacité poursuivre leur carrière, et tout particulièrement le Boeing 727 dont plus de cinquante exemplaires ont été commandés depuis le début de l'année. La reprise qui s'amorce dans le transport aérien est encore insuffisante pour sortir de la stagnation dans laquelle se trouve le marché des gros avions.

Avec l'Airbus, dont les exploitants actuels déclarent unanimement apprécier les qualités économiques, nous tenons cependant un programme dont les perspectives commerciales sur les dix à quinze prochaines années demeurent intactes. Encore faut-il suivre avec soin les évolutions technologiques, rapides comme vous le savez dans le secteur de l'aéronautique, de façon à conserver au programme les meilleures chances de succès à long terme. Les crédits figurant au projet pour l'Airbus ont précisément pour but de permettre ces adaptations limitées.

Par ailleurs, nous suivons attentivement avec nos partenaires l'évolution du marché pour être prêts le moment venu à étudier les versions dérivées qui pourraient se révéler nécessaires.

Sur le moteur CFM 56, dont le développement se poursuit de façon satisfaisante entre la S. N. E. C. M. A. et la firme américaine General Electric, l'effort continue selon les modalités précisées cette année entre l'Etat et la société nationale, ce que reflète le montant élevé des crédits demandés sur ce programme pour l'année 1977.

Voilà pour les grands programmes en cours. J'en viens maintenant au principe de la coopération avec la firme américaine Mac Donnell Douglas, décidé par le Gouvernement en juillet dernier, sur le programme d'un avion moyen courrier de 150 à 180 places.

Compte tenu de la date à laquelle cette décision a été prise, après l'impression des documents budgétaires, il n'en est pas tenu compte dans le projet qui vous est présenté. Mais, bien entendu, les ajustements budgétaires nécessaires vous seront présentés le moment venu.

A ce programme, sera associé l'ensemble de l'industrie française: la société Dassault et la S. N. I. A. S. pour la cellule, S. N. E. C. M. A. pour le moteur — puisque cet avion sera propulsé en priorité par deux CFM 56 — et aussi notre industrie des équipements qui devra trouver la meilleure place possible après l'expérience qu'elle a acquise sur Concorde, Airbus et Mercure.

Je veux insister sur le fait que, contrairement à ce qui a été parfois affirmé, la S. N. I. A. S. coopère dès à présent à part entière sur ce programme; elle est étroitement associée à toutes les actions en cours destinées à vérifier que l'avion intéresse les compagnies aériennes et aussi à négocier des accords industriels et financiers avec le copérateur américain.

Au début de l'année prochaine, nous pensons avoir une conclusion assez précise sur les deux points fondamentaux que sont, d'une part, la réponse du marché et, d'autre part, le contenu des accords industriels.

J'indique à ce propos — répondant au souci qu'exprimait tout à l'heure M. Baudis — qu'aujourd'hui rien n'est arrêté, rien n'est figé. Le Gouvernement veillera en particulier à ce que l'engagement de Douglas soit un engagement réel et le contrat devra refléter notre volonté réciproque de travailler ensemble.

M. Robert Montdargent. Comme pour la Caravelle!

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Nous aurons à veiller d'ici là à ce que les intérêts de l'Airbus soient sauvegardés et à essayer, bien sûr, de réaliser autour du nouvel avion une entente européenne, en particulier avec l'Allemagne fédérale qui est également notre partenaire sur l'Airbus, et avec l'Angleterre.

Je voudrais terminer sur le chapitre de la construction aéronautique civile en soulignant qu'en dehors des avions commerciaux nous continuons d'apporter notre appui au secteur des hélicoptères où la France occupe une position de tout premier ordre dans le marché mondial, ainsi qu'à l'aviation d'affaires et à l'aviation générale, et que nous veillons à préparer le long terme en permettant, au-delà des recherches, de vérifier quelques formules nouvelles avant de les appliquer à un programme déterminé. Ces diverses préoccupations sont reflétées dans le projet de budget qui vous est proposé.

A ce stade de mon exposé, je veux répondre à la question posée par la commission de la production et des échanges sur le Mystère 50.

Il y a effectivement 25 millions de francs de crédits de paiement supplémentaires prévus dans ce budget pour cette opération. Ils sont inclus dans la masse des services votés de 443,433 millions de francs qui représentent les crédits de paiement demandés en 1977 au titre des autorisations de programme votées les années précédentes. Ces 25 millions de francs apparaissent du reste clairement dans le « blanc » à la page 237.

Abordant maintenant le secteur du transport aérien français, je souhaiterais mettre l'accent sur trois points qui retiennent mon attention, à savoir : la coopération européenne, la situation de la compagnie nationale et enfin celle des compagnies aériennes régionales.

Regroupant vingt Etats de l'Europe occidentale, la commission européenne de l'aviation civile propose aux gouvernements, par voie de recommandations, diverses mesures dans les domaines techniques et économiques les plus variés.

La France, qui assure pour les trois années à venir la présidence du comité économique, est favorable au développement et à l'approfondissement de ce type de coopération qui compte aujourd'hui à son actif des réalisations appréciables. A cet égard, notre objectif demeure de renforcer la cohésion des vingt Etats membres, en vue notamment d'assurer sur une base multilatérale le règlement des problèmes transatlantiques.

D'autre part, le Traité de Rome prévoit la mise en œuvre d'une politique commune de transport aérien pour laquelle la compétence du Conseil des ministres est explicitement prévue.

Si nous sommes largement ouverts à une extension de la coopération communautaire dans le domaine du transport aérien, force est de constater les difficultés de cette entreprise : dimension internationale des transports aériens, existence préalable de la C.E.A.C., structure bilatérale des relations aéronautiques, technicité des problèmes.

Dans cette optique, nous nous attachons à étudier très précisément les implications d'éventuelles réalisations communautaires dans le domaine des transports aériens, en concertation avec les compagnies et nos partenaires européens et en maintenant le dialogue avec la commission des communautés européennes. Notre réponse favorable à la récente initiative de la commission, datant de juillet dernier, de réunir les directeurs généraux de l'aviation civile pour étudier ses propositions est la marque de cette volonté d'ouverture et de dialogue.

Revenant aux problèmes proprement français, je voudrais évoquer la situation d'Air France. Les difficultés que connaît actuellement la compagnie nationale sont très sérieuses. Je puis vous donner l'assurance que le Gouvernement en est pleinement conscient et que l'Etat ne se dérobera pas devant les décisions qui sont de sa responsabilité lorsqu'il s'agit de préserver l'avenir d'une entreprise d'intérêt national, dont la contribution au prestige de notre pays dans le monde entier est aussi importante.

Mais l'aide de l'Etat ne saurait suffire si elle ne s'appuie pas sur un très sérieux effort de redressement de la part de la compagnie elle-même, effort qui ne peut se concevoir sans la coopération active de l'ensemble des personnels de celle-ci et notamment des plus favorisés.

J'examinerai maintenant la situation des compagnies aériennes régionales.

Ces compagnies se trouvent à l'heure actuelle confrontées à de délicats problèmes d'équilibre de leur exploitation.

Sur la plupart des lignes exploitées par ces compagnies, le développement du trafic ne justifie pas encore la mise en place d'appareils de cinquante places du type Fokker 27, dont le coefficient de remplissage d'équilibre est aux alentours de 50 p. 100 ; souvent, il ne permet même pas d'atteindre le remplissage de 70 à 80 p. 100 nécessaire à l'équilibre de l'exploitation avec des avions de moins de vingt places.

Or, en application des contrats conclus entre les compagnies aériennes, les collectivités locales et la D. A. T. A. R., les subventions accordées pour le défrichage des lignes diminuent.

Face à cette situation, il semble que les collectivités locales devraient adopter l'attitude suivante : soit la ligne correspond réellement à un besoin au point de vue de l'aménagement du territoire et, dans ce cas, les collectivités locales devraient couvrir intégralement le déficit ; soit il apparaît que la liaison n'est pas d'une utilité réelle et les collectivités devraient alors accepter l'arrêt de l'exploitation.

Les difficultés du transport aérien et tout particulièrement celles de la compagnie nationale ont malheureusement eu des répercussions sur le recrutement des élèves pilotes de ligne.

Les actions entreprises auprès des compagnies françaises et étrangères ont permis de trouver un emploi pour la majorité des pilotes sortis en 1975 et en 1976.

Pour l'avenir, je redis une fois de plus ce que j'ai déjà dit à cette tribune, à savoir que la filière publique et démocratique de formation des pilotes sera maintenue avec les adaptations nécessaires, qui font d'ailleurs actuellement l'objet d'études.

L'une des conditions essentielles du développement du transport aérien est de pouvoir disposer d'un réseau de routes aériennes et d'aéroports répondant aux besoins de la sécurité et de la régularité du trafic et assurant la meilleure économie des vols.

Dans le domaine de la navigation aérienne, ces objectifs demeurent un souci constant du Gouvernement, de même que la réduction des nuisances et l'amélioration des conditions de travail des personnels. Les mesures prévues tiennent compte d'ailleurs d'une reprise de la croissance du trafic de l'ordre de 5 p. 100.

Quatre-vingt-dix emplois nouveaux dans les corps de l'aviation civile permettront de poursuivre dans la voie de l'adéquation des effectifs aux besoins nés de l'importance de la fréquentation de l'espace aérien français, qui reste la plus élevée de l'Europe occidentale.

Parallèlement, la conjoncture économique a conduit mes services à procéder à des ajustements des conditions de fonctionnement de certaines installations, sans conséquence bien entendu pour les niveaux de sécurité et de régularité que j'évoquais il y a un instant.

Enfin, concrétisant le projet de dédoublement du centre de contrôle régional d'Athis-Mons en vue d'améliorer les conditions de travail du personnel, ainsi que je l'avais indiqué lors du débat de 1976, et après études opérationnelles et techniques et aussi concertation avec le personnel intéressé dans les instances prévues à cet effet, j'ai pris la décision d'implanter à Reims le futur centre régional de la navigation aérienne Est. Ce centre devrait entrer en service en 1981.

Pour ce qui concerne les aéroports, j'ai choisi, compte tenu du ralentissement des taux de croissance du trafic aérien et des impératifs de l'équilibre économique général, une politique de ralentissement temporaire des investissements. Le volume des crédits est donc strictement limité à ce qui est indispensable pour maintenir une infrastructure actuellement satisfaisante et ne pas compromettre les chances de développement ultérieur. Ces crédits se trouvent donc à un niveau inférieur, en francs courants, à ceux de 1976.

Ils seront utilisés en priorité à la poursuite de quelques grosses opérations déjà engagées, notamment l'extension sud de l'aéroport de Nice, la construction des nouvelles installations terminales de Toulouse et la réalisation du nouvel aéroport de Figari-Sud-Corse, ainsi que des rénovations de pistes d'envol et des renouvellements d'installations techniques qui deviennent urgents tant en métropole qu'outre-mer. Les mesures de sûreté pour lutter contre la piraterie aérienne, largement engagées en 1975 et en 1976, seront également complétées.

Pour l'aéroport de Paris, la décision est maintenant prise, en plein accord avec les transporteurs aériens intéressés, d'engager en 1977 une première tranche de la nouvelle aérogare de Roissy qui sera mise en service, par éléments strictement ajustés aux besoins, à partir du printemps 1981.

C'est par ailleurs en avril 1977 que, conformément aux prévisions, l'aéroport du Bourget sera fermé au trafic des avions réguliers importants, une partie seulement de son emprise restant utilisée par l'aviation d'affaires et aussi par quelques lignes régionales. Le reste de cette emprise sera affecté, pour les parties bâties, au musée de l'air, aux industries aéronautiques existantes et au salon de l'aéronautique, l'essentiel des terrains nus, soit 90 hectares, étant transformé en espace vert.

J'en viens à présent à la météorologie.

J'ai fixé deux objectifs essentiels dans ce secteur pour 1977 : faire face aux engagements internationaux de la France ; sauvegarder la qualité et le niveau des prestations assurés aux usagers.

En ce qui concerne les engagements internationaux, je rappellerai la mise en orbite en 1977 du satellite géostationnaire européen *Aérosat*, la mise en place progressive du centre européen pour la prévision météorologique à moyen terme à Reading, dont les premiers résultats opérationnels sont attendus à partir de 1980, et la préparation pour 1979 de la première expérience mondiale en « atmosphère globale ».

Quant au réseau des stations météorologiques flottantes de l'Atlantique Nord, il faut reconnaître que quelques difficultés d'entrée en vigueur de l'accord de Genève du 15 novembre 1974 ont empêché au début de l'année d'en tirer des conséquences pratiques pour le budget de 1977.

Pour ce qui est du service à assurer aux usagers, il convient de poursuivre la modernisation du réseau pour mieux adapter le « produit météorologique » aux besoins d'une clientèle qui se diversifie.

Dans le large éventail des activités d'assistance qui s'étend de la protection de plates-formes de forage pétrolier en mer à la surveillance de l'ozone stratosphérique — dans le cadre de l'accord Goleman — je citerai plus particulièrement deux opérations menées sur fonds de concours.

Il s'agit d'abord, dans le domaine de l'énergie, de l'opération engagée pour le compte de l'E.D.F. et qui consiste à procéder à l'évaluation climatologique d'un certain nombre de sites possibles pour les centrales nucléaires.

Je citerai ensuite la mise en œuvre permanente d'une agrométéorologie dont les premiers pas effectués à titre expérimental ces dernières années sont prometteurs. Le financement de cette opération s'effectuera par le transfert de crédits en provenance du ministère de l'agriculture.

Il n'est pas nécessaire enfin d'insister outre mesure sur l'effort permanent de recherche qui s'impose comme corollaire de toutes ces actions nationales et internationales et dont l'importance justifie l'inscription de moyens complémentaires.

Je tiens à souligner également que malgré leur relative modicité les autorisations de programme nouvelles inscrites au présent projet de loi de finances au titre du transfert des services de la météorologie à Toulouse, s'ajoutant à celles des années précédentes, permettront de lancer dès 1977 une première tranche de réalisations.

Parallèlement à la poursuite des études techniques préliminaires à cette vaste opération de déconcentration, le Gouvernement a étudié et arrêté les principes, au cours de cette année, des mesures d'accompagnement social indispensables pour faciliter la mutation et l'insertion des 1 500 fonctionnaires et agents concernés et de leurs familles. Ces mesures seront appliquées par une mission que je viens de créer à cet effet auprès du directeur de la météorologie.

Les réformes apportées à mon administration au printemps ont souligné l'importance nouvelle attachée par le Gouvernement au service météorologique. Le climat exceptionnel de cette année a souligné, aux yeux du public, l'importance qui s'attache aux phénomènes atmosphériques. Je veux à cette occasion répondre solennellement à certains secteurs de l'opinion publique qui ont récemment et injustement mis en cause la qualité scientifique du service lors de la sécheresse.

Il n'est pas sérieux de prétendre que des officines privées ont établi le pronostic de la sécheresse. Les éléments que j'ai moi-même contrôlés permettent d'assurer que ces affirmations sont sans fondement. D'ailleurs, sur certaines de ces assertions, la justice a eu récemment l'occasion de se prononcer sans ambiguïté. Pour sa part, la météorologie a été étroitement associée aux travaux interministériels qui ont été nécessités par les circonstances climatiques exceptionnelles de l'été. J'apporte ici le témoignage du Gouvernement sur la qualité de cet effort et je redis toute ma confiance à l'ensemble des services de la météorologie nationale pour leur compétence et leur dévouement.

Avant de conclure, je voudrais revenir sur certaines observations de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

La commission souhaite que les compagnies françaises puissent mettre en service sur leurs lignes, dans toute la mesure du possible, des appareils de fabrication française ou des appareils fabriqués en coopération avec des constructeurs européens.

Je me contenterai de rappeler à ce propos que la flotte d'Air France comprend trois Concorde et bientôt quatre, huit Airbus et bientôt neuf, et vingt-neuf Caravelle III. Elle a bien sûr aussi un certain nombre d'autres appareils — Boeing 707, 727 et 747 — qui n'ont pas pour le moment d'équivalent provenant de l'industrie européenne.

La flotte d'Air Inter, pour sa part, comprend dix Mercure 100, cinq Caravelle 12, seize Caravelle III, un Airbus et bientôt trois, et neuf Fokker.

Quant à la flotte d'U.T.A., elle ne comprend que des long-courriers.

La commission des finances invite le Gouvernement à éviter toute coopération qui pourrait concerner un programme d'avion non rentable, qui n'offrirait pas les garanties nécessaires pour améliorer les débouchés des appareils actuellement construits par des sociétés françaises ou qui ne garantirait pas le plan de charge des bureaux d'études.

Le Gouvernement partage naturellement les soucis de la commission dans la mesure où les trois objectifs sont compatibles, ce qui est loin d'être évident.

Mais le souci qui doit l'emporter sur tous les autres est de faire des avions qui se vendent : c'est la meilleure garantie que ces différents objectifs seront atteints.

M. Xevier Hamelin. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. La commission des finances demande que la maîtrise d'œuvre des grands programmes aéronautiques civils soit équitablement répartie entre les principaux constructeurs. Elle demande qu'une meilleure équité procède ensuite à la répartition de la sous-traitance.

Le souci du Gouvernement est d'assurer le meilleur plan de charge possible à l'ensemble de notre industrie aéronautique. La répartition entre les différents industriels dépend des circonstances, et notamment de leurs plans de charge respectifs.

Je tiens à répéter à ce sujet que, dans le cas du nouveau programme d'avion civil, j'ai tenu à ce que la S.N.I.A.S. soit associée comme partenaire à part entière à ce projet d'origine Dassault. Et c'est effectivement ce qui se passe.

Enfin la commission des finances demande au Gouvernement de fournir toutes explications sur l'affaire Corvette.

Il s'agit, là aussi, d'un avion qui est réussi sur le plan technique mais qui ne répondait pas aux besoins du marché. C'est pourquoi il est prévu d'arrêter la fabrication à la sortie du quarantième appareil, c'est-à-dire à la fin de 1977. Cette opération s'est traduite, il est vrai, par des pertes assez importantes pour la S.N.I.A.S., qui ont été répercutées sur les comptes des années 1974 et 1975.

Voilà, mesdames et messieurs, les principales orientations que le Gouvernement entend suivre dans le domaine du transport aérien et de la construction aéronautique civile. La France doit, comme par le passé, continuer à jouer un rôle important dans ce secteur. C'est pourquoi je vous demande, comme l'ont fait MM. les rapporteurs, de bien vouloir voter le budget que je vous ai présenté. (*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. Dans la discussion, la parole est à M. Alex Raymond.

M. Alex Raymond. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, le budget de 1976 — je vous l'avais dit l'année dernière — était un budget triste. Aujourd'hui, c'est nous qui le sommes ; car celui de 1977 est un budget sinistre. Sinistre au sens vrai du terme, c'est-à-dire qu'il est lourd de mauvais présages et qu'en conséquence l'aéronautique française court désormais les plus grands risques.

Je ne parlerai pas des dépenses ordinaires qui sont les dépenses de fonctionnement des services de l'administration. Mais il faut bien s'attarder sur l'évolution des dépenses en capital qui constituent les dotations de la construction aéronautique.

Les dépenses que vous ferez au cours de l'année 1977 seront du même ordre que celles de l'année 1976. Bien plus, vos crédits de paiement seront inférieurs en francs courants à ce qu'ils étaient en 1972, c'est-à-dire voilà cinq années. Comme l'augmentation des prix a été depuis lors supérieure à 50 p. 100, on mesure la dégradation de votre budget.

Si je considère les autorisations de programme, c'est-à-dire celles qui engagent l'avenir, je constate une dégradation du même ordre. En francs courants, vos dotations sont inférieures à celles de 1972. En outre, par rapport à l'année dernière, les autorisations de programme passent de 1 750 millions à 1 530 millions de francs. Une telle chute est exceptionnelle. Comment ne pourrait-elle pas vous être imputée, messieurs les ministres ?

S'agissant plus particulièrement des grands programmes aéronautiques, l'évolution des crédits suit la même pente. Je vous accorde que vous continuerez à dépenser à peu près autant d'argent pour l'équipement des aérodromes ; mais, comme on construira moins d'avions français, ce sera évidemment pour y voir atterrir de plus en plus d'avions étrangers.

Cette fois-ci, il ne sera pas possible de rejeter sur le ministre des finances la responsabilité de l'inquiétante évolution de vos crédits. En effet, le ministre des finances qui a préparé le budget

de 1977 et arrêté les dotations de l'aviation civile est maintenant le ministre de l'équipement et des transports. Pour une fois, les responsabilités sont tout entières dans votre ministère; elles sont donc tout entières devenues les vôtres.

Avec d'aussi faibles crédits, il n'est pas possible de mener une bonne politique. Au reste, pour que la politique soit bonne, il faudrait encore qu'elle existe. Nous sommes à sa recherche depuis plusieurs années et rien de ce que vous avez dit ne nous permet d'en préciser les contours.

Pour Concorde, nous ne savons pas ce que vous allez faire. Va-t-on construire des versions dérivées? Va-t-on améliorer l'appareil pour qu'il puisse franchir la distance Francfort-New York? Sur ces points importants, nous ne savons rien. Allez-vous poursuivre la série au-delà de seize appareils? Où en sont, à cet égard, vos négociations avec le Royaume-Uni?

Il est évidemment important de pouvoir utiliser l'avion sur les meilleures lignes possibles. Mais qu'en est-il de la ligne de Tokyo? Où en est très précisément l'affaire de la desserte de New York?

On nous dit que rien ne peut être fait pendant la période de probation à laquelle l'avion doit satisfaire. Est-ce que vous vous contentez d'attendre, monsieur le secrétaire d'Etat? Pouvez-vous nous dire si la position de l'administration américaine évoluera en fonction du résultat des élections et, si oui, dans quel sens? Quelles sont les mesures que vous vous apprêtez à prendre à l'encontre des Etats-Unis si la décision devait être négative?

Pour la commercialisation de l'avion, avons-nous encore, oui ou non, des chances de vendre au Japon, à la Chine, à l'Iran? Quels sont les autres pays que vous prospectez, et avec quelles chances de réussir? A toutes ces interrogations, il semble que vous répondiez par le silence de la fatalité. Eh bien, nous en reparlerons.

Concernant l'Airbus, qu'en est-il exactement de la coopération au sein d'Airbus industrie? Les ventes d'appareils correspondent-elles à la cadence de production? Quels sont les résultats financiers d'ores et déjà enregistrés? Pense-t-on que l'opération sera rentable et, si oui, quand et dans quelles conditions?

Toutes ces questions conduisent à s'interroger sur la charge de travail des ouvriers de l'aéronautique. Sur ce problème capital, la discrétion du Gouvernement est excessive. Le personnel a pourtant le droit de savoir ce qu'il en sera de lui au cours des semaines à venir.

Les grands programmes aéronautiques en cours arrivent à la fin de leur phase de développement, sans garantie aucune pour les fabrications de série. La superposition de ces programmes, qui poursuivent cahin-caha leur déroulement, ne constitue pas une politique. En fait, depuis des années, le Gouvernement se contente de gérer — plutôt mal que bien — la suite des décisions qui ont été prises voici cinq, dix ou quinze années. Pour le reste, un projet est envisagé.

Toute la politique aéronautique française est pour l'instant, comme aurait dit quelqu'un d'autre, « l'esquisse d'une esquisse ». Une décision de principe a été prise en vertu de laquelle la France a refusé plusieurs solutions possibles. En effet, à l'heure actuelle, l'accord entre MM. Dassault et Mac Donnell, c'est essentiellement le refus de la coopération européenne. Vous avez fermé des portes, monsieur le secrétaire d'Etat. Il ne vous en reste plus qu'une, à peine entrouverte. M. Mac Donnell peut faire désormais ce qu'il veut.

C'est bien de ça, en réalité, qu'il s'agit. La firme Dassault va être maître d'œuvre d'un programme dans lequel elle sera engagée pour 5 p. 100. La firme américaine Mac Donnell-Douglas détiendra les clés du succès ou de l'échec en se réservant la commercialisation de l'appareil. Au demeurant, elle ne sera engagée qu'à concurrence de 15 p. 100 — on parle de 20 p. 100 — dans le nouveau programme.

Je demande au Gouvernement de nous dire à quelle date et selon quelles modalités les participations de Dassault et Douglas seront versées et de nous préciser la forme qu'elles revêtiront. Le risque est grand de voir la firme américaine n'intervenir qu'au terme de la phase de développement, uniquement si les perspectives de commercialisation sont bonnes. D'ici là, les risques, tous les risques, industriels et financiers, auront été assumés par la France. La S. N. I. A. S. et le budget de l'Etat pourraient donc bien faire les frais de cette opération. A moins que nous ne trouvions les coopérateurs européens du Mercure pour partager avec nous la moitié du fardeau! C'est ce que laisse entendre le Gouvernement. Mais ses déclarations sur ce point sont vagues. Il faut qu'il nous dise aujourd'hui quels sont ces coopérateurs européens. Y en a-t-il déjà d'intéressés?

Quel sera le pourcentage de leur participation et quelles sont les conditions de cette participation? Si les choses ne sont pas claires à cet égard, les risques sont considérables.

On dit aussi que la firme Douglas n'a pris aucun engagement pour ne pas concurrencer l'Airbus; or, la seule perspective du nouvel avion ne facilite pas la commercialisation des appareils produits par Airbus Industrie. En revanche, les solutions préconisées par la S. N. I. A. S. n'ont pas été retenues. Pourrait-on savoir pourquoi? Il faut que le Gouvernement ouvre son dossier et nous dise les raisons pour lesquelles la coopération entre la S. N. I. A. S. et Boeing, par exemple, n'a pas été retenue.

En définitive, nous ne savons rien des modalités de l'accord. Nous savons seulement que les finances publiques seront engagées de façon importante dans cette opération, que l'Aérospatiale devra courir des risques industriels et financiers et que, sans s'engager pratiquement au plan financier, M. Dassault tirera les ficelles avec Mac Donnell. C'est ce que le Gouvernement appelle assurer l'avenir de l'aéronautique française!

Une telle situation met en cause, une fois encore, les structures de notre construction aéronautique: d'un côté, une firme privée prospère grâce aux marchés de la défense nationale et qui ne court pratiquement aucun risque; de l'autre côté, une entreprise nationale en position de sous-traitance et qui assume les risques et les charges d'une concurrence acharnée. Cette situation n'a pas paru au Gouvernement suffisamment déséquilibrée. Il faut encore que, pour le nouveau programme d'avion civil, ce soit la firme privée qui mette les chances de son côté en laissant à l'entreprise nationale, à la fois un rôle d'exécutant et la responsabilité financière.

En somme, dès que la firme Dassault doit assumer une charge, vous l'en exonérez. Ainsi, pour les services après-vente des Mercure, l'Etat subventionne Air Inter pour que la compagnie aérienne ne se retourne pas vers son constructeur. Cette année, c'est une somme supérieure à huit millions de francs qui sera ainsi versée par l'Etat.

En vérité, cette situation est insupportable.

Depuis longtemps, nous avons dit et répété que cette pseudo-politique entraînait lentement mais sûrement notre aéronautique sur une pente nous conduisant droit au gouffre. A ce jour, nous sommes prêts d'atteindre le fond du gouffre.

Que pouvons-nous constater, en effet? C'est que la construction aéronautique française est totalement absente d'un marché international où s'ouvrent pourtant d'importants débouchés. Et, au moment où s'impose le renouvellement des flottes moyen-courriers, par exemple, non seulement d'Air France, mais aussi d'autres compagnies françaises et étrangères, ne sont offerts dans ces catégories que des appareils américains.

Coïncidence ou tactique des grands constructeurs américains, dont l'esprit de coopération n'était pourtant pas la principale caractéristique jusqu'à présent?

Et pourtant, la France dispose de potentiels humains, matériels et techniques lui permettant de concevoir et de réaliser, seule ou en participation, une famille d'avions civils, qu'il s'agisse des cellules, des moteurs ou des équipements. Sa capacité d'entreprendre et la qualité de sa production ont été largement démontrées avec Caravelle, Airbus, Concorde et autres!

Alors, carence ou sabotage depuis quelques années? Le Gouvernement n'a, en effet, défini aucune politique cohérente ordonnant le développement de l'industrie aéronautique nationale ou européenne à partir des besoins d'équipement des compagnies aériennes.

Vous m'avez dit un jour, ici même, monsieur le secrétaire d'Etat, que je confondais fabrication aéronautique et transports aériens. N'ayant pu vous répondre alors, je vous dis aujourd'hui: oui, je les confonds, employant ce verbe non pas au sens figuré, mais bien au sens réel de mélange, d'assimilation.

En effet, devant quelle situation avez-vous mis nos compagnies aériennes?

Reprenons l'exemple d'Air France qui n'a, paraît-il, pas d'autres solutions, pour renouveler sa flotte moyen-courriers, que de s'adresser aux constructeurs d'outre-Atlantique. Ce seul fait prouve, s'il en était besoin, qu'il existe un vaste marché potentiel d'avions moyen-courriers, attendus par l'ensemble des compagnies de transports aériens.

Mais, nous dites-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, l'accord Dassault-Douglas va tout arranger. Vous avez annoncé cette nou-

velle le 12 août, à la suite d'une décision prise le 26 juillet dans le plus grand secret, alors qu'au début juillet, on devait en reparler en octobre. Pourquoi donc cette hâte clandestine ?

Eh bien, nous, nous disons : non, cela n'arrangera rien.

D'abord, les besoins européens peuvent se résumer à deux familles d'avions subsoniques : la première constituée par des moyens-courriers de 180 à 250 places avec un dérivé long-courrier — cette famille existe, c'est l'Airbus européen avec ses projets de dérivés B 10 et B 11 : la seconde est composée de moyens-courriers modernes de 100 à 150 places — cette famille n'existe pas, il faut la construire.

Or, l'éventuel Mercure 200 prévu par l'accord de principe Dassault-Douglas, avec ses 175 places, concurrence directement l'Airbus B 10, et le choix de cet appareil laisserait libre le créneau de 100 à 150 places indispensable à l'Europe.

Ensuite, examinons de plus près ce projet. Oh ! je sais que cet avion est la copie du Mercure 100. Il suffit de tirer un peu sur les ailes et la coque pour arriver à faire un Mercure 200 — au fait, s'appellera-t-il toujours ainsi ? Mais cette thèse c'était celle d'avant-hier. Aujourd'hui, ne dit-on pas que la voile passerait à 125 mètres carrés — étrange ressemblance avec l'AS 200-23 MC étudié par la S. N. I. A. S., soit-dit en passant — et que les systèmes ne seraient plus ceux du Mercure 100 ? N'ajoute-t-on pas aussi que le CFM 56, produit par la S. N. E. C. M. A., autre société nationale, ne serait peut-être pas tout à fait le moteur qui convient ?

Puisque j'ai évoqué la S. N. E. C. M. A., je voudrais dire que, dans tout contrat de coopération, un esprit de collaboration sincère doit exister. Or, quand on sait que le partenaire de la S. N. E. C. M. A., qui est la société américaine General Electric, maintient le secret couvrant les parties chaudes du moteur, qui peut croire ou même espérer que Douglas ouvrira ses dossiers commerciaux ?

Qu'allez-vous faire du bureau d'études de la S. N. I. A. S., monsieur le secrétaire d'Etat ? Croyez-vous que vous pourrez longtemps laisser faire à ses incomparables ingénieurs ou techniciens des projets d'avions qui sont abandonnés avant même de voir le jour ?

Nous avons déjà eu l'occasion de dire que c'est une politique d'abandon que vous pratiquez et les faits nous donnent, hélas ! raison.

Du reste, vous le reconnaissez implicitement puisque — vous le rappeliez tout à l'heure — à l'occasion d'une question posée récemment en commission de la production et des échanges, vous m'avez répondu au sujet des élèves pilotes : « Le Gouvernement leur avait laissé le choix et tous ont opté pour la poursuite de leur fonction au risque pour eux de se trouver sans débouché à leur sortie ».

Je vous remercie de cette franchise. Mais quelle belle planification !

Vous dites aussi que ces accords éventuels donneront du travail à l'Aérospatiale ; mais, en attendant, les licenciements ont lieu ou menacent tous les sous-traitants — je ne cite au passage que Latécoère à Toulouse et Ratier à Figeac.

Et si ces fameux accords n'aboutissent pas, monsieur le secrétaire d'Etat, quelle est votre position de repli ? Vous n'en avez pas.

Je vous poserai au passage une autre question, monsieur le secrétaire d'Etat. J'avais eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'appeler votre attention sur la situation des contrôleurs aériens.

Vous m'avez répondu que vous n'étiez pas hostile à une « concertation ». Pouvez-vous nous en parler ? De plus, où en sont les négociations déjà annoncées depuis longtemps ?

Vous avez dit que ces négociations se feraient par le canal du comité technique paritaire, qui n'est qu'un organisme consultatif. Mais alors où en sont ces négociations et pourrions-nous connaître votre point de vue personnel ?

Enfin, dans l'éventualité d'un aboutissement favorable, où sont inscrits, dans votre budget, les crédits nécessaires si satisfaction est donnée aux contrôleurs aériens ?

En somme, vous avez lancé Dassault dans le Mercure qui est un échec, l'Aérospatiale dans le Corvette. Vous avez abandonné l'Aérospatiale en changeant ses structures au gré des hommes

de cabinet et sans lui donner tous les moyens en capital indispensables. Vous êtes passé de la coopération européenne aux négociations d'entreprise à entreprise avec les U. S. A.

Nous estimons, nous, qu'une autre politique, une autre gestion sont possibles. L'industrie aéronautique, tant militaire que civile, mérite mieux et doit faire l'objet d'un plan à long terme couvrant les aspects techniques, industriels et commerciaux.

Vous savez, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'on ne peut pas discuter à la sauvette, comme nous le faisons actuellement, de ces problèmes graves, importants, vitaux. Pourquoi refusez-vous donc un débat public sur l'aéronautique où nous pourrions discuter devant la nation de l'utilité sociale des avions produits, des emplois créés, des retombées technologiques, de l'économie de devises, de l'indépendance nationale ?

En outre, depuis longtemps, le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche demande la nationalisation des établissements Dassault. Nous ne le ferons cette année qu'à titre de rappel, car nous sommes certains, compte tenu des circonstances, que vous vous pencherez avec attention sur cette question dans les jours qui viennent, puisque l'intéressé lui-même a renouvelé ses offres et qu'il sait bien qu'aujourd'hui il aurait un interlocuteur compréhensif. Vous n'ignorez d'ailleurs pas que cette décision ne serait après tout que conforme à la Constitution et ne ferait que répondre au vœu des partis de gauche, d'ailleurs inscrit dans leur programme commun de gouvernement. Nous évoquerons donc tout cela dans le débat qui ne manquera pas de s'instaurer — je le suppose — à cette occasion.

Pour terminer, je pense superflu, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de préciser que les socialistes et radicaux de gauche ne voteront pas le budget de l'aviation civile tel qu'il nous est présenté. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)*

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

M. Marcel Lemoine. Monsieur le secrétaire d'Etat, le budget de l'aviation civile, que vous nous présentez, est révélateur d'une politique d'abandon et de crise dans un secteur essentiel de notre économie.

Les chiffres de ce budget ne peuvent dissimuler une situation désastreuse et le manque de perspectives offertes par votre politique dans ce domaine : une progression de 8,3 p. 100, c'est-à-dire inférieure à celle de l'ensemble du budget, inférieure même au taux d'inflation. Encore faut-il souligner que les crédits de paiement en capital n'augmentent que de 2,1 p. 100 et que les autorisations de programme diminuent de 18 p. 100 ; que les crédits de paiement des grands programmes aéronautiques, comme l'équipement des aéroports et des routes aériennes, n'augmentent respectivement que de 2,9 p. 100 et de 5,1 p. 100 — c'est peu dire qu'ils seront en diminution sensible.

L'aviation civile et les transports aériens posent aujourd'hui un problème dont l'importance est telle et la situation actuelle de l'industrie aéronautique est si grave que les questions concernant l'aéronautique française dans son ensemble devraient faire l'objet d'un vaste et large débat au sein de notre assemblée.

Certain de répondre en cela à l'intérêt national et aux vœux de dizaines de milliers de travailleurs de ce secteur industriel inquiets à juste titre de la situation présente, le groupe communiste renouvelle cette demande et souhaite que ce débat ait lieu dans les meilleurs délais.

Les récents événements que l'actualité continue d'éclairer avec intensité, et sur lesquels je reviendrai, ajoutent à cette urgence.

La production aéronautique et les transports aériens qui relèvent de votre budget constituent une branche d'activité d'une grande portée : elle concerne une industrie de pointe où se concentre une part importante de la recherche scientifique et technologique ; elle touche des dizaines de milliers de travailleurs, ingénieurs, cadres et techniciens ; elle concourt à la satisfaction d'un besoin de notre temps.

Ces produits correspondent à une demande en expansion, les statistiques le montrent, une expansion qui pourrait être d'ailleurs encore plus grande si des efforts réels et suivis étaient faits pour développer le tourisme social et si l'on décidait d'étendre aux billets d'avion la réduction pour congés payés.

C'est aussi une branche d'activité décisive pour notre indépendance nationale, du fait, d'une part, de son influence sur la maîtrise des moyens de communication, de défense et de

transport, au moment où les échanges internationaux s'étendent sans cesse, et du fait, d'autre part, de son rôle du point de vue de la capacité scientifique et technique nécessaire au développement économique de notre pays.

Or l'aviation civile connaît une crise grave, que personne ne conteste plus, et pour elle l'avenir se présente sous un jour particulièrement sombre.

Alors que le nombre des avions en circulation et en commande dans le monde ne cesse d'augmenter, la part de l'industrie aéronautique de notre pays, comme des pays européens, ne cesse de diminuer.

Tant pour les longs que pour les courts et moyens courriers, les constructeurs américains se taillent la part du lion ; ils dominent très largement le marché occidental dans le secteur de l'aviation civile où ils équipent à plus de 90 p. 100 les compagnies aériennes, établissant ainsi un véritable monopole de fait.

Cette crise est notamment caractérisée par la limitation des grands programmes aéronautiques civils actuellement en cours — Corvete, Mercure, Concorde — alors que l'état actuel de nos études et réalisations permettrait de s'attaquer à un programme ambitieux d'appareils commerciaux. Elle est également caractérisée par la menace d'une chute brutale des plans de charge de l'aéronautique à court terme et par l'absence ou l'insuffisance de nouveaux programmes de recherches et de développement.

Les effets de cette situation se font durement sentir sur les travailleurs qui en font les frais : fermetures d'usines, licenciements directs ou déguisés, diminution des effectifs de production, mutations forcées, déqualification, toutes choses illustrées récemment par la fermeture par la S. N. I. A. S. de l'usine de Châteauroux-Déols et le transfert à Toulouse du bureau d'études de Suresnes.

Il y a aussi le blocage de l'embauche, provoquant de graves inquiétudes parmi les jeunes travailleurs et notamment les jeunes diplômés, ingénieurs et techniciens qui ne trouvent pas d'emploi à la mesure de leurs connaissances et de leurs études.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la crise que traverse l'aviation civile et le transport aérien n'est pas de nature conjoncturelle, elle est le résultat d'une politique monopoliste axée sur une soumission accrue aux exigences des sociétés américaines et sur le déséquilibre existant entre production civile et production militaire.

Je voudrais rappeler qu'en 1970 déjà, les auteurs du VI^e Plan avaient été conduits à se fixer comme objectif prioritaire — il me plaît de le citer — « la nécessité d'établir de façon durable les fondements d'une industrie aéronautique civile seule capable d'assurer son expansion ». Il y a été dit également que « la charge de travail pour l'aviation civile devait passer en cinq ans de 37 à 61 p. 100 ».

Or nous sommes loin de compte aujourd'hui avec moins de 34 p. 100. Le déséquilibre s'est donc encore aggravé !

Des industries d'équipement qui dépendent à 80 p. 100 des productions militaires sont à la merci d'un renversement de tendance et il est difficile de ne pas être inquiet à ce sujet.

Les travailleurs de la S. N. E. C. M. A., constatant l'étalement des programmes, les retards dans la certification du CFM 56, la diminution de la charge de travail, sont à juste titre préoccupés par le devenir de leur entreprise et de leur emploi.

Tant que de nouveaux programmes ne seront pas lancés et tant que des crédits ne seront pas mis en place rapidement, le maintien de l'activité des bureaux d'études continuera d'être très menacé.

Ce ne sont pas les faibles crédits de votre budget qui y remédieront !

Il est clair aujourd'hui que l'industrie aéronautique est victime des méfaits de votre politique de renoncement et d'abandon national.

A terme, et à terme rapproché, c'est la mise sous tutelle de notre industrie aéronautique, sa transformation en sous-traitant des grandes firmes américaines.

L'immense gâchis de votre politique éclate au grand jour à propos de l'affaire Mac Donnell-Douglas.

Non seulement vous n'avez pas prévu de fabriquer un avion de remplacement de Caravelle, non seulement vous avez subventionné Dassault pour fabriquer et Air Inter pour acheter un avion que vous abandonnez maintenant, mais vous promettez, en contre-

partie d'un hypothétique accord sur ce qui était le Mercure 200, l'achat par Air France de D. C. 9 démodés et techniquement dépassés.

Par ce moyen, Douglas se débarrasse de ses vieux avions qui lui ont permis, pourquoi ne pas le rappeler, de bloquer dans les années 60, la fabrication et la modernisation de Caravelle.

Dassault recevra à nouveau d'importantes subventions publiques et le Gouvernement fera croire qu'il permettra aux travailleurs de participer à la construction de l'ex-Mercure 200.

La collaboration antérieure avec Douglas, le VII^e Plan et son contenu relatif à l'aviation civile, l'expérience du premier Mercure nous laissent sceptiques sur la détermination de votre gouvernement à construire et à commercialiser cet avion.

Oui, la politique que vous appliquez dans le secteur de l'aviation civile tourne le dos à l'intérêt national.

Après l'abandon du plan-calcul et l'abandon de la filière française dans le domaine de l'énergie nucléaire, c'est une nouvelle capitulation dans le domaine scientifique face aux Américains.

Une fois de plus, l'intérêt de la France est bradé et nos industries de pointe sont placées sous la coupe des monopoles étrangers.

C'est contre une telle politique que se dressent chaque jour plus vigoureusement les travailleurs soucieux de la sauvegarde de leur emploi et de l'intérêt national. Ils luttent contre le démantèlement des entreprises nationales et ils présentent des propositions sérieuses.

Vous ne les entendez ni ne les écoutez, mais vous envoyez contre eux la police et, par S. N. I. A. S. interposée, vous faites poursuivre et inculper à Châteauroux vingt travailleurs aujourd'hui licenciés et relevant de l'A. S. S. E. D. I. C., en leur réclamant deux milliards sept cent millions d'anciens francs pour avoir occupé l'usine d'aviation, aujourd'hui fermée à toute production !

M. Louis Baillof. C'est une honte !

M. Marcel Lemoine. Une autre politique est possible parce que l'industrie aérospatiale française possède les moyens techniques et les hommes nécessaires.

Nous ne voulons pas sacrifier l'avenir de notre industrie aéronautique à une charge de sous-traitance.

Nos capacités d'études doivent être sauvegardées dans les trois secteurs clés que sont les cellules, les moteurs, les équipements.

Aujourd'hui la construction aéronautique de notre pays a les moyens, y compris en coopération réelle, de mettre en œuvre et de sortir rapidement un type d'avion de cent à cent cinquante places et de cent soixante à cent quatre-vingts places pour se lancer à la conquête des marchés au moment où les sociétés de transports aériens s'orientent vers un renouvellement de leur flotte.

Il est vrai qu'un marché important existe, tant en France qu'en Europe et dans nombre de pays en voie de développement.

Mais la sauvegarde et le développement de notre industrie de pointe exigent que priorité soit donnée aux programmes civils.

Ils exigent aussi que soient soustraits au contrôle qu'exercent les Etats-Unis les grands programmes civils et que soit développée la coopération internationale sur des bases d'égalité et d'avantages réciproques qui garantissent le respect des objectifs sociaux, économiques et politiques, déterminés en toute souveraineté au niveau national, et qui permettent le développement des diverses industries et l'utilisation de toutes leurs possibilités.

C'est dans cet esprit que nous proposons que soit poursuivi le programme Concorde et que soient entreprises les études sur la deuxième génération de notre supersonique.

Nous demandons également l'intensification de la commercialisation de l'Airbus et l'accélération des programmes en cours pour les moteurs CFM 56 et M 53, dont l'étalement actuel fait le jeu des concurrents.

Nous sommes aujourd'hui, il faut bien le dire, à un tournant et il n'y a pas de solution miracle.

Pour maintenir et développer la place de notre pays dans l'aéronautique et le spatial, pour préserver notre indépendance dans tous les programmes, il faut donner à notre industrie nationale une orientation politique nouvelle et lui assurer les moyens financiers et techniques nécessaires.

Mais pour appliquer de telles mesures, pour mettre en œuvre les principes ainsi définis, pour développer une véritable industrie aérospatiale nationale, il faut en finir avec l'existence des groupes privés qui ont imposé une orientation contraire à l'intérêt national et en ont tiré d'énormes profits.

M. Maurice Nilès. Très bien !

M. Marcel Levoine. C'est pourquoi la nationalisation de l'industrie aérospatiale s'impose.

Cette nationalisation, prévue par le programme commun de gouvernement d. la gauche, mettra fin à une situation scandaleuse, où l'on voit un groupe privé bénéficier du monopole de la production d'avions militaires et utiliser les ressources dont il dispose, qui proviennent massivement des fonds publics, pour influencer l'opinion, subventionner les journaux électoraux de la majorité et exercer des pressions de toute nature.

Nous soulignons ces choses dans notre proposition de loi de décembre 1974. Les faits confirment aujourd'hui combien nous avons raison !

Il est désormais reconnu que le groupe Dassault a coûté fort cher à la nation.

La Cour des comptes, dès 1972, avait déjà souligné le gâchis et le coût élevé de certains travaux réalisés par le groupe.

La commission de vérification des comptes des entreprises publiques avait révélé que pour la seule fabrication des fuselages, empennages et nacelles du Mystère 20, sous-traités à la S. N. I. A. S. par Dassault, les pertes de la société nationale atteignaient plus de la moitié du coût de fabrication.

Ainsi Dassault a bénéficié et bénéficie encore à vil prix, parfois gratuitement, du résultat des recherches effectuées dans le secteur public.

Alors que la société nationale doit recourir largement à l'emprunt et supporter de lourdes charges d'annuités, Dassault a bénéficié de fonds publics parfois sans intérêt et non remboursables.

Aujourd'hui, la nationalisation démocratique du groupe Dassault apparaît non seulement comme la solution la plus économique, mais aussi comme la solution la plus conforme à l'intérêt national.

C'est pourquoi le groupe communiste demande avec insistance que le rapport sur la proposition de loi du 18 décembre 1974 sur la nationalisation de l'industrie aérospatiale soit discuté le plus tôt possible.

Je voudrais dire à ce sujet que l'idée des nationalisations qui constitue un des éléments essentiels du programme commun de gouvernement a fait un tel chemin dans l'opinion publique que de chauds partisans du capitalisme de monopole sont contraints de s'y référer.

M. Dassault lui-même a fait quelques confidences à ce sujet. Mais M. le Premier ministre, ne semble pas, quant à lui, très « orienté ». a-t-il déclaré, vers cette formule.

A la vérité, le Gouvernement et sa majorité ne veulent pas plus faire la lumière, toute la lumière, sur l'affaire Dassault, qu'ils ne veulent d'une véritable nationalisation du groupe.

Il serait illusoire, en effet, d'imaginer que le pouvoir qui s'apprête à livrer noire industrie aérospatiale à l'étranger puisse appliquer de telles mesures.

C'est pourquoi une véritable nationalisation ne peut se concevoir que dans le cadre du programme commun, où les travailleurs maîtriseraient les grands moyens de production et d'échanges.

La crise que traverse aujourd'hui l'aérospatiale, les luttes que mènent les travailleurs pour leurs revendications communes pour la défense de leur outil de travail, la nécessité de faire de l'industrie aérospatiale une propriété nationale sont autant de motifs qui rendent plus urgent encore un changement complet d'orientation politique et économique conforme à la vie démocratique et à l'intérêt de toute la nation. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)*

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

M. René Ribière. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, si l'on excepte quelques améliorations de détail, dont je dirai un mot dans quelques instants,

les préoccupations dont je vous avais fait part l'année dernière à pareille époque, préoccupations qui m'avaient conduit à voter contre ce budget, se sont sensiblement aggravées.

Les craintes que j'avais exprimées concernant l'ouverture au trafic de la deuxième piste de l'aéroport de Roissy se sont vérifiées, puisque lors d'une réunion du conseil général du Val-d'Oise, qui a eu lieu le 3 juillet de cette année, le directeur de la navigation aérienne a déclaré que cette piste serait, à partir de 1981, ouverte au trafic dans les deux sens, ce qui infligera des nuisances graves à une partie de la vallée de Montmorency jusqu'ici préservée et ce qui causera des dommages irréparables à la station thermale d'Enghien, seule à pratiquer en région parisienne des cures soufrées dont l'efficacité est unanimement reconnue par les oto-rhino-laryngologistes et les rhumatologues.

Si j'en crois les excellents rapports de MM. Baudis et Labbé, la situation financière d'Aéroport de Paris est critique et il ne paraît pas raisonnable d'envisager à court terme son retour à l'équilibre, si les travaux de la deuxième aérogare de Roissy sont prochainement entrepris.

Or la décision, et vous venez de nous le confirmer, monsieur le secrétaire d'Etat, a bel et bien été prise de poursuivre les travaux de cet ouvrage de façon à mettre ses premiers éléments en service en 1981.

Si l'on songe que la première aérogare et la première piste fonctionnent en ce moment à 35 p. 100 de leur capacité, on apprécie à sa juste valeur l'avertissement de la commission des transports et communications du VII^e Plan qui a recommandé qu'une appréciation réaliste des besoins précède tout investissement nouveau de capacité, et qui a souhaité, concernant le projet de construction d'une seconde aérogare à Roissy pour un montant prévu de 700 millions de francs, « qu'avant de lancer une opération aussi onéreuse, toutes les précautions soient prises quant à l'estimation du trafic, aux moyens de délestage en période de pointe, à la possibilité d'étaler la réalisation dans le temps, à la recherche de la conception la plus économique possible ».

M. Veil, président de la commission et directeur général d'U. T. A., dénonçant le suréquipement aéroportuaire, a même affirmé que seuls les usagers du transport aérien se plaignaient de l'abondance des infrastructures alors que les usagers des autres moyens de transport en dénonçaient l'insuffisance.

Un expert aéronautique, dans une tribune libre parue le 2 juillet 1976 dans le journal *Le Monde* a fourni des chiffres impressionnants sur le déficit d'exploitation d'Aéroport de Paris, après avoir estimé que cet établissement public avait établi au cours des récentes années des programmes d'investissement excessif sur des perspectives de trafic déraisonnables.

Sait-on aussi que de 23 millions de francs en 1974, le déficit d'exploitation du même aéroport est passé à 80 millions en 1975 et que de 1966 à 1975 l'Etat a accordé, sous forme de subventions, de dotations en capital et de prêts du F. D. E. S. une aide de 3 300 millions de francs actuels, ce qui représente une fois et demie l'effort consenti par l'Etat pour développer les équipements culturels au cours du VI^e Plan ?

Le moment paraît mal choisi, monsieur le secrétaire d'Etat, pour gaspiller les deniers de l'Etat dans une opération qui peut et doit être différée. Alors que M. Barre, et je l'en félicite, a annoncé vouloir faire la chasse aux dépenses publiques non indispensables, je regrette que nos deux commissions des finances et de la production n'aient pas cru devoir nous proposer une réduction correspondante des crédits de paiement et des autorisations de programme de votre département ministériel.

Puis-je espérer vous avoir convaincu et que vous prendrez vous-même ce soir une initiative en ce sens ? Je le souhaite vivement car il serait vraiment navrant, dans la conjoncture actuelle, de ne pas rechercher toutes les économies possibles, surtout lorsque celles-ci auraient de surcroît l'avantage de ne pas aggraver les conditions de vie de nos populations.

Pour terminer, j'aborderai rapidement trois autres sujets d'inquiétude : les vols de nuit, l'activité de l'aérodrome du Bourget et la redevance de bruit.

En ce qui concerne le premier point, je vous donne volontiers acte des améliorations apportées par la modification des trajectoires nocturnes au départ de Roissy. Cette mesure nous fait espérer que les nouvelles dispositions pourraient être étendues aux vols diurnes lorsque la phase 4, en cours d'études, aura été adoptée.

Je regrette toutefois que les nouvelles procédures ne s'appliquent pas aux avions de la deuxième génération des subsoniques qui, pour être moins bruyants, portent néanmoins une atteinte au sommeil des habitants survolés, même si votre administration s'efforce, sous la pression des élus et des associations, de les programmer au début et à la fin de la plage horaire comprise entre vingt-deux heures et sept heures du matin.

Si l'on songe que 38 000 mouvements nocturnes sont prévus pour 1985 — soit plus de cent par nuit, dont 10 p. 100 de supersoniques — on s'aperçoit que les perspectives ne sont pas réjouissantes et qu'il faudra en arriver à un redéploiement des activités nocturnes de Roissy.

Je voudrais vous présenter une suggestion pratique : le chargement ou le déchargement du fret, puisqu'il s'agit principalement d'avions-cargos, ne pourrait-il être effectué de vingt-deux heures à sept heures ? Cela n'entraînerait de perturbations économiques ni pour les sociétés aériennes ni pour l'aéroport et résoudrait le problème des nuisances nocturnes.

Cette proposition mériterait au moins d'être étudiée sans parti pris, d'autant plus qu'elle présenterait l'avantage de mettre un terme à l'odieuse chantage au chômage des dirigeants de l'aéroport, auxquels on pourrait à la limite rétorquer que l'activité aérienne nocturne aura l'effet induit de fournir du travail aux médecins et aux infirmiers qui auront à soigner les victimes du bruit.

Le maintien en service de l'aéroport du Bourget, même s'il est réservé aux avions d'affaires — ceux-ci sont-ils moins bruyants que les autres ? — est scandaleux et inadmissible. En prenant cette décision, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez violé les promesses de vos prédécesseurs et vous avez fait fi d'une des dispositions importantes du schéma directeur d'aménagement de la région parisienne qui prévoyait la fermeture totale du Bourget.

Nous n'acceptons pas pour notre part d'être moins bien traités que les riverains de Toussus-le-Noble qui ont su faire prévaloir leur point de vue.

Enfin, et je terminerai par là, vous seriez, je crois, bien venu, monsieur le secrétaire d'Etat, de prendre l'initiative, au sein des instances européennes — qui serviraient au moins pour une fois à quelque chose — de proposer une réglementation communautaire de la redevance de bruit. Celle-ci devant avoir un effet progressif et incitatif suffisant, serait utilisée pour verser une prime d'équipement aux compagnies aériennes faisant décoller ou atterrir des appareils ne dépassant pas les normes de l'Airbus et pour financer une aide aux constructeurs aéronautiques français produisant les matériels les moins bruyants.

C'est avec beaucoup d'intérêt, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'attends votre réponse qui déterminera mon vote sur les crédits de votre département.

M. Paul Cermolacce. Aucun orateur de la majorité ne s'intéresse aux problèmes de l'aviation, de Dassault par exemple !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement chargé des transports.

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Monsieur Raymond, c'est à vous que je répondrai d'abord, puisque vous avez été le premier orateur dans la discussion.

L'année dernière, vous avez déclaré que le budget était triste. Cette année, vous le trouvez sinistre. Que faudrait-il donc pour que vous le trouviez gai ? Sans doute qu'il soit nettement majoré. Mais, dans ce cas, ce seraient les contribuables qui seraient trististes. (*Protestations sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

M. Louis Baillot. Voyez M. Dassault !

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Votre raisonnement est faux, monsieur Raymond. En effet, selon vous, la construction aéronautique française serait en bonne santé si les dépenses du Gouvernement la concernant étaient en augmentation.

C'est le raisonnement inverse qu'il faut tenir : lorsque les dépenses du Gouvernement en la matière augmentent, cela signifie que la construction aéronautique est en mauvaise santé, que les études effectuées ne débouchent pas sur un programme de construction, que les avions fabriqués ne se vendent pas. Dans ce cas, il faut bien que quelqu'un paye, et c'est au Gouvernement de le faire.

M. Robert Montdargent. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

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

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

M. Robert Montdargent. Permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous poser une simple question à propos de ce problème de la fabrication et de la vente.

Comment pouvez-vous concilier la construction d'un avion moyen courrier de 150 places — j'ai d'ailleurs noté, lorsque vous êtes intervenu, que vous ne l'appeliez plus Mercure 200 — et le remplacement des cinquante Caravelle les plus anciennes encore en service à Air Inter et à Air France par des DC9 et des Boeing 737 ?

M. Xavier Hamelin. Cela n'a aucun rapport avec le problème soulevé.

M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat. Si, à chaque fois que je réponds à un orateur un autre député demande à m'interrompre, le débat budgétaire se transformera en débat tout court.

Cela dit, je répondrai quand même à M. Montdargent.

Deux problèmes se posent : l'un concerne la construction aéronautique, l'autre les compagnies aériennes.

D'une part, nous avons décidé, dans le principe, de lancer un nouvel avion de transport civil de 150 à 180 places qui devrait arriver sur le marché à partir de 1981 et, d'autre part, nous avons une compagnie aérienne qui possède des appareils vétustes.

Or nous voulons que les compagnies aériennes françaises utilisent des appareils fabriqués, et j'insiste encore une fois sur ce point, par des constructeurs français, en coopération avec des constructeurs étrangers si cela se révèle nécessaire. Nous savons que nous disposerons d'un appareil français ou partiellement français en 1981, mais nous souhaitons que la compagnie nationale française trouve une solution à son problème actuel. Il s'agit là d'un problème technique que l'on peut résoudre de plusieurs façons et qui fait l'objet d'études techniques.

Je tiens cependant à réaffirmer qu'aucun accord secret ne lie l'achat de tel ou tel appareil par Air France au contrat concernant le Mercure 200. Il serait absurde de mêler deux problèmes de portée aussi différente, celui, qui est mineur, du remplacement de quelques dizaines d'avions à Air France et celui, combien plus important pour l'avenir de notre construction aéronautique, de la fabrication d'un appareil que nous espérons construire à des centaines d'exemplaires, ce qui serait de nature à assurer, au moins pour cinq ou six années, un plan de charge à nos usines.

En ce qui concerne le Concorde, monsieur Raymond, cet avion a fait la preuve de son succès technique, mais il lui reste maintenant à faire celle de son succès commercial.

Ce qui s'est produit jusqu'à maintenant est de bon augure : les coefficients de remplissage sont bons ; l'appareil a évité les maladies de jeunesse qu'ont connues beaucoup d'autres avions, y compris des derniers avions de Boeing.

Mais tout l'avenir de Concorde dépend de l'autorisation d'atterrissage à New York. Je ne referai pas l'historique de cette affaire. Je me bornerai à rappeler qu'un procès a été intenté, par les compagnies intéressées, à l'autorité du port de New York. Ce procès doit trouver sa conclusion au mois de janvier. Mais je suis confiant parce que notre dossier est bon et parce que je crois à l'indépendance de la justice américaine.

Toutefois, New York ne sera qu'une étape. A partir du moment où Concorde pourra atterrir à New York, nous devons attendre seize mois pour savoir si de véritables débouchés existent pour cet avion. Nous ne pouvons donc pas aujourd'hui — je suis le premier à le regretter — raisonnablement espérer obtenir des commandes avant un an et demi. En attendant, nous avons décidé, mon collègue britannique et moi-même — nous en reparlerons encore dans les prochains jours — de préserver au maximum l'outil de production afin que les chaînes puissent redémarrer à la cadence voulue le jour où nous enregistrons des commandes.

Cependant, il faut d'abord que l'avion obtienne l'autorisation d'atterrissage non seulement à New York, mais aussi à Tokyo. Il faut aussi qu'il puisse survoler certains territoires et, à cet égard, nous attendons depuis deux ans l'autorisation de survol de la Sibérie, entre autres.

C'est donc par là qu'il passe l'avenir de Concorde.

Mais nous voyons dès maintenant au-delà de Concorde. En effet nous avons récemment prévu, avec nos partenaires britanniques, de faire étudier par nos services le cadre dans lequel pourraient être menées les études de « faisabilité » pour un supersonique de la deuxième génération.

Nous voulons préserver notre acquis technique pour être présents au rendez-vous le jour où la fabrication d'un tel appareil sera décidée.

Vous avez prétendu, monsieur Raymond, que j'avais fermé les portes à la coopération européenne. J'avoue, sur ce point, ne pas comprendre.

En effet, à la suite de la décision du Gouvernement français, annoncée en mai 1975 par le Premier ministre, de construire, si possible en coopération, un nouvel avion dans la fabrication duquel la S. N. I. A. S. doit avoir une part importante, j'ai écrit à tous les ministres responsables de la construction aéronautique des pays d'Europe pour leur proposer de réaliser, avec nous, un tel appareil.

J'ai dû attendre les réponses assez longtemps. Quand je les ai reçues, j'ai été obligé de constater qu'aucune d'entre elles ne permettait d'envisager la coopération que je souhaitais.

En dépit de cet échec, nous avons poursuivi la concertation, et je puis vous indiquer que la direction générale de l'aviation civile a participé, depuis un an, à treize réunions européennes, dont beaucoup à l'initiative de la France. Eh bien ! ces réunions elles-mêmes n'ont pas abouti.

Si l'Europe aéronautique n'est pas aujourd'hui réalisée, je ne sais pas qui en est responsable. Mais je puis affirmer qu'on ne peut accuser le Gouvernement français.

Monsieur Raymond, vous m'avez également parlé du Mercure 200.

Je ne ferai pas, là non plus, l'historique de ce projet, car c'est bien d'un projet qu'il s'agit, qui résulte à la fois d'une volonté et d'une ambition.

La volonté, je viens d'en parler ; elle s'est traduite par la décision du Gouvernement de lancer la fabrication, en France, d'un nouvel avion de transport civil en coopération, si possible européenne, fabrication dans laquelle la S. N. I. A. S. aurait une part importante.

Quant à l'ambition, j'ai personnellement le désir de voir un jour la S. N. I. A. S. construire, elle aussi, des appareils par centaines. Elle en a les moyens — elle l'a prouvé — au niveau des études comme à celui des réalisations. Il faut donc que ce projet aboutisse.

Mais, pour cela, quelles conditions faut-il remplir ?

Il faut fabriquer un appareil qui corresponde à un créneau commercial, et cela est fondamental. Je suis très frappé par le fait que, dans chacun de vos propos, vous ne faites jamais allusion au marché, vous ne vous préoccupez jamais de la dimension commerciale des appareils. Vous parlez de fabrication d'appareils, mais jamais de leur vente. Moi, je pense d'abord au marché ; c'est parce que nous vendrons que nous fabriquerons des avions. On ne fait pas un avion parce qu'on sait le faire, ou qu'on a envie de le faire, mais parce qu'on sait qu'on le vendra ! (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République, et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

Mais, hélas ! même si cela est nécessaire, il ne suffit pas qu'un appareil corresponde à un créneau commercial. Il faut aussi que son prix soit compétitif, et, de ce point de vue, un appareil dérivé d'un appareil existant est préférable à un avion entièrement nouveau car les frais de développement sont dans le rapport de 1 à 3.

C'est la raison pour laquelle nous avons d'abord recherché, à tous les niveaux, quel était le créneau commercial exploitable. Contrairement à ce que vous indiquez, monsieur Raymond, quatre ou cinq réunions ont eu lieu, en cours d'année, au secrétariat d'Etat aux transports, auxquelles participaient l'ensemble des constructeurs français — cellules, équipements ou moteurs — et l'ensemble des dirigeants des compagnies aériennes françaises, premier et deuxième niveau. L'objet de ces réunions était de déterminer le type d'avion qui répondait aux besoins et de savoir s'il était possible de le réaliser.

La concertation a eu lieu également au niveau européen : constructeurs européens et dirigeants de compagnies aériennes européennes se sont réunis à plusieurs reprises pour examiner ce problème. Des études de marché ont été faites par les constructeurs français — y compris la S. N. I. A. S. — et américains, chacun pour leur compte. Ces études ont abouti, de façon convergente, à la conclusion que le marché de demain, de 1980, était celui d'un moyen courrier de cent cinquante à deux cents places. Cela n'exclut pas qu'il existe d'autres cré-

neaux. Mais celui qui a été retenu est le plus crédible, le plus sûr, celui qui permettra de vendre le plus grand nombre d'appareils à partir de 1980.

Encore faut-il que nous nous donnions le maximum de chances de vendre cet appareil. Il est vrai qu'actuellement — M. Lemoine l'a rappelé — les constructeurs américains ont un monopole de fait sur le marché ; mais c'est précisément parce qu'ils vendent des appareils par centaines.

Il faut donc que nous puissions pénétrer sur ce marché. Tout le monde le sait que le marché intérieur américain représente à lui seul 50 p. 100 du marché mondial et, en fait, bien davantage compte tenu de ses retombées.

On ne peut donc se placer sur le marché que si l'on vend sur le marché américain, et cela n'est possible — soyons réalistes — que si l'on est associé avec un constructeur américain au moins. C'est une donnée de base, et c'est précisément la leçon que nous avons retenue de l'expérience Caravelle à laquelle vous faisiez allusion tout à l'heure.

Or il s'est trouvé, par une coïncidence qu'il fallait saisir, que les trois constructeurs américains sont venus nous proposer de travailler avec eux. Dès lors, la suite était, si je puis dire, facile : j'ai créé un groupe de travail réunissant les deux constructeurs français, Dassault et la S. N. I. A. S., et, au départ, l'administration, qui a eu la charge d'aller visiter les constructeurs américains sur place pour étudier les possibilités d'accord. Ce groupe a rapidement éclaté, et l'administration a adopté une position d'observateur dès que les contacts furent établis entre les constructeurs. Ces contacts ont débouché, d'une part, sur une proposition Douglas Dassault et, d'autre part, sur une proposition Boeing - S. N. I. A. S.

À l'intérieur de ces deux groupes, les études ont progressé à des rythmes très différents.

Chez Douglas, la volonté de coopérer est — je le crois — sincère, en tous cas manifeste ; elle est apparue dès le départ et ne s'est jamais démentie.

Avec Boeing, les rapports ont été plus difficiles ; on le comprend aisément, et vous avez vous-même évoqué ce point, monsieur Raymond : Boeing dispose d'un monopole de fait dans le domaine des moyens-courriers. Ses modèles 727 et 737 couvrent l'ensemble du marché et, je le rappelle une fois encore, cinquante Boeing 727 ont été vendus depuis le début de l'année, contre deux Airbus. Boeing, réalisant des bénéfices sur les appareils qu'il vend et tenant le marché en main, n'a aucun intérêt à lancer lui-même un appareil qui concurrencerait ses propres fabrications.

Au contraire, la firme Douglas étant presque éliminée de ce marché, elle cherchait à y pénétrer.

Voilà pourquoi la volonté de Douglas de parvenir à un accord ne s'est jamais démentie alors que celle de Boeing ne s'est jamais affirmée.

J'ai souvent dit qu'en matière de construction aéronautique la règle d'or était de ne pas manquer les rendez-vous avec le marché et, les rendez-vous une fois fixés, d'y arriver à l'heure. Nous connaissons les termes du prochain rendez-vous : 1980 ; moyen courrier de 150 à 200 places.

Si l'on arrive trop tôt sur le marché — et nous sommes bien placés pour le savoir — on n'a pas toujours raison. Si l'on arrive trop tard — ce fut le cas du Mercure et c'est ce qui explique son échec — on perd aussi le marché parce que les concurrents ont occupé la place.

Etre présent en 1980 sur le marché, cela impliquait une décision immédiate. C'est la raison pour laquelle, ayant en main tous les éléments de la décision dès le mois de juillet, étant persuadé que le moment était opportun, le Gouvernement a choisi le principe de son action. Le choix était simple : d'un côté, une proposition fondée sur la coopération ; de l'autre une quasi-absence de dossier. En outre, plus les jours passaient, plus il était clair que, dans le deuxième cas, le principe de la coopération échouerait et que seul pourrait intervenir un accord de sous-traitance.

Nous avons donc pris une décision de principe selon laquelle non pas Dassault et Douglas, mais la construction aéronautique française — la S. N. I. A. S. et Dassault à part entière — et Douglas étudieraient les conditions permettant de lancer cet avion. Etudier, cela signifie d'abord vérifier le marché : si le rythme des études de marché ne correspond pas à celui des études techniques, c'est l'échec à terme ; l'animation commerciale doit donc toujours constituer une préoccupation majeure.

Il faut donc vérifier le marché et établir les contrats industriels basés sur la coopération. Les trois constructeurs travaillent en étroite liaison ; ils ont la charge de mettre en œuvre la coopération européenne que nous souhaitons, en particulier avec nos partenaires allemands, avec qui nous réalisons l'Airbus, et avec les Britanniques.

Dans quelques mois, après vérification du marché et au vu des contrats industriels, qui doivent — nous y travaillerons — préserver les intérêts des deux constructeurs français et d'abord de la S. N. I. A. S., le Gouvernement prendra sa décision définitive.

M. Xavier Hamelin. Très bien !

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Vous avez également évoqué, monsieur Raymond, le problème du bureau d'études.

Certes, ce problème existe. Mais entendons-nous bien !

Les réactions qui se sont manifestées à Toulouse — notamment dès que j'ai annoncé la décision du Gouvernement — m'ont surpris : le programme, que les intéressés ne connaissaient pas d'ailleurs, a toujours été jugé en fonction de la solution qu'il pouvait fournir concernant le bureau d'études.

Pour ma part, j'estime que se posent deux problèmes distincts et que l'un ne permet pas de juger de l'autre. Oui, le bureau d'études de la S. N. I. A. S. à Toulouse pose un problème. Oui, le programme en question apportera de 100 à 150 emplois à ce bureau d'études, et il en procurera aussi 4 000 dans les ateliers, mais on ne parle pas souvent de ce dernier chiffre.

Alors, permettez-moi de poser deux questions.

Voici la première : fait-on un avion parce qu'on dispose d'un bureau d'études ou parce qu'on vendra cet avion ?

Voici la seconde : faut-il condamner d'entrée de jeu un programme qui apportera du travail à 4 000 salariés de la S. N. I. A. S. pendant au moins cinq ans, sous le prétexte qu'il ne résout pas entièrement le problème du bureau d'études ?

On peut d'ailleurs citer des chiffres : actuellement 1 500 personnes appartiennent au bureau d'études de Toulouse ; sur ce total 1 150 environ sont occupées avec le « suivi » des appareils existants, avec les études libres, avec les transferts — dont on ne parle pas — qui viennent des autres divisions, de la S. N. I. A. S. ou de chez Dassault. Le nouveau programme apportera cent emplois. Il reste donc 250 salariés pour lesquels, effectivement, nous cherchons du travail. J'espère, en particulier, que les études que nous pourrions lancer pour le supersonique de deuxième génération nous permettront, au moins partiellement, de résoudre ce problème.

Telles sont les indications que je voulais vous fournir au sujet du Mercure 200. La décision définitive sera prise lorsque nous serons en possession de tous les éléments que nous avons demandés.

M. Louis Baillot. Ce n'est pas sérieux.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Vous avez également évoqué, monsieur Raymond, la situation des élèves pilotes.

Vous n'ignorez certainement pas qu'il faut cinq ans pour les former. Or la crise est survenue très brutalement ; personne ne l'avait prévue, même pas vous. Dès lors, les élèves qui étaient en formation ont eu le choix entre deux solutions : ou bien poursuivre leurs études jusqu'à leur fin normale, comme s'il n'y avait pas de crise, mais en prenant le risque de rencontrer des difficultés d'emploi ; ou bien, comme je le leur avais proposé, interrompre leurs études, étant entendu — et je l'avais assuré plusieurs fois ici même — que l'Etat tiendrait ses engagements vis-à-vis d'eux, qu'ils pourraient donc occuper un emploi que je leur procurerais en attendant la fin de la crise et reprendre ensuite leurs études. Leur choix a été absolument libre : ils ont choisi la première solution.

Vous avez également évoqué les contrôleurs de la circulation aérienne. C'est à leur demande, en effet, que les problèmes les concernant ont été soulevés devant la commission paritaire, qui se réunira à nouveau en novembre.

Au début de votre exposé, monsieur Raymond, vous avez dit que ce budget était triste. Maintenant, c'est moi qui le suis. En effet, j'ai relu hier le compte rendu des débats de l'an dernier sur le budget de l'aviation civile. Vous aviez, comme

cette année, pose de nombreuses questions, mais vos propos contenaient tout de même une affirmation puisque vous déclariez :

« 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... »

« Est-ce Lookheed... ? — je frémis rétrospectivement — « ... ou Douglas que vous choisirez ? ».

Pour une fois que je fais exactement ce que vous demandiez, monsieur Raymond, je suis triste en constatant que vous ne vous en êtes même pas aperçu, à moins que, depuis lors, vous n'ayez changé d'opinion. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

Monsieur Lemoine, j'ai répondu, en m'adressant à M. Raymond, à certains des questions que vous m'aviez posées.

Vous avez remarqué que les constructeurs américains ont un monopole de fait. C'est vrai, et nous voulons le rompre. Mais pour y parvenir, il faut construire des avions qui se vendent, donc à des prix compétitifs, d'où les programmes que nous avons lancés.

Je n'ai pas noté que vous ayez indiqué comment vous vouliez, vous, rompre ce monopole.

J'ai été très surpris de vous entendre dire que le programme du CFM 56 est en retard. Il n'y a aucun retard dans ce programme, qui suit strictement le développement prévu. Votre affirmation n'a absolument aucun fondement.

M. Ribière m'a posé des questions précises auxquelles je vais m'efforcer de répondre aussi complètement que possible.

Il est exact que le compte d'exploitation d'Aréoport de Paris n'est pas actuellement équilibré. Nous espérons arriver à l'équilibre dans un délai de trois ans.

S'agissant du développement de Roissy, il est exact que Roissy I sera saturé en 1980. Croyez bien que nous avons mené de nombreuses études avec toutes les parties intéressées pour ajuster le lancement de Roissy II en fonction de cette saturation, car nous savons que si nous n'en commençons pas maintenant la construction pour une mise en service en 1981, nous ne pourrions pas faire face au trafic de cette époque.

Air France elle-même estime que sa situation serait très sérieuse si Roissy II n'était pas ouverte à cette date.

Vous avez évoqué ensuite le problème des nuisances provoquées par cet aéroport.

Vous savez qu'une concertation s'est établie avec les élus locaux, menée par le préfet du Val-d'Oise. Elle a débouché sur l'expérimentation de nouvelles trajectoires de nuit. Le conseil général du Val-d'Oise a également déposé un vœu, dont nous avons tenu compte pour mettre à l'étude d'abord une application sélective des contraintes d'horaires ou de trajectoires en fonction des bruits émis par les avions au cours de la nuit, ensuite une modulation de la taxe parafiscale qui devra pénaliser les avions dont les moteurs sont particulièrement bruyants, enfin les modalités d'exploitation de la piste n° 2.

Je vous précise, s'agissant du transfert du trafic commercial du Bourget, que la décision prise était bien de transférer seulement le trafic commercial. Il restera donc au Bourget quelques mouvements d'avions relativement légers qui assureront l'exploitation du troisième niveau.

A partir de ce moment-là, c'est-à-dire le 1^{er} avril prochain, le niveau de nuisance sera infiniment plus faible que celui qu'on peut constater actuellement.

Je crois avoir ainsi répondu...

M. Alex Raymond. Non, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé. ... aux interventions des différents orateurs. (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. Robert Montdargent. On n'a pas parlé de Dassault !

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Si vous voulez en parler, votez pour la constitution de la commission d'enquête !

M. Robert Montdargent. Si nous votions pour la constitution de cette commission d'enquête, c'est vous qui voteriez alors contre, monsieur Labbé. C'est la raison de votre colère.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Ce n'est pas de la colère ; c'est un commentaire.

M. Pierre Mauger. Restez sérieux, monsieur Montdargent !

M. le président. Je vous en prie, mes chers collègues, gardez votre calme.

J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Transports. — III. — Aviation civile et météorologie ».

Transports.

III. — Aviation civile et météorologie.

ETAT B

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

« Titre III : 87 882 255 francs ;

« Titre IV : 9 022 042 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 1 526 975 000 francs ;

« Crédits de paiement : 795 076 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 5 848 000 francs ;

« Crédits de paiement : 1 million de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministère de l'équipement chargé des transports, concernant l'aviation civile.

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

— 2 —

AMENAGEMENT DE L'ORDRE DU JOUR PRIORITAIRE

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

« Paris, le 28 octobre 1976.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement souhaite aménager l'ordre du jour prioritaire de l'Assemblée nationale du mercredi 3 novembre 1976, de la façon suivante :

« Le Gouvernement demande que la discussion des crédits de la jeunesse et des sports intervienne juste avant celle des crédits de l'environnement.

« Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma haute considération.

« Robert Boulin. »

L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. 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 1977, n° 2522 (rapport n° 2525 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) ;

Marine marchande :

(Annexe n° 21. — M. Gabriel, rapporteur spécial ; avis n° 2534, tome XX, de M. Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges.)

La séance est levée.

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

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

