

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

COMPTE RENDU INTEGRAL — 57^e SEANCE2^e Séance du Lundi 15 Novembre 1971.

SOMMAIRE

1. — Modification de l'ordre du jour prioritaire (p. 5685).
 2. — Loi de finances pour 1972 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5685).

Transports (suite) :

III. — Aviation civile (suite).

MM. Stehlin, Dardé, Bozzi, Douzans.

M. Chamant, ministre des transports.

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Titre IV.

MM. Miossec, le ministre.

Adoption du titre IV.

Etat C.

Titre V.

Amendement n° 117 de M. Servan-Schreiber : MM. Servan-Schreiber, le ministre. — Retrait.

Adoption du titre V.

Titre VI. — Adoption.

Agriculture et articles 43 et 44, fonds d'organisation et de régularisation des marchés agricoles, budget annexe des prestations sociales agricoles et articles 41 et 42.

MM. Papon, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan pour l'agriculture ; Poniatowski, rapporteur spécial de la commission des finances pour l'agriculture ; Le Bault de la Morinière, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour l'agriculture ; Bordage, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales pour l'enseignement agricole ; Godefroy, rapporteur spécial de la commission des finances pour le F. O. R. M. A. ; Bertrand Denis, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour le F. O. R. M. A. ; Collette, rapporteur spécial de la commission des finances pour les prestations sociales agricoles ; Bousseau, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les prestations sociales agricoles ; de Montesquiou, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles pour les prestations sociales agricoles ; Cointal, ministre de l'agriculture.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre du jour (p. 5708).

PRESIDENCE DE M. RENE LA COMBE,

vice-président.

Le séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR PRIORITAIRE

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

« Paris, le 15 novembre 1971,

« Monsieur le président,

« Le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de bien vouloir apporter à l'ordre du jour du jeudi 18 novembre, les modifications suivantes :

« Ordre du jour prioritaire :

« Jeudi 18 novembre, après-midi et soir éventuellement :

« Discussion du projet de loi n° 1971 autorisant la ratification de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ouvertes à la signature à Bruxelles le 29 novembre 1969.

« Discussion du projet de loi n° 1972 autorisant l'approbation des amendements à la convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures adoptés le 21 octobre 1969 à Londres ;

« Discussion du projet de loi n° 1867 concernant la mise en valeur pastorale des régions d'économie montagnarde.

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

« Signé : JACQUES CHIRAC. »

L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1972 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n° 1993, 2010).

TRANSPORTS

III. — Aviation civile.

(suite.)

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère des transports : III. Aviation civile.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Stehlin.

M. Paul Stehlin. Monsieur le président, mesdames, messieurs, n'ayant eu connaissance des documents sur lesquels nous discutons seulement ce matin, je me bornerai à vous présenter quelques remarques qui me sont venues à l'esprit en écoutant les excellents rapports de MM. Baudis et Labbé.

Si le temps m'en est laissé, mes observations porteront sur trois points, et d'abord sur la construction aéronautique.

Les incertitudes continuent à peser sur l'avenir sinon technique, du moins commercial de Concorde, notamment sur son prix, compte tenu de la récupération ou non du coût de l'opération. La question que je vous pose, monsieur le ministre, est la suivante : ces incertitudes ne vont-elles pas porter atteinte à la construction et au développement de l'Airbus et de Mercure qui correspondent pourtant à des besoins réels ?

Il va de soi, monsieur le ministre, qu'il ne faut pas conclure que je sois contre Concorde. C'est exactement le contraire.

Cependant, vous avez dit vous-même que, pour que l'opération soit rentable, il faudrait pouvoir compter sur une vente de l'ordre de 350 exemplaires du Concorde.

Or, d'une part, cet appareil n'a fait l'objet jusqu'à ce jour que de soixante-quatorze options — M. Baudis l'a rappelé — et, d'autre part, le concurrent russe — nous l'avons lu ce matin dans la presse — entrerait en service dès l'année prochaine. Si donc, dans les meilleures conditions, la production reculait voisine de cent appareils, à la somme qui a déjà été engagée pour la construction des deux prototypes, il conviendrait d'ajouter des versements auxquels l'Etat devra consentir pour que l'appareil puisse être vendable à la compagnie nationale et aux compagnies étrangères. Là encore, cela ne risque-t-il pas de compromettre le reste du programme intéressant Airbus et Mercure ? Le moment me semble venu pour l'Assemblée nationale d'être informée avec précision de ces questions sur lesquelles nous sommes fréquemment, mes collègues et moi, interrogés.

Ma deuxième observation porte sur ce qu'on appelle la bataille du transport aérien. M. Labbé, ce matin, a brièvement indiqué en quoi elle consistait. Vous-même avez déclaré, monsieur le ministre, devant une assemblée de professionnels de l'aéronautique, que la coopération entre les compagnies européennes de transport était insuffisante. Je souhaite que vous nous disiez notamment quelles propositions vous comptez faire à nos partenaires européens afin d'éviter des concurrences ruineuses et des pratiques commerciales qui ne sont pas du tout dans l'esprit de la communauté économique européenne.

Puis-je, à cet égard, vous faire part de ma surprise de constater, d'après ce que j'en ai lu, que les difficultés les plus grandes viendraient de la Lufthansa, compagnie nationale d'un pays ami et allié, alors qu'avant la guerre — et j'étais bien placé pour le savoir — avait été conclu entre Air France et la Lufthansa un accord d'exploitation exemplaire, notamment des lignes d'Amérique du Sud. Je dis, avant la guerre, c'est-à-dire à un moment où la France et l'Allemagne étaient déjà pratiquement des puissances ennemies. Vous comprenez donc ma surprise.

Par ailleurs, je veux brièvement évoquer le problème que posent les lignes intérieures. J'aurais aimé m'associer aux propos de M. Labbé, concernant Air Inter.

Certes, nous nous réjouissons des progrès réalisés par cette compagnie, mais en allant trop loin sur la voie de la satisfaction je trahirais les nombreux usagers qui nous font part de leurs doléances.

De quoi s'agit-il ? Monsieur le ministre, pour illustrer mon propos, je pourrais vous inviter à prendre, le matin de bonne heure, l'avion qui relie Orly à Strasbourg ; vous subiriez alors ces rassemblements successifs, ces attentes un peu vaines, cet entassement dans un autocar, cette station prolongée sur l'aire d'embarquement et, finalement vous vous retrouveriez installé sur un siège très inconfortable, dans un appareil étranger, propulsé par hélices, rappelant, à l'aviateur que je suis, les modèles qui étaient en service avant la guerre.

J'estime que des améliorations pourraient être apportées. Le moment me paraît plus que jamais opportun de mettre en service sur les lignes d'Air Inter des avions beaucoup plus confortables provenant de la production française.

Enfin, je voudrais joindre ma voix à celle de mes amis du groupe P. D. M., MM. Pidjot et Sanford, approuvés par le président de notre groupe, M. Claudius-Petit, en faveur des lignes intérieures des territoires d'outre-mer et, notamment, de la Polynésie.

Il conviendrait de poursuivre les travaux d'infrastructures entrepris par une unité du génie qui hélas ! semble-t-il, a été mutée ; cela permettrait aux avions de transport légers de relier commodément, et par tout temps, les îles Marquises, entre autres, aux différentes îles de la Polynésie.

M. Claudius-Petit y a vu, à juste titre, une question de cohésion nationale, voire de défense nationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

M. Jean Dardé. Voici quelques jours, monsieur le ministre, à la faveur d'une question d'actualité, je vous faisais part de mes inquiétudes quant à l'avenir d'Airbus et je vous donnais rendez-vous pour aujourd'hui.

Depuis — je dois le dire — le problème a beaucoup évolué, puisque la compagnie Air France a pris six commandes de cet avion et dix options. De plus, il a été annoncé — c'est une information de dernière date — qu'une compagnie étrangère serait intéressée par l'acquisition de trente Airbus.

Aussi vous comprendrez, monsieur le ministre, que j'aborde cette discussion budgétaire avec moins de préoccupations que je n'en aurais si ces décisions favorables n'étaient pas intervenues.

Cependant je ne puis dire, monsieur le ministre, que ce budget est satisfaisant. Les dépenses de fonctionnement semblent augmenter moins rapidement que l'ensemble des dépenses.

En revanche, monsieur le ministre, les dépenses en capital sont en nette progression, puisque vous nous proposez une augmentation de 6 p. 100 des autorisations de programme et de près de 30 p. 100 des crédits de paiement par rapport à l'année dernière.

Votre budget permettra donc un développement satisfaisant des investissements de l'industrie aéronautique. Cependant, il ne permettra pas de résoudre les principaux problèmes qui se posent aux différentes catégories de personnels.

J'en viens, monsieur le ministre, au plan de charge de l'industrie aéronautique. Je viens de dire ma satisfaction en ce qui concerne le programme Airbus. Mais il s'agit d'un début. Je vous demande, monsieur le ministre, d'entreprendre la prospection systématique du marché aéronautique international pour y placer cet appareil. A cet égard, les intentions de la compagnie Iberia et l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun devraient — nous l'espérons — nous apporter de légitimes satisfactions.

D'autre part, monsieur le ministre, vous exercez sur Air-Inter une tutelle qui n'est pas négligeable : cette compagnie devrait être logiquement intéressée par l'achat de quelques-uns de ces appareils. Sans doute m'objectera-t-on que la capacité d'Airbus est trop importante pour les lignes d'Air-Inter, mais l'aviation intérieure est promise à un grand développement et Airbus peut y apporter son concours.

Cependant le plan de charge de l'industrie aéronautique n'est pas seulement fonction du marché de l'Airbus. Il y a l'avion Concorde, dont les programmes se développent normalement et auxquels votre budget apporte un concours important.

Cependant, monsieur le ministre, j'insiste sur l'urgence qu'il y a à faire publier le prix de vente de cet appareil, afin de permettre aux compagnies intéressées de l'intégrer dans leurs plans de financement, de confirmer leurs commandes, d'en passer de nouvelles ou de transformer leurs options.

Reste, monsieur le ministre, l'achèvement de la fabrication de Caravelle.

Vous savez toute l'importance que j'attache depuis longtemps au renouvellement de la flotte aérienne des P. T. T., certains appareils de l'aviation postale de nuit étant au bout du rouleau, particulièrement les D.C.4.

Sans disposer d'autres précisions, je sais que les P. T. T. envisagent de renouveler ce matériel et qu'ils seraient intéressés par l'achat de Caravelle 12. Cette opération apporterait un ballon d'oxygène supplémentaire à notre industrie aéronautique. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de maintenir vos contacts avec votre collègue des P. T. T. afin de faciliter et d'accélérer la passation d'un éventuel marché intéressant cet appareil.

Si je me suis attardé sur les programmes déjà cités, c'est que l'évolution favorable du plan de charge, qui intéresse des milliers de travailleurs de la région toulousaine, ne peut que réjouir le député de la circonscription où sont construits Caravelle, Concorde et Airbus. Je tiens, du haut de cette tribune, à rendre hommage aux ingénieurs, techniciens et ouvriers hautement qualifiés qui participent avec compétence et dévouement à l'essor de l'industrie aéronautique française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je traiterai en dernier lieu de la situation des aéro-clubs et de l'aviation civile. Je déplore l'insuffisance des crédits destinés à l'aide qu'il convient d'accorder aux aéro-clubs. Vous avez dû retirer du vol les 230 planeurs fabriqués par la société française Wassmer ; mais ces appareils n'ayant pas été remplacés, les aéro-clubs sont dépourvus de matériel d'écologie. Je n'ai pas trouvé dans votre budget les crédits nécessaires pour remédier à cette lourde défaillance.

La situation des aérodromes mériterait à elle seule de très longs développements mais le temps de parole dont je dispose ne me permettra que de poser quelques questions.

Premièrement, où en êtes-vous, monsieur le ministre, dans le domaine des équipements des aérodromes en système d'atterrissage automatique sans visibilité? Cet équipement est indispensable non seulement pour assurer la sécurité des passagers, mais aussi pour permettre un écoulement normal du trafic sur l'ensemble de notre territoire surtout par temps de brouillard.

Deuxièmement, quels sont vos projets au sujet de la barrière d'arrêt qui constitue elle aussi un élément important de la sécurité aérienne? Avez-vous un programme d'équipement de nos aérodromes?

La troisième question enfin concerne l'aéroport de Paris. Où en est-on de la liaison Orly—Le Bourget sur laquelle on ne constate aucune amélioration sensible de la circulation malgré l'ouverture de la nouvelle voie autoroutière? Où en est la construction du nouvel aérodrome de Roissy?

Enfin, j'ajouterais une quatrième question. Les crédits de recherche contre le bruit dans le voisinage des aérodromes passent de 14 millions à 8 millions de francs. Pourquoi cette diminution incompréhensible un an après la création du ministère de l'environnement?

Avant d'aborder le problème des personnels, un mot encore des compagnies aériennes françaises. Que pensez-vous de la situation respective d'Air France, d'Air-Inter et d'U. T. A.?

Ne pensez-vous pas qu'il y aurait lieu de regrouper les services de ces compagnies? Ne pensez-vous pas qu'Air France devrait bénéficier des avantages accordés à Air-Inter et à U. T. A., les capitaux privés recherchant les meilleures rémunérations et laissant à Air France le soin d'assurer les services les moins rentables?

Quant aux problèmes du personnel, ils mériteraient à eux seuls un large débat.

Monsieur le ministre, vous aviez envisagé un crédit de 2 millions de francs afin de régler les problèmes indemnitaires des agents du secrétariat général de l'aviation civile, mais les arbitrages n'ont pas permis de le maintenir, et le mécontentement du personnel s'accroît, d'autant que s'y ajoute le déclassement continu par rapport aux autres secteurs, d'où nécessité de la réforme de la catégorie B et de l'accélération de l'application du plan Masselin pour les catégories C et D.

D'autre part, vous semblez insensible aux problèmes de l'avancement, et particulièrement à l'extension aux personnels civils que vous gérez du statut applicable aux armées. Or les conditions d'avancement des ouvriers de la défense nationale ont été modifiées par une décision de votre collègue des armées en date du 6 avril 1971. Quand pensez-vous, monsieur le ministre, pouvoir l'appliquer à l'aviation civile?

S'agissant des conditions de travail, depuis plus de vingt-sept ans vos services parisiens sont logés dans des bâtiments provisoires, dont la moitié sont en bois. Pensez-vous sortir un jour de cette irritante situation?

Les crédits de formation et de perfectionnement de votre personnel augmenteront en 1972 de 5.000 francs. Croyez-vous vraiment pouvoir faire beaucoup de choses avec si peu?

Quant à la météorologie nationale, elle traverse bien des difficultés. Sa structure ne répond plus aux besoins des usagers. Le personnel réclame la parité indiciaire et indemnitaire avec les agents chargés de la navigation aérienne.

En somme, notre conclusion est double: nous pouvons dire notre satisfaction quant aux crédits d'investissement prévus dans ce budget, mais nous sommes très déçus par vos crédits de fonctionnement, pour l'amélioration du sort des personnels. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

M. Jean Bozzi. Monsieur le ministre, en cinq minutes j'essaierai de présenter cinq observations et de vous poser cinq questions, qui toutes se rapporteront aux seuls transports aériens vers la Corse. En effet, les contraintes de la discussion budgétaire, compliquées au cas particulier par le découpage en tranches du budget de votre ministère, m'interdisent d'évoquer les transports maritimes, dont il faudra bien cependant que nous reparlions quelque jour puisque, je le dis tout net, ils sont encore moins satisfaisants que les transports par air.

Permettez-moi d'abord — hors numérotation, si j'ose dire — une remarque liminaire, cent fois faite au demeurant, ici et ailleurs, par moi et par d'autres, mais, hélas! jamais pleinement entendue, suivant laquelle le développement économique de la Corse, la vie quotidienne de ses habitants et de ses entreprises, l'avenir des uns et des autres enfin, dépendent étroitement, directement ou indirectement, de la situation des transports entre l'île et le continent.

M. Vincent Ansquer. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Bozzi?

M. Jean Bozzi. Volontiers.

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

M. Vincent Ansquer. Je vous remercie, monsieur Bozzi.

Je voudrais indiquer qu'à l'occasion d'une mission de la commission des finances, que j'ai eu l'honneur de présider, nous avons eu effectivement le sentiment que les relations avec le continent posaient un problème fondamental pour la Corse et qu'il importait d'améliorer ces liaisons. La commission a d'ailleurs déposé un rapport sur ce sujet.

Je tenais à apporter cette confirmation à M. Bozzi.

M. Jean Bozzi. Jamais je n'aurais souhaité caution plus valable et plus amicale!

Or — et ce sera ma première observation — en dépit des progrès sensibles réalisés cette année en matière de desserte aérienne, l'offre globale de places reste inférieure de 3,5 p. 100 à une demande qui, pour des raisons diverses, va croissant.

Il faut donc qu'Air France et Air Inter — noblesse et monopole obligent! — augmentent sensiblement le nombre global des places offertes et la fréquence des vols, en haute saison notamment — notamment, mais pas seulement! Et il faut qu'elles le fassent avant l'entrée en service des gros porteurs, avec lesquels il n'en coûtera guère plus d'aller de Stockholm à Djérba ou à Athènes que de Stockholm en Corse, et avant que ne se créent ainsi, au détriment de l'île, donc de la balance nationale des comptes, d'autres courants touristiques.

En vérité, tout se passe comme si, en l'occurrence, s'agissant de la Corse, les transporteurs aériens s'efforçaient — parfois non sans mérite, je le reconnais — de suivre le mouvement du trafic, alors que leur devoir et, du reste, leur intérêt commercial leur commanderaient de l'anticiper.

Cette remarque s'applique singulièrement à la période d'intersaison pendant laquelle ils réduisent à l'excès leurs vols vers la Corse, empêchant ainsi que s'amplifie un courant touristique relativement nouveau, provenant notamment de l'étranger, de nature à prolonger la saison et à permettre la rentabilisation des investissements hôteliers importants effectués dans l'île.

La Corse, vous le savez, se prête aisément, en raison de la clémence de son climat et de la proximité relative du continent, à un actif tourisme de week-end. Or celui-ci est, dans l'état actuel des horaires, rigoureusement impraticable; de surcroît les tarifs n'y incitent pas.

Je trouve quant à moi choquant que, sans prévenir personne et sans se concerter avec qui que ce soit, Air France et Air Inter aient décidé de supprimer pour la Corse la réduction inclusive tour en saison qu'ils avaient cependant décidée précédemment. Cela porte un préjudice grave aux organisateurs de voyages et, par contrecoup, aux professionnels locaux de l'hôtellerie.

Il n'est pas moins choquant de constater qu'il n'est pas possible de se rendre en Corse de Paris, Marseille ou Nice le vendredi en début de soirée et d'en revenir à la même heure le dimanche ou le lundi. Or, sans parler des touristes potentiels que pourrait tenter un week-end ensoleillé dans une nature encore préservée du bruit et des pollutions, les centaines de milliers de Corses qui vivent sur le littoral continental suffiraient à fournir un nombre de passagers suffisant pour peu qu'horaires et tarifs soient aménagés en fonction d'un tel type de trafic.

J'en viens ainsi à vous poser ma première et principale question: que comptez-vous faire pour inciter les dirigeants d'Air France, accessoirement ceux d'Air Inter, à mener à l'avenir une politique plus attentive aux intérêts généraux de la Corse, envisagés avec un esprit tant soit peu prospectif? Et il faut le faire tout de suite, car le temps presse et il s'exprime ici en termes de concurrence internationale.

Ma deuxième question est connexe à la première. Elle vise l'absence persistante de toute publicité directe faite par Air France en faveur de la promotion touristique de la Corse, en vue, plus précisément, de l'allongement de la saison.

La compagnie nationale entendrait à chaque automne une vaste campagne de publicité dont bénéficierait tous les pays de solci, méditerranéens ou plus lointains, qu'elle dessert concurrentiellement avec d'autres compagnies; tous, ai-je dit, à l'exception de la Corse où elle est cependant en situation de monopole!

Votre prédécesseur est mort, hélas, sans que puisse être tenue la promesse, qu'il m'avait faite ici même, qu'il serait mis fin à un oubli aussi singulier, d'autant plus singulier, à vrai dire, que j'ai pu constater à maintes reprises que les diri-

geants d'Air France étaient bien disposés à l'égard de la Corse et que leurs représentants à l'étranger participent avec empressement aux campagnes promotionnelles menées à son bénéfice par les délégués du commissariat général au tourisme. Il y a là à tout le moins un manque de cohérence dans l'action auquel je dois vous rendre attentif.

Ma quatrième observation concerne un problème de portée générale, dont je m'étonne qu'il n'ait pas été évoqué par les rapporteurs, celui des *no show*. Le mal est connu. Mais ceux-là mêmes des passagers qui en ont été les victimes ne peuvent pas imaginer l'importance de ses effets sur les finances des compagnies aériennes.

J'ai été moi-même effaré de lire, sous la plume d'un journaliste spécialisé, que pour la seule année 1970 et pour la seule compagnie Air Inter, les *no show* s'étaient traduits par une perte de recette de 60 millions de francs, soit le prix de deux Supercaravelle. On peut imaginer, en extrapolant, ce qu'il en coûte par an à l'ensemble des trois compagnies françaises, Air France, Air Inter, U. T. A.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que le moment est venu de proposer à l'I. A. T. A. d'appliquer, si incommodes et drastiques qu'ils puissent être, les remèdes nécessaires ?

En ce qui concerne la Corse, ses élus, conscients des inconvénients des errements actuels, s'étaient déclarés prêts, tout bien pesé, à la voir servir de champ d'expérience à une pénalisation des *no show* comme à celle des réservations multiples. La direction générale d'Air France y paraissait disposée de son côté ainsi, du reste, qu'à raccorder l'île à son système de réservation électronique, ce qui aurait permis de détecter aisément les réservations abusives.

Mais hélas ! là encore, les intentions ne se sont pas traduites en actes. Nous continuerons donc, mes chers collègues, à voir partir des avions auxquels nous n'aurons pas eu accès, parce qu'ils étaient réputés complets, et dont nous saurons, mais trop tard, qu'ils sont arrivés à destination avec des places disponibles !

Je ne peux, quant à moi, me résigner à de telles incohérences, non plus qu'à celles auxquelles je faisais allusion il y a quelques instants. Les uns et les autres me conduisent à poser ma troisième question, celle de savoir si les dirigeants d'Air France, que je sais bien informés de tous ces problèmes et disposés, de surcroît, à les résoudre, ont quelque autorité sur les échelons subalternes, je veux dire ceux au niveau desquels paraissent se prendre ou se saboter les décisions et se conforter en tout cas les routines.

M. le président. Monsieur Bozzi, je vous demande de conclure.

M. Jean Bozzi. Monsieur le président, je vais donc renoncer à poser deux autres questions sur deux autres sujets, mais j'espère que vous accepterez que j'en pose une dernière.

Est-ce que la commission d'enquête chargée de déterminer les causes de l'accident de la Caravelle Ajaccio-Nice, déjà vieux de trois ans, sera mise en mesure de poursuivre ses investigations ?

Elle avait souhaité, en effet, que les recherches de nouveaux débris puissent être entreprises. J'avais joint alors — votre cabinet peut m'en donner acte — mes instances à celles de son président. Les familles des victimes ont supporté avec courage et dignité le malheur qui les a frappées. Notre détermination à essayer de trouver les causes de la catastrophe doit être totale. Alors, je vous le demande instamment, cherchez encore, cherchez tant que l'espoir peut demeurer de finir par savoir, car, dans un tel domaine, savoir, c'est prévenir. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Douzans. L'intervention de M. Stehlin me permettra d'abrégier la mienne.

C'est en qualité de député de la Haute-Garonne que je viens défendre l'industrie aéronautique toulousaine, dont on a évoqué tout à l'heure le dynamisme. Et je regrette à cet égard de n'avoir pu entendre ce matin le rapport de mon éminent collègue le maire de Toulouse, ce qui m'aurait peut-être épargné quelques redites.

Je parlerai seulement des trois appareils qui sont offerts actuellement sur le marché par l'industrie aéronautique toulousaine : la Caravelle 12, c'est-à-dire la Caravelle allongée, l'Airbus A 300 B et le Concorde.

La Caravelle 12, qui transportera 130 passagers au lieu de 99, est déjà utilisée, avec beaucoup de succès, depuis le printemps, par la compagnie Stirling Airways qui, en possédant déjà quatre, en a commandé trois autres qui seront livrées au printemps prochain.

Il serait souhaitable que les compagnies françaises suivent cet exemple.

La compagnie Air Inter a déjà passé commande de cinq appareils livrables en 1973 et il est souhaitable qu'elle prenne une option pour cinq autres Caravelle 12.

La compagnie Air France, principalement sur les lignes chères à M. Bozzi et sur la ligne de Nice, pourrait aussi utiliser très heureusement la Caravelle 12 à 130 passagers.

Quant à l'Airbus A 300 B, qui pourra transporter de 290 à 300 passagers à la vitesse de 950 kilomètres-heure, avec un rayon d'action de 2.400 kilomètres, c'est un appareil à peu près parfait pour les lignes moyen-courriers européennes. En tout cas, c'est un biréacteur qui revient à 12 p. 100 de moins, du point de vue du rendement, que les triréacteurs actuels.

Il convient de se réjouir que la compagnie Air France ait passé récemment commande de six appareils — trois livrables en 1974, trois autres en 1975 — et ait pris une option pour dix Airbus supplémentaires.

L'Airbus est produit de façon concertée par plusieurs pays : l'Allemagne fournit le fuselage, l'Angleterre la voilure, les Pays-Bas les parties mobiles de la voilure, l'Espagne l'empennage.

La compagnie Iberia a passé commande d'environ vingt appareils. Il conviendrait que les autres grandes compagnies internationales, notamment dans les pays qui participent à la construction de l'Airbus, passent également des commandes.

A cet égard, monsieur le ministre, je fais appel à votre talent de persuasion qui a déjà fait merveille dans d'autres enceintes que celle-ci, notamment au Palais, et je ne doute pas que vous mettiez ce talent au service de l'industrie aéronautique toulousaine afin d'obtenir les commandes nécessaires.

J'en viens au Concorde, qui porte quelquefois mal son nom, car s'il a beaucoup d'adeptes il a aussi quelques détracteurs, dont l'un des plus notables siège actuellement sur ces bancs.

Les essais de cet appareil ont été très concluants. Il rentre d'Amérique du Sud où il a pu, contrairement à ce que d'aucuns affirmaient, s'insérer facilement dans un circuit d'attente d'atterrissage d'avions conventionnels, malgré un temps détestable.

La compagnie Aérospatiale est aujourd'hui en mesure de garantir les performances du Concorde à ses futurs utilisateurs. Aussi serait-il souhaitable que les soixante-quatorze options se transforment en commandes fermes, notamment celles d'Air France et de la British overseas airways corporation, qui appartiennent aux deux pays producteurs du Concorde.

Venons-en maintenant aux critiques. On a dit que le Concorde faisait beaucoup de bruit. En réalité, il n'en fait pas plus que le Boeing 707 ou le DC 8. D'ailleurs on est en train de mettre au point une tuyère à géométrie variable qui atténuera sensiblement ce bruit. Les appareils de la deuxième présérie et les avions de série en seront dotés.

On objecte également que le Concorde polluerait l'atmosphère ! Je rappelle que la navigation aérienne entre pour un centième dans la pollution totale produite par les industries en général à la surface des terres et des mers. Et un vingtième seulement de ce centième peut être imputé à l'aviation supersonique. C'est dire que les critiques émises contre le Concorde en matière de pollution de l'atmosphère ne résistent pas à un examen sérieux.

Certains prétendent que le Concorde est limité par le mur de la chaleur. C'est ainsi que M. Servan-Schreiber, notre éminent collègue, auteur du *Défi américain* — qu'il aurait peut-être été mieux inspiré de baptiser le *Défi japonais* — déclare que le Concorde est conçu pour ne pas dépasser Mach 2,2, c'est-à-dire le mur de la chaleur, qu'il sera toujours la « diligence du supersonique », comparativement surtout au Boeing 2707, qui volera à Mach 2,7, c'est-à-dire au-delà du mur de la chaleur, atteindra allégrement Mach 3 et sera l'avion de l'avenir.

Malheureusement — je le regrette pour notre collègue — cette prévision a été démentie par les faits puisque les Américains viennent de renoncer à la construction du Boeing 2707 !

On a dit que la compagnie Aérospatiale ne serait pas en mesure de mener de front la construction de l'Airbus et celle du Concorde. Or j'ai rencontré avant-hier certains dirigeants de cette société, qui m'ont affirmé solennellement qu'ils étaient aptes à mener de pair ces deux productions.

En ce qui concerne la rentabilité, j'ai le sentiment que cet appareil a au moins cinq ans d'avance, et probablement de sept à huit ans, sur tous les appareils comparables du monde libre. Jamais on n'a vu un tel précédent. Il est probable que le coefficient de rentabilité du Concorde n'aura jamais été égalé par un autre appareil et qu'il volera de Paris à New York en trois heures, avec un remplissage à 95 p. 100, pendant près d'une décennie.

Se pose, évidemment, le problème de la capacité des appareils. Faut-il fabriquer de gros porteurs, de moyens ou de petits porteurs ? Il n'y a pas de vérité dans ce domaine, tout

dépend de l'utilisation de l'appareil par rapport à la nature de la ligne. Ce qu'on peut dire, c'est qu'à l'heure actuelle le Boeing 747 avec trois cent cinquante passagers, vole à 50 p. 100 de sa capacité. Est-ce que sa formule est rentable? Est-ce que les ingénieurs de Toulouse n'ont pas eu finalement raison de ne pas tenter de franchir le fameux mur de la chaleur qui a valu tant de déboires aux Américains, et de se contenter de voler à mach 2,2 avec cent trente passagers?

M. le président. Monsieur Douzans, vous avez dépassé votre temps de parole. Veuillez conclure.

M. Jacques Douzans. Je conclurai, monsieur le président, en émettant un vœu. J'ai le sentiment que le fameux *gap* — la percée — qu'a évoqué notre collègue Servan-Schreiber dans *Le Défi américain* est aujourd'hui un *gap* inversé. Les Américains, présentés par lui comme les champions de la technologie et de la libre entreprise, sont contraints de bafouer ce qui a toujours été leur éthique en matière de doctrine économique: ils frappent d'une taxe de 10 p. 100 leurs importations, à laquelle s'ajoute un droit de douane de 5 p. 100. Le fameux *gap* est aujourd'hui en notre faveur, car nous nous sommes interdit de tels procédés de rétorsion. Les appareils américains sont en effet vendus dans notre pays sans droit de douane et sans taxe, il est bon de le souligner!

Je m'excuse d'avoir quelque peu anticipé sur le débat qui va sans doute s'ouvrir sur ce point tout à l'heure, mais je suis persuadé que le Parlement se fera un devoir de ne pas sombrer dans ce suicide que nous propose notre collègue en demandant de réduire de moitié les crédits destinés à la fabrication du Concorde. Nous sommes en effet arrivés à un point de non-retour. Le Concorde répond à toutes les espérances. Il est le garant de la volonté de la France de participer à la grande compétition du monde libre sur le plan économique. Il sera un nouveau témoignage de notre génie et de notre capacité technologique et intellectuelle. (Applaudissements.)

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, mon temps de parole étant aussi limité, je me bornerai à condenser l'essentiel des justifications que je puis apporter à l'appui du budget de l'aviation civile.

A cette fin, je ne saurais mieux faire que de me référer aux excellents propos tenus ce matin à cette même tribune par MM. les rapporteurs, que je remercie très vivement non seulement pour la qualité de leurs rapports mais aussi pour le soutien qu'ils ont bien voulu apporter à la défense et à l'illustration de ce budget.

Le secteur de l'aviation civile est actuellement caractérisé par une expansion continue, quoiqu'un peu moins forte qu'au cours des années précédentes, du trafic aérien français, expansion qui atteint encore, en dépit d'une crise sur laquelle je m'expliquerai dans un instant, quelque 12 p. 100 par an.

Mais cette expansion quantitative se double d'une mutation qualitative qui a été marquée en 1971 et qui le sera davantage encore au cours des années suivantes par la mise en service d'avions gros porteurs appelés à desservir les lignes internationales et, d'ici peu, les lignes extérieures à la France mais relevant de la souveraineté française — ce disant, je réponds à l'une des préoccupations exprimées par M. Stehlin.

Ces deux caractéristiques entraînent immédiatement deux impératifs: d'une part, la nécessité d'adapter nos moyens en personnel, en matériel et en infrastructure à cette expansion du trafic, ne serait-ce que pour la soutenir; d'autre part, l'obligation de développer nos industries aéronautique et électronique.

Le projet de budget pour 1972, tel qu'il vous est soumis, répond-il à ces deux impératifs? Pour ma part, je n'hésite pas à répondre par l'affirmative. Qui plus est, j'espère vous le prouver.

A cet effet et dans le souci de concision qui m'anime, je traiterai de trois chapitres qui me semblent principaux.

Le premier concerne la situation actuelle du transport aérien français, qu'on ne saurait isoler de son contexte mondial; le second est relatif aux problèmes de l'environnement; le troisième a trait aux grands programmes de construction aéronautique que nous réalisons présentement.

Les orateurs qui sont intervenus au cours de ce débat ne m'en voudront point si je ne leur réponds pas aussi longuement que je le souhaiterais. Je leur répondrai par d'autres voies. Mais, en tout état de cause, je puis d'ores et déjà leur donner l'assurance que tous les problèmes qu'ils ont évoqués me sont, bien entendu, familiers, qu'ils restent au centre de mes préoccupations et que j'entends apporter à ces problèmes dans un avenir relativement proche des solutions conformes à celles qu'ils ont souhaitées.

Le budget pour 1972 comporte-t-il les moyens de la politique que le Gouvernement se propose de mener en faveur de l'aviation civile?

Je crois pouvoir répondre affirmativement, ne serait-ce que par comparaison avec le budget de 1971. M. Dardé, avec une objectivité dont je lui sais gré, a d'ailleurs reconnu que les dépenses en capital augmentaient par rapport à 1971 de 34,6 p. 100 pour les autorisations de programme et de 30,2 p. 100 pour les crédits de paiement.

Certes, de telles comparaisons ne prouvent pas nécessairement que nous atteindrons les objectifs que nous nous sommes assignés. J'ai donc attaché, en élaborant ce projet de budget, une grande importance aux moyens des services, qu'il s'agisse des personnels ou de l'infrastructure même du transport aérien.

Je puis assurer à l'Assemblée nationale que la situation des personnels ne m'a nullement échappé.

Dans un secteur particulièrement crucial, celui du contrôle de la circulation aérienne, par exemple, les crédits inscrits au budget de 1972 permettront de créer 386 emplois nouveaux dont 215 d'officier contrôleur de la circulation aérienne. Notre préoccupation, notre désir, notre volonté de renforcer sans cesse les moyens de la sécurité aérienne trouvent donc leur traduction dans les deux chiffres que je viens d'énoncer.

Une préoccupation identique se manifeste en faveur de l'infrastructure du transport aérien, qu'il s'agisse des bases, de la navigation ou de la météorologie nationale. Dans ce domaine, notre règle est de développer et d'automatiser — ce sera d'ailleurs le fait saillant de notre politique au cours de l'année 1972. Développement et automatisation doivent permettre de fournir aux usagers des informations plus complètes dans les délais les plus courts.

Telles sont, mesdames, messieurs, les remarques que je tenais à vous présenter en ce qui concerne les moyens des services de l'aviation civile en 1972.

La crise du transport aérien a suscité de nombreuses interventions parlementaires, de même qu'elle a fait l'objet d'écrits articles de presse. Je me permettrai de vous donner le point de vue du Gouvernement à ce sujet.

Que les causes de cette crise commençante soient aisées à déceler, nul ici, me semble-t-il, ne peut en douter. Il est même facile de les formuler de la manière suivante. En même temps que les compagnies voient stagner leurs recettes — au moins en valeur relative — elles assistent à un accroissement de leurs charges, que ces dernières soient directement liées à l'exploitation ou qu'elles résultent des investissements considérables que les compagnies sont obligées de réaliser pour être concurrentielles.

A cette cause d'ordre général, il convient, à mon sens, d'ajouter deux raisons d'ordre conjoncturel. La première me semble être la concurrence de plus en plus vive que se livrent les compagnies régulières et les compagnies de charters. La seconde me paraît concerner la situation de l'économie mondiale et, plus particulièrement, de l'économie américaine. Il n'est pas douteux que les mesures arrêtées par le président des Etats-Unis d'Amérique le 15 août dernier ont entraîné un sérieux ralentissement dans le trafic de passagers entre le continent américain et le continent européen. C'est déjà un complément d'explication de la crise qui sévit actuellement en matière de transport aérien.

J'ajouterais, encore que ceci ne soit qu'un mince sujet de satisfaction, que le transport aérien français, au moins jusqu'à ce jour, est sans doute moins touché que le transport aérien américain et que certains transports aériens européens. Mais nul ne peut garantir qu'il en sera toujours ainsi et qu'en 1972 notamment, le transport aérien français évoluera de la même façon que les années précédentes.

Dans ces conditions, nous devons rechercher ensemble quels remèdes peuvent être apportés à une telle situation.

A cet égard, les dirigeants des compagnies aériennes européennes et les directeurs de l'aviation civile de tous les pays concernés ne cessent de confronter leurs informations et leurs réflexions, et ils s'efforcent d'en tirer les conséquences qui s'imposent. Dans quelques jours, les directeurs de l'aviation civile se réuniront à Paris pour procéder à une étude approfondie de la situation actuelle. J'ignore, bien entendu, à quelles conclusions ils parviendront. Mais je n'ai nul besoin de dire à l'Assemblée nationale que je retiendrai en priorité ces conclusions qui me permettront d'examiner les mesures concrètes que la France, en liaison avec les autres pays, pourrait être éventuellement amenée à prendre à ce sujet.

Telles sont les observations que je tenais à présenter à l'Assemblée nationale sur ce premier chapitre.

Les problèmes de l'environnement — objet de mon deuxième chapitre — ne doivent plus dorénavant, me semble-t-il, être

dissociés des problèmes généraux posés par l'aviation civile. Le souci de mener une action efficace de sauvegarde en la matière est permanent, car l'environnement conditionne les progrès de l'aviation civile. C'est essentiellement contre le bruit et contre la pollution de l'air engendrés par les avions que nous devons lutter.

L'Assemblée nationale sait — j'ai eu l'occasion de l'indiquer devant différentes commissions — qu'a été entreprise une action énergique de réduction du bruit à la source par la mise au point de moteurs moins bruyants. Les recherches menées depuis plusieurs années déjà ont été en partie couronnées de succès, puisqu'elles ont permis d'aboutir à la conception de moteurs plus silencieux que ceux des avions de la génération actuelle.

En novembre 1969, une conférence mondiale sur ce sujet s'est tenue à Montréal. Un accord est alors intervenu en ce qui concerne la certification acoustique des aéronefs; une norme internationale a été en quelque sorte établie, qui a été publiée au mois d'août dernier et, dans quelques semaines, la France conformera sa propre réglementation à celle qui a ainsi été édictée.

Cette norme internationale impose notamment aux aéronefs concernés — je pense aux avions subsoniques de la nouvelle génération — des niveaux de bruit inférieurs, en moyenne, de 10 à 15 décibels à ceux de la génération précédente. Cela signifie que dix avions de la nouvelle génération volant ensemble feront moins de bruit qu'un seul avion subsonique de la première génération.

Par conséquent — et je tire cette conclusion pratique des observations que je viens de formuler — les crédits d'études consacrés au problème posé par le bruit des moteurs d'avions visent deux objectifs: d'une part, concevoir des systèmes anti-bruit adaptables sur les avions existants ou en cours de construction et, d'autre part, réaliser des moteurs plus silencieux.

Mais ces progrès de la technique, s'ils doivent concourir à rendre plus tolérable la situation des riverains des aéroports, ne sont malgré tout pas encore suffisants pour régler le problème dans son ensemble. Aussi le Gouvernement a-t-il été conduit à envisager des mesures qui trouveront leur place dans la loi-cadre dont le Parlement sera saisi lors de la prochaine session de printemps. A la suite du conseil restreint qui s'est tenu il y a quelques jours sous la présidence de M. le Président de la République et parmi les dispositions appelées à figurer dans la loi-cadre, je puis déjà assurer à la représentation nationale que des mesures particulières seront élaborées, discutées et — je l'espère — adoptées afin d'accorder des facilités aux riverains des grands aéroports, soit qu'ils veuillent s'en éloigner ou que, préférant demeurer à proximité de ceux-ci, ils désirent améliorer sur place leurs conditions de vie.

Dans ce domaine, il importe de rester concret et réaliste. J'ai le sentiment que les mesures auxquelles nous avons longuement réfléchi et qui trouveront précisément leur traduction dans la loi-cadre donneront satisfaction à l'ensemble des populations concernées. Ce sera, en tout cas, la première fois qu'un tel effort aura été tenté et — je le souhaite — mené à bien.

Le troisième chapitre de mon intervention est sans doute le plus important, encore que les deux premiers ne soient pas négligeables. Il a trait à la situation actuelle de l'industrie aéronautique française.

J'évoquerai d'abord le programme Mercure, auquel l'Assemblée nationale et la presse se sont vivement intéressées non sans raison.

Ce programme, qui est mené en large coopération internationale, se poursuit activement. A l'occasion du salon du Bourget, le prototype a effectué son premier vol dans des conditions satisfaisantes et les essais effectués jusqu'à ce jour montrent que les performances de l'appareil correspondent à celles qui étaient recherchées — je puis même dire qu'elles les dépassent quelque peu.

Ainsi donc le pari technique engagé par le constructeur de Mercure et considéré au départ comme assez audacieux semble aujourd'hui gagné.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que le marché auquel s'attaque Mercure est un marché difficile, du moins à court terme, mais c'est un marché qui doit progressivement s'élargir et sur lequel l'appareil, par ses qualités, peut arriver à s'imposer.

Chacun sait que c'est en 1974 que Mercure doit être opérationnel et l'outil industriel nécessaire à sa fabrication est aujourd'hui pratiquement en place.

Je n'ignore pas l'intérêt que présentera, pour le succès de ce programme, l'acquisition d'avions Mercure par la compagnie Air Inter. J'espère ne pas surprendre l'Assemblée si je lui dis que je consacre mes soins à la poursuite et, mieux encore, à la réalisation de cet objectif.

Le programme Airbus s'exécute, lui aussi, et à son tour, dans les conditions qui ont été prévues à l'origine. Je rappelle en effet que c'est au mois de mai 1969, si j'ai bonne mémoire, que M. Schiller, représentant le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, et moi-même avons signé l'accord de coopération concernant le lancement de cet appareil. Les deux gouvernements ont lancé, à ce moment-là, la totalité du programme de développement de l'appareil, y compris la constitution des outillages de série.

Le calendrier que nous avons alors établi prévoyait la mise en service de l'appareil moins de cinq ans après le lancement du programme, je peux dire même après la signature de l'accord de coopération. Je ne pense pas que ce délai pouvait être raccourci. Je peux donner l'assurance à l'Assemblée nationale qu'en tout état de cause il sera tenu.

Sur le plan technique, d'ailleurs, le développement de l'appareil se poursuit d'une manière satisfaisante, tant en ce qui concerne les délais que les coûts et les performances. Sur le plan commercial, l'Assemblée n'ignore pas la décision prise récemment par la compagnie Air France de commander d'une manière ferme six appareils, se réservant une option sur dix autres. J'ai le sentiment que la décision de la compagnie nationale devrait inciter d'autres compagnies de transport aérien à la suivre, ce qui me permet par conséquent d'exprimer à mon tour ma propre confiance dans le succès de ce programme.

Je précise que l'Airbus A 300 B, le nôtre, n'a pas de concurrent direct — j'insiste sur le qualificatif — actuellement dans le monde. Certes, le marché de l'Airbus européen chevauche partiellement, mais partiellement seulement, celui des Airbus tri-réacteurs américains; mais il faut se souvenir, pour porter une appréciation objective sur les chances de l'Airbus européen, que les Airbus américains diffèrent sensiblement du nôtre tant par la capacité que par le rayon d'action et finalement par le prix. C'est pourquoi — peut-être l'Assemblée n'a-t-elle pas suffisamment prêté attention à cette information parue dans la presse — plusieurs compagnies américaines et une compagnie européenne, la Lufthansa, envisagent actuellement l'acquisition simultanée d'Airbus européens et d'Airbus tri-réacteurs américains.

Pour être plus complet, j'ajouterai que l'un de ces Airbus américains — le Douglas DC 10 — dont je crois avoir démontré qu'il n'était pas directement concurrent de l'Airbus européen, a déjà fait l'objet d'autant de commandes dans sa version long-courrier, ce qui n'intéresse absolument pas par conséquent l'Airbus européen, que dans sa version moyen-courrier.

Si je pouvais me référer au vocabulaire médical, je dirais que le bulletin de santé de l'Airbus A. 300 B me paraît satisfaisant. A l'appui de cette affirmation, j'ajoute, encore que sur ce point l'honorable M. Dardé ait quelque peu coupé mes propres effets, qu'à peu près certainement dans les jours qui viennent l'Espagne s'associera au programme de l'Airbus européen et sera ensuite amenée à passer commande d'un certain nombre d'appareils.

Reste, si je puis dire, le Concorde. Je remercie tous les orateurs qui sont intervenus après les rapporteurs — car je n'ai pas noté la moindre discordance dans leurs propos — de l'appui qu'ils ont bien voulu apporter au Gouvernement dans cette affaire considérable. Je peux leur dire, d'entrée de jeu, que cette confiance qu'ils veulent bien manifester dans le succès définitif de l'appareil ne sera pas, je le crois très profondément, démentie par les événements. En effet, Concorde poursuit sa carrière avec ça et là d'incontestables succès en même temps qu'avec un certain nombre d'aléas que la réalisation d'un tel programme ne pouvait naturellement pas éviter.

Concorde poursuit sa carrière et suscite partout dans le monde, je crois qu'il n'est pas exagéré de l'affirmer, intérêt et curiosité ainsi que l'ont démontré les manifestations organisées au moment du salon du Bourget et, plus récemment, le voyage accompli par cet appareil en Amérique du Sud et spécialement au Brésil.

De plus, la délégation gouvernementale chinoise reçue officiellement il y a quelques semaines par le Gouvernement français, a manifesté son très vif intérêt pour les programmes Concorde et Airbus. Elle s'est rendue à Toulouse où je l'ai accompagnée. Elle succédait d'ailleurs à deux visites accomplies par deux délégations non gouvernementales de la République populaire de Chine, et déjà les questions posées et les correspondances échangées me permettent d'espérer, sinon d'affirmer, que l'intérêt porté par la République populaire de Chine à l'avion supersonique franco-britannique pourra se traduire dans un avenir proche par une commande de quelques appareils.

Un tel mouvement autour de Concorde ne s'explique pas seulement, mesdames, messieurs, par des raisons de prestige qui, entre nous, seraient assez vaines dans un tel débat, mais

aussi et surtout parce que les problèmes techniques posés par la réalisation de l'appareil ont été pour l'essentiel — je dis bien : pour l'essentiel — maîtrisés.

Il y a peu de temps — et je rectifie là une erreur involontaire de M. Baudis, car c'est chose faite aujourd'hui — les constructeurs ont été amenés à garantir aux compagnies aériennes éventuellement clientes les performances de l'appareil, qu'il s'agisse de sa vitesse, de son rayon d'action ou de sa charge utile.

J'ai dit que les problèmes techniques posés par la réalisation de l'appareil avaient été maîtrisés pour l'essentiel, ce qui signifie que deux inquiétudes subsistaient sur le plan technique. L'une, qui n'a pas été exprimée ici, j'en suis surpris, concerne les effets « nocifs » des bangs supersoniques. Je rappelle que les années précédentes, à plusieurs reprises, les orateurs qui s'étaient succédé à cette tribune avaient naturellement et très légitimement posé la question. Aussi j'indiquerai à l'Assemblée nationale, après l'avoir déclaré il y a quelques jours devant la commission sénatoriale des affaires économiques et du Plan, que depuis le début du mois d'août dernier, et à plusieurs reprises, le Concorde 001 a survolé la France du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest à seize mille mètres d'altitude en vol supersonique : soyons honnêtes, personne ne s'en est aperçu.

Il m'apparaît donc que doivent aujourd'hui disparaître les inquiétudes qui s'étaient fait jour à ce sujet et qu'ainsi l'un des problèmes qui se posaient, celui du survol des terres habitées par un appareil supersonique, problème qui n'était pas négligeable, se trouve ainsi résolu.

Le dernier problème technique est celui du bruit fait par l'appareil supersonique — entendons par là le bruit perçu au voisinage des aérodromes — au moment du décollage et au moment de l'atterrissage. Les études, ce qui est bien, les expériences, ce qui est mieux, qui ont été réalisées à ce jour permettent d'affirmer que les moteurs qui équiperont l'avion de série Concorde auront un volume sonore qui ne sera pas supérieur à celui des actuels avions subsoniques de la première génération, j'ai nommé le Boeing 707 et le D.C. 8. Mais il va de soi que les études dans ce domaine sont poursuivies et que, compte tenu des succès ou des progrès que nous avons enregistrés, il n'est pas interdit de penser que même avant la mise en service de l'appareil, qui est toujours prévue pour l'année 1974, nous obtiendrons des résultats encore plus satisfaisants.

Pour être complet là encore, j'ajouterai qu'actuellement aucune réglementation internationale ne concerne le niveau de bruits des avions supersoniques, et pour cause. Quelques orateurs d'ailleurs, M. Douzans, je crois, et d'autres avant lui, ont évoqué une réglementation. Or celle-ci n'intéresse que les avions subsoniques récents. Mais il ne saurait y avoir, avant quelque temps, de réglementation internationale pour les avions supersoniques. Lorsque le problème se posera, forts, je l'espère, des nouveaux progrès accomplis dans ce domaine, nous étudierons alors les principaux aspects de cette nouvelle réglementation internationale.

A cet égard, l'administration américaine nous a fait savoir, à plusieurs reprises, que la réglementation qu'elle pouvait d'ores et déjà envisager pour les avions supersoniques ne serait pas contraignante au point d'empêcher l'atterrissage de l'avion supersonique franco-britannique sur les aéroports américains intéressés.

J'entends bien que quelque esprit curieux ou se prétendant informé pourrait m'objecter que les assurances données par le gouvernement fédéral américain ne suffisent pas, puisque, aussi bien, tel gouverneur d'Etat, tel maire d'une grande ville concernée dispose des pouvoirs nécessaires pour édicter sa propre réglementation.

Je peux vous rassurer sur ce point, car il résulte d'une décision récente de la cour suprême des Etats-Unis qu'en ce domaine toute réglementation prise par un Etat ne peut être plus contraignante que la réglementation édictée à l'échelon fédéral, c'est-à-dire à l'échelon national. C'est une décision importante dont l'Assemblée, comme moi-même, mesure sans doute tout l'intérêt.

Après avoir examiné les problèmes techniques, j'en viens tout naturellement aux problèmes commerciaux posés par l'aviation supersonique, et notamment à ceux intéressant Concorde.

Bien entendu, la solution de ces problèmes passe par une définition et un établissement du prix de l'appareil. Pourquoi alors, pourriez-vous m'objecter, ne pas l'avoir fait jusqu'à présent ? Pour l'excellente raison que le gouvernement britannique, comme le gouvernement français, ne disposait pas de tous les éléments d'information à cet effet et que, dans ces conditions, il était vain, illusoire, inutile en tout état de cause, de s'entendre pour fixer le prix de l'appareil.

Cette période d'incertitude est à la veille de prendre fin. Je dois, avant le 15 décembre, rencontrer celui de mes collègues britanniques qui est chargé de l'aéronautique civile et, au cours

de cette entrevue, nous serons amenés à débattre du prix de l'appareil. A partir de ce moment, les compagnies aériennes intéressées pourront transformer leurs options en commandes fermes. Mais il est vain, jusqu'à cette échéance, d'espérer obtenir de telles commandes.

Outre cette considération de caractère particulier, mais qui pèse d'un certain poids lorsqu'il s'agit d'évaluer les chances commerciales de l'appareil, d'autres considérations d'un caractère plus général font que l'on peut compter sur le succès commercial de Concorde. Et pourquoi ?

D'abord, parce que, qu'on le veuille ou non, il semble bien que nous sommes à la veille d'entrer dans l'ère du transport civil supersonique, que tout nous pousse en réalité à pénétrer très rapidement dans cette ère et je n'en veux pour preuve, parmi tant d'autres, que ce que disait le président Mac Donnell Douglas il y a quelques jours au président de l'Aérospatiale : Nous savions, nous autres Américains, il y a près de dix ans, que l'ère du transport supersonique allait arriver et nous pensions naturellement y entrer les premiers, et presque les seuls, et voici que c'est vous, les Européens, qui, ayant parié et pratiquement, ajoutait-il, gagné votre pari, allez y entrer.

C'est une caution qui en vaut beaucoup d'autres, reconnaissez-le.

Une autre considération me fait penser que le Concorde connaîtra un succès commercial : pendant la décennie qui vient de commencer, l'avion supersonique franco-britannique sera le seul appareil opérationnel de ce type en Occident. Cette « solitude », qui équivaut bien à un privilège, sera me semble-t-il, un gage de son succès.

Lorsqu'on a devant soi la carte du monde et que l'on compare le temps qu'il faut aujourd'hui pour aller d'un continent à un autre avec l'avion classique actuel, au temps qu'il faudra demain pour relier ces mêmes continents quand l'avion supersonique sera devenu opérationnel, on s'aperçoit que l'économie sera de plus de moitié.

Ainsi prend toute sa signification la formule de Valéry qui affirmait, avec une prescience singulière voilà trente ans : « L'ère du monde fini commence ».

L'avion supersonique illustrera cette extraordinaire vision de l'avenir de notre grand poète national.

Si l'on pouvait, mesdames, messieurs les députés, douter de ce succès, alors j'aurais le droit de m'interroger, avec le gouvernement français tout entier, sur la raison pour laquelle, à l'occasion du salon aéronautique du Bourget, deux ministres étrangers chargés dans leurs pays respectifs de l'aviation civile, j'ai nommé M. Volpe pour les Etats-Unis et M. Dementiev, pour l'Union soviétique, sont venus me demander de réfléchir à ce que pourrait être entre les Etats-Unis, la France et la Grande-Bretagne, d'une part, entre l'Union soviétique, la France et l'Angleterre, d'autre part, une coopération industrielle et technologique qui permettrait de construire, à l'échéance de 1985 ou 1990, l'avion supersonique de la deuxième génération.

Quelqu'un ici a-t-il le sentiment que si l'Angleterre et la France avaient si peu que ce soit échoué dans le programme de développement du Concorde, les deux plus grandes puissances du monde en seraient à venir solliciter leur coopération pour la définition et la mise au point d'un autre avion de transport supersonique ? Sans doute la conception en sera-t-elle plus élaborée car le temps aura accompli son œuvre, mais ce que nous aurons réalisé dans ce domaine nous aura donné une place qui est loin d'être la dernière.

Mesdames, messieurs les députés, il me faut maintenant conclure. En quinze ans, la France est devenue une puissance aéronautique dont le rang n'est nullement négligeable dans le monde. Pour conforter cette place, les gouvernements qui se sont succédé à la tête de ce pays ont décidé le lancement, en coopération, certes, de plusieurs programmes qui vont être menés jusqu'à leur terme.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de posséder non seulement une industrie des cellules mais aussi une industrie des moteurs. C'est pourquoi l'on peut prévoir que l'accord récemment intervenu entre la S. N. E. C. M. A. et la General Electric fera l'objet dans quelques jours d'une étude compréhensive de la part du Gouvernement. Sans vouloir anticiper sur les décisions qui seront prises, je vous dirai que j'y suis très favorable car on ne peut, dans le domaine de l'aéronautique, séparer l'industrie des cellules de celle des moteurs, et ne posséder que la première sans risquer de perdre une grande partie des marchés qui s'offrent.

Lorsque l'industrie des cellules sera confortée par une industrie des moteurs, nous aurons dans notre jeu tous les atouts indispensables pour réussir. Si vous estimez que la réussite est au bout de nos efforts et que ceux-ci traduisent une ambition nationale

légitime, vous voterez le budget proposé pour l'aviation civile. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour le République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports :

III. Aviation civile.

ETAT B

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

« Titre III + 23.036.596 francs ;

« Titre IV + 835.000 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisation de programme : 1.673.750.000 francs ;

« Crédits de paiement : 1.037.563.000 francs. »

TITRE VI. — SURVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 15.250.000 francs ;

« Crédits de paiement : 9.530.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Sur le titre IV, la parole est à M. Miossec.

M. Gabriel Miossec. Monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur la liaison aérienne Quimper—Paris et retour. (Mouvements divers.)

Du 31 mars 1967 jusqu'à mai 1971, soit pendant trois années, cette liaison directe était assurée par la compagnie Rousseau-Aviation. Depuis mai dernier, un deuxième vol a été ouvert ; mais ces deux services, sauf en période d'été, sont effectués par Air Inter, avec escale à Lorient. Il y a donc reculé par rapport à la période précédente, puisque cette escale entraîne une perte de temps de vingt-cinq à trente minutes. En outre, trop souvent, l'embarquement de passagers aux départs de Quimper, Lorient ou Paris est refusé par manque de places dans le Fokker.

Je me fait l'interprète des usagers, ainsi que de mes collègues du Sud-Finistère et du Morbihan, qui souhaitent le rétablissement de la liaison directe. La compagnie Rousseau-Aviation, qui dispose de types d'appareils mieux adaptés à la piste de 1.250 mètres de Quimper — en attendant l'allongement de celle-ci — doit pouvoir assurer cette liaison dans les conditions économiques et financières d'Air Inter actuellement.

Les usagers, en effet, n'oublient pas la qualité des services de Rousseau-Aviation dont ils n'ont eu qu'à se féliciter. En outre, cette compagnie s'est substituée à la compagnie anglaise British United Airways sur les relations régulières Quimper—Jersey et retour, ainsi que Quimper—Londres et retour, transportant 3.456 passagers cette année, ce qui a donné une impulsion au tourisme britannique dans le Sud-Finistère.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir examiner la possibilité de rétablir la liaison directe Quimper—Paris, de préférence avec la compagnie Rousseau-Aviation comme le souhaitent les usagers de cette ligne.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Miossec, je suis au courant de ce problème sur lequel mes services se sont penchés à ma demande.

Si Air Inter a introduit une escale avant Quimper, c'est pour une raison purement technique que vous connaissez bien. Par ailleurs, les aspects commerciaux ne sont pas à négliger. Dès que la difficulté technique sera résolue, nous envisagerons dans quelle mesure nous pouvons satisfaire ou non votre désir. (Applaudissements sur quelques bancs.)

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

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

M. le président. M. Servan-Schreiber a présenté un amendement n° 117 ainsi rédigé :

« I. — Réduire de 405 millions de francs les autorisations de programme du titre V.

« II. — Réduire de 235 millions de francs les crédits de paiement du titre V. »

La parole est à M. Servan-Schreiber.

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Monsieur le ministre, en quelques minutes je crains de ne pas disposer tout à fait du temps nécessaire pour répondre à votre argumentation au sujet d'un programme national qui marquera, vous l'avez déclaré vous-même, l'échec ou la réussite d'une ambition nationale. C'est bien ainsi que nous l'entendons.

Je vous prie de m'excuser si je vous révèle d'emblée qu'à cet égard votre exposé m'a soulagé. En ces quelques minutes qui me sont accordées, j'espère pouvoir au moins engager le débat avec vous, avec l'Assemblée nationale et avec la Nation.

Les ordres de grandeur, d'abord, sont considérables. Nous les avons tous à l'esprit. Sur un budget des transports d'environ 2.300 millions de francs, l'aviation civile représente plus de la moitié, et le programme Concorde dépasse également la moitié du budget de l'aviation civile !

Envisagé sous un autre angle, l'ensemble du programme Concorde représente à peu près l'équivalent annuel du budget de l'équipement et du budget du logement réunis.

Dans une autre optique encore, le programme Concorde représente 400 francs de dépense par foyer français.

Cette entreprise est peut-être le plus grand programme industriel tenté dans notre histoire. Son échec, sa réussite ou sa transformation nous importent au premier chef.

Or je crains que si vous le maintenez en l'état, vous n'alliez — et nous n'allions avec le Gouvernement — à un échec. Pour la première raison que le Concorde ne peut pas convenablement décoller, pour la deuxième qu'il ne peut pas convenablement atterrir et pour la troisième qu'il ne peut pas voler. (Sourires.)

Le décollage pose une question de bruit, et vous avez longuement expliqué, monsieur le ministre, votre sentiment sur ce point. Nous attendrons de savoir le nombre de décibel émis.

Pour le rayon d'action, c'est-à-dire l'atterrissage, vous connaissez d'ores et déjà la réponse puisque les compagnies aériennes, en dehors de la compagnie française et de la compagnie anglaise, n'ont pas accepté de passer des commandes, ni même de l'envisager, en raison du rayon d'action trop faible de l'appareil.

Quant au prix, vous savez mieux que moi qu'au moment de son entrée en service le prix du siège-passager sur Concorde sera deux à trois fois plus élevé que celui d'une place en classe touristique sur un avion transatlantique normal. (Protestations sur de nombreux bancs.)

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Non !

M. Pierre Buron. C'est faux !

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Que répondent, puisque je vois que l'on n'est pas d'accord avec moi — ce qui m'étonne, s'agissant de chiffres exacts...

M. Pierre Buron. Ils sont inexacts !

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber... les témoins qui peuvent nous départager, c'est-à-dire les compagnies utilisatrices ?

M. Jacques Cressard. Vous planez. (Rires.)

M. le président. Messieurs, je vous en prie, seul M. Servan-Schreiber a la parole !

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Je plane ? Je vais atterrir immédiatement.

Le plus grand transporteur aérien, l'United Airlines américain, a répondu à votre demande monsieur le ministre, qu'elle attendrait d'abord que la Panam et la T. W. A., principaux transporteurs transatlantiques, aient passé des commandes et fait l'essai de l'appareil.

La Panam, interrogée, a répondu à son tour qu'elle n'envisageait de passer des commandes fermes que lorsque la compagnie anglaise et la compagnie française auraient exploité l'appareil, ce qui reporte un achat éventuel à deux ou trois ans plus tard.

La compagnie anglaise B. O. A. C. elle-même a indiqué il y a peu de temps par la bouche de son président que le prix du Concorde lui paraissait très lourd sur un programme d'investissements réduit en raison de la baisse que vous avez signalé du trafic aérien et de l'amenuisement, pour ne pas dire l'annulation, des marges de profit des compagnies aériennes.

Quant à la compagnie Air France, qui investit environ 900 millions de francs par an, si elle devait, à votre demande, commander deux Concorde avec les pièces de rechange indispensables, cela représenterait une dépense de 300 mil-

lions uniquement pour ces appareils. Vous risquez donc de mettre Air France dans une situation très difficile si vous l'obligez à acquérir deux Concorde.

Nous sommes alors placés devant une occasion historique, celle de ne pas nous tromper ensemble — et je crois au patriotisme du Gouvernement — sur le plus grand pari industriel de l'histoire de France.

L'amendement que je me permets de vous proposer consiste très simplement, comme vous l'avez vous-même suggéré, après M. Pompidou et après M. Dassault, d'abord, à engager, en coopération avec d'autres pays associés, le programme du super Concorde dont le marché sera exploitable à la fin des années soixante-dix, et, ensuite, tout en réduisant de moitié les crédits affectés à Concorde pour 1972, à reporter une partie des sommes ainsi dégagées sur le programme Airbus.

A ce propos vous n'avez pas suffisamment souligné, monsieur le ministre, que la concurrence allait devenir puissante sur ce marché étroit mais important du point de vue de la rentabilité. En effet, il faut noter d'abord que la compagnie anglaise B. E. A., qui est le plus gros transporteur européen, négocie actuellement, sur ordre du gouvernement anglais, avec la compagnie Lookeed, l'achat du Tristar américain — bien qu'il s'agisse d'un triréacteur — ce qui serait un désastre pour l'Angleterre et pour la France.

Il convient de remarquer ensuite, que la compagnie Douglas, en plus de son airbus triréacteur, étudie maintenant un airbus biréacteur.

Enfin, il faut souligner que depuis huit jours la société Boeing et les Japonais construisent un biréacteur dont les caractéristiques sont identiques au nôtre.

Face à ces trois concurrents extrêmement pressants, nous devons nous hâter. C'est tout ce que nous demandons au Gouvernement ; il faut donc accélérer la réalisation du programme Airbus qui peut, seul, sauver l'industrie aérospatiale française. Le sort de plus de 100.000 travailleurs dépend de ce pari que l'Assemblée nationale doit peser.

Bien entendu, le ministre des transports que vous êtes ne renoncerait pas à utiliser le reste des crédits dégagés par mon amendement pour l'amélioration des transports publics dans les grandes villes de France. En effet, là, tous les Français sont concernés, et il est préférable de dépenser quelque argent pour deux ou trois heures chaque jour dans les transports en commun, plutôt que de faire gagner, une ou deux fois par an, à quelques centaines de personnes, deux heures et demie sur la traversée de l'Atlantique.

Je ne voudrais pas conclure sur un ton de polémique, croyez-moi. Comme un orateur a bien voulu le remarquer tout à l'heure, j'étudie depuis quatre ans le problème du Concorde. Si ma conclusion n'a pas varié, c'est que l'opération est mauvaise en soi et pour l'ensemble de l'orientation de l'industrie française.

A cette tribune, il y a une quarantaine d'années, on traitait, parmi d'autres, d'une affaire grosse d'un désastre national. Je sais bien que celui que nous pouvons craindre n'aurait pas l'ampleur de celui-là. La ligne Maginot posait de nombreux problèmes : de technique, d'investissements, de justesse du choix stratégique des investissements.

Notre prédécesseur à cette tribune, Paul Reynaud, tentait d'appeler l'attention de la Chambre des députés. Ses thèses n'eurent pas le succès qu'elles méritaient.

Le Parlement et le gouvernement français continuèrent de dépenser notre énergie et notre argent dans la ligne Maginot, alors que les divisions blindées allaient gagner la partie.

Il y a vingt ans, à cette même tribune, un autre illustre prédécesseur, M. Mendès-France, appelait l'attention sur l'erreur stratégique et technique d'investissements que constituait la guerre coloniale d'Indochine et essayait de prévenir le désastre de Dien-Bien-Phu. Il n'a pas réussi non plus, et nous avons persévéré jusqu'à la bataille d'Alger.

Sans vouloir dramatiser, j'affirme qu'à l'époque de la compétition économique où nous sommes, l'équipement, la chance, le honneur des Français dépendent de la justesse de nos choix industriels.

J'espère qu'en 1972 j'aurai plus de chance d'être entendu que n'en ont eu Pierre Mendès-France et Paul Reynaud il y a vingt ou quarante ans. (Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe socialiste.)

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

M. le ministre des transports. Monsieur Servan-Schreiber, maintenez-vous votre amendement ? Après les explications que vous avez fournies, je suppose que oui, encore que je n'en sois pas totalement assuré. (Sourires.)

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Je le maintiens, bien sûr : si je l'ai déposé, c'est parce que j'espère un sursaut patriotique de l'Assemblée nationale ! (Mouvements divers.)

M. le ministre des transports. Chacun ici a, comme moi-même, écouté avec beaucoup d'attention l'argumentation de M. Servan-Schreiber.

Elle découlait d'une série d'affirmations. Je ne les reprendrai pas toutes puisque je me suis déjà expliqué, peut-être un peu longuement, sur certains des aspects qu'il a évoqués.

D'abord, chacun a souri lorsque l'honorable parlementaire a affirmé que Concorde ne pouvait ni décoller, ni voler, ni atterrir. Je pourrais ironiser facilement sur ce propos, encore que l'heure ne soit pas à l'ironie.

Sans doute M. Servan-Schreiber songeait-il aux avions de série et non aux prototypes. En effet, je lui rappellerai que, fort heureusement pour le Président de la République et pour d'autres personnes qui, comme moi, ont eu l'occasion d'accomplir des voyages à bord du prototype 001, de tels vols impliquaient le respect d'un minimum de sécurité et se sont déroulés d'une manière satisfaisante. Cela ne peut prêter à polémique et ne saurait constituer l'essentiel de la réponse que l'Assemblée nationale attend du Gouvernement.

Mais lorsque l'on procède à un certain nombre d'affirmations, il faut être prudent. Pour être crédibles, celles-ci doivent être étayées moins par des arguments que par des faits. Mieux encore, les affirmations antérieurement produites sur le même sujet doivent avoir été confirmées maintes fois par l'événement.

Or, à cet égard, quelle n'a pas été ma surprise — et peut-être la vôtre, mesdames, messieurs — de lire, il y a quelques semaines, dans un très grand quotidien du soir puisqu'il s'agit du *Monde*, un article intitulé : « La bataille du ciel », et dans lequel M. le député Servan-Schreiber exprimait d'une manière plus exhaustive, plus complète qu'aujourd'hui, les craintes que lui inspiraient le présent et l'avenir du programme Concorde.

Tout au long d'une argumentation que j'ai bien retenue après l'avoir beaucoup lue, j'ai été frappé de constater que parmi les principaux motifs invoqués pour conclure que la réalisation de Concorde allait être un désastre d'ampleur nationale, figurait le fait qu'aucune des compagnies aériennes qui avaient souscrit des options sur l'appareil ne les avait renouvelées et que certaines d'entre elles avaient même refusé de les confirmer.

Ceci a été écrit le 24 septembre dernier :

« Au mois de mars dernier, M. Chamant, ministre des transports, et M. Ziegler, président de l'Aérospatiale, ont annoncé que la décision de fabriquer Concorde en série dépendrait de la confirmation des premières options à l'automne. Quel est aujourd'hui le bilan, en dehors de l'espoir récent et fragile du côté japonais et chinois ?

« a) Les lignes américaines (Pan Am, T. W. A., United) se sont refusées à confirmer leurs options. De ce côté, l'affaire est tranchée... »

Elle est, en effet, tranchée : au début du mois d'octobre, les trois compagnies américaines en cause ont confirmé leurs options sur l'appareil Concorde. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Je ne vous ai pas interrompu. Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir me laisser poursuivre.

Je ne mets aucune passion dans ce débat, croyez-moi : seul l'intérêt national me guide.

Dans son article, M. Servan-Schreiber poursuit :

« b) Les lignes allemande (Lufthansa), italienne (Alitalia), hollandaise (K. L. M.) et scandinave (S. A. S.) viennent, à leur tour, de s'y refuser... » c'est-à-dire de renouveler leurs options. Je précise, à l'intention de M. Servan-Schreiber et peut-être aussi de l'Assemblée, que les compagnies Alitalia, K. L. M. et S. A. S. n'avaient pas à renouveler et n'ont pas renouvelé leurs options étant donné qu'elles n'en ont jamais souscrit. Quant à la Lufthansa, elle a, elle aussi, renouvelé son option au début du mois d'octobre.

« Ainsi... » — conclut l'auteur de l'article — « le marché de l'Atlantique Nord s'est fermé. Il représentait quarante-cinq options sur un total de soixante-seize. C'est pourquoi, de toute urgence, on a lancé l'opération Pacifique et l'opération Amérique du Sud. »

Et d'ajouter une troisième affirmation :

« Reste un client sérieux, la Quantas australienne. » — C'est vrai, c'est un client sérieux — « L'option de Quantas, sur les quatre Concorde prévus, expire le 1^{er} octobre. »

« Son directeur général, M. Ritchie, vient de déclarer qu'il ne lui avait pas été possible, malgré les promesses faites en mars par les constructeurs de l'appareil, d'obtenir les confirmations demandées ni sur les performances garanties, ni sur le prix d'achat. »

Cela signifie, dans l'esprit de l'auteur, que la Quantas n'a pas renouvelé ses options. Elle les a renouvelées le mois dernier, et j'ai là, bien sûr, la confirmation des 74 options prises sur Concorde à l'origine par les compagnies de transport intéressées. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Lorsque, sur un problème aussi important — je pourrais même ajouter : aussi grave, car il engage l'avenir d'une partie de notre industrie nationale — et déjà dans un livre paru il y a quelque temps et que chacun a lu, *Le Défi américain*, on relève des erreurs aussi marquées, sans doute commises de bonne foi, cela doit nous rendre attentifs à l'ensemble des affirmations qui viennent d'être produites sur le même sujet par le même auteur.

M. Pierre Leroy-Beaulieu. Très bien !

M. le ministre des transports. Je me suis longuement expliqué sur le prix du Concorde. Quant au prix du billet, il est encore loin, bien sûr, d'être déterminé mais, sur ce point, monsieur Servan-Schreiber, vous avez tenu des propos tellement éloignés de la réalité que je suis tout de même obligé de vous répondre.

Les études qui ont été faites à partir d'un prix de billet légèrement inférieur au prix du billet de première classe des avions subsoniques existants établissent la rentabilité de l'appareil quant à son coût d'exploitation. Par conséquent, nous sommes loin de la perspective affreuse, dantesque même, que vous avez esquissée en parlant d'un prix du billet deux ou trois fois supérieur — si j'ai bien compris — à celui du billet actuel.

Sur ce point, comme sur bien d'autres, monsieur le député, vous êtes en dehors de la réalité et mon devoir est de tenter de vous y ramener ou, en tout cas, d'y ramener l'Assemblée nationale si elle s'en était éloignée, ce dont je ne suis pas assuré.

Sur le fond même de votre amendement et après lecture de l'exposé des motifs qui, selon vous, en justifie le dépôt, je ferai trois remarques.

D'abord, vous paraissez croire que si une partie des crédits utilisés pour Concorde était affectée à la réalisation du programme Airbus nous arriverions beaucoup plus tôt sur le marché et, par conséquent, nous pourrions y marquer mieux notre place. Je vous répondrai simplement que le programme Airbus, comme vous le savez, est exécuté en coopération avec l'Allemagne fédérale et la Hollande. Le fait pour la France de décider aujourd'hui, par le moyen que vous suggérez ou par tout autre moyen, d'accélérer la réalisation de ce programme n'entraînerait pas pour autant la même décision de nos partenaires. Ce serait donc une mesure pour rien.

Ensuite, le projet Airbus, ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, doit aboutir en 1974. Or, selon les prévisions de trafic établies par les services et les compagnies, l'année 1974 marquera un accroissement sensible du transport aérien. Par conséquent, notre avion moyen-courrier de grande capacité trouvera sa place, mais seulement à cette époque. Aussi, vouloir en accélérer la réalisation pour qu'il soit mis en service un an ou dix-huit mois plus tôt ne servirait sans doute à rien, compte tenu des études de marché faites à son sujet.

Voilà pourquoi il m'apparaît tout à fait inutile, sinon dangereux, d'envisager un transfert des crédits destinés à Concorde sur la réalisation de l'Airbus européen.

Ma réponse s'inscrit, bien sûr, dans la perspective que j'ai moi-même ouverte d'une éventuelle coopération soit entre les Etats-Unis et les Européens, soit entre l'Union soviétique et les Européens, pour la réalisation de l'avion supersonique de la deuxième génération.

Ce que j'ai indiqué à l'Assemblée nationale a pu lui démontrer que déjà, très légitimement et très sérieusement, le gouvernement français pouvait y penser et que, non moins légitimement et non moins sérieusement, les représentants qualifiés des deux grandes puissances avaient pris les devants et m'avaient approché dans les conditions que j'ai précisées il y a un instant.

Mais quelle autorité aurions-nous auprès des Américains ou auprès des Soviétiques, ou auprès des deux à la fois, quelle crédibilité serait la nôtre si, alors que nous avons déjà effectué la moitié du parcours, nous interrompions la réalisation du programme de développement du Concorde en raison des difficultés que nous pouvons encore rencontrer et au sujet desquelles — vous le reconnaîtrez — je n'ai pas cherché à biaiser avec la vérité ?

Quelle autorité et quelle crédibilité aurions-nous auprès de ces deux partenaires éventuels si aujourd'hui, par une décision qui ne pourrait être qu'unilatérale, alors que nous sommes deux dans

cette affaire, l'Assemblée, votant votre amendement, monsieur Servan-Schreiber, décidait d'en finir avec le programme Concorde, affirmant par là que nous avons échoué ? Pensez-vous que c'est à partir d'un échec que le concours de la France et de la Grande-Bretagne sera sollicité par les Etats-Unis d'Amérique ou l'Union soviétique ?

Allons ! Soyons sérieux et voyons la réalité en face : dans la mesure où nous saurons poursuivre jusqu'à son terme — et il n'est plus très éloigné — la réalisation du programme Concorde, nous aurons notre place dans la réalisation de l'avion supersonique de la deuxième génération, car les deux plus grandes puissances du monde auront reconnu en cette circonstance les mérites que nous aurons su nous acquérir avec nos partenaires. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Enfin, et ce sera ma dernière observation, dans un mouvement presque pathétique, monsieur le député, vous avez demandé à la fois au Gouvernement et à l'Assemblée de réduire, dans les conditions indiquées par votre amendement, les crédits affectés au programme Concorde pour les reporter sur un autre programme — je le reconnais et j'ai dit ce qu'il fallait en penser — dans le dessein, avez-vous précisé, de sauver l'industrie aérospatiale française, ce qui paraît être votre préoccupation principale.

Mesdames et messieurs les députés, le meilleur moyen non pas de sauver, mais de maintenir et de conforter l'industrie aérospatiale française, n'est-il pas pour notre pays de terminer bientôt ce qu'il a sans doute entrepris de plus audacieux depuis déjà fort longtemps ? Si l'Assemblée nationale devait vous suivre sur la voie où vous voulez l'engager, monsieur le député, l'industrie aérospatiale éprouverait ce soir un sentiment de déception, de révolte et de colère. J'en suis persuadé, car je connais bien ceux qui concourent à faire d'elle ce qu'elle est et à lui donner la place qu'elle occupe dans le monde.

Si l'on veut sauver l'industrie aérospatiale française, il faut repousser l'amendement de M. Servan-Schreiber. Sur cet amendement, monsieur le président, le Gouvernement demande un scrutin public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. La parole est à M. Servan-Schreiber, pour répondre au Gouvernement.

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Monsieur le ministre, je vous répondrai très brièvement.

Vous avez dit que je jouais sur les mots. J'estime que c'est plutôt vous qui jouez sur les mots, mais je n'insisterai pas sur ce point.

Nous nous mettrons sans doute plus facilement d'accord sur ce que je voulais dire, à savoir que ce qui importe ce n'est pas le renouvellement des options, mais leur transformation en commandes fermes, transformation que ni les compagnies américaines ni les compagnies européennes n'ont demandée.

Certes, vous avez parlé aujourd'hui avec une éloquence que je ne saurais égaler, mais, au mois de mars dernier, certaines promesses avaient été faites par vous-même, par le président de l'Aéropatiale et par le directeur commercial de cette société. Ce dernier avait annoncé que des commandes fermes seraient passées avant l'été ; d'après le second, M. Ziegler, ce devait être avant l'automne. Quant à vous, vous aviez dit qu'à votre prochain rendez-vous avec M. Corfield, avant le mois de novembre, il serait possible de fixer le prix d'achat de l'appareil.

Ces déclarations, tout aussi solennelles que celle d'aujourd'hui, sont restées lettre morte parce que la réalité ne correspond pas à ce que vous dites aux Français.

S'agissant de colère et de révolte, point n'est besoin de remonter très loin dans l'histoire. Souvenez-vous de la Lorraine. (*Exclamations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

Alors qu'au mois de juillet on nous avait dit à propos de la sidérurgie ce que vous dites aujourd'hui pour Concorde, nous apprenions, deux mois après avoir été ainsi rassurés et « endormis », que le couperet tombait. Alors, en effet, c'était la révolte.

Je pourrais prendre aussi l'exemple du commissariat à l'énergie atomique et de la filière nucléaire. Pendant douze ans on a tenu des propos rassurants et parlé du même réacteur jusqu'au jour où l'on s'aperçut que nos investissements avaient été gaspillés et que 30.000 chercheurs devaient être mis « au rancart ». Voilà de quoi est menacée notre industrie aérospatiale.

Je suis heureux que vous confirmiez que l'on pourrait, avec des crédits supplémentaires — ceux que je propose — accélérer d'un an ou deux, avez-vous dit, la réalisation du programme Airbus. (*Protestations sur de nombreux bancs de l'union des démocrates pour la République.*) Eh bien, c'est ce qu'il faut faire. C'est ce qu'a fait M. Marcel Dassault, sur fonds publics, pour son

appareil qu'il vendra à titre privé, et je vous remercie pour lui. Je souhaite donc qu'on en fasse autant pour l'Airbus et qu'on le porte au même niveau de développement que l'avion Mercure.

Quand vous dites, enfin, car je ne veux pas prolonger un débat dont je suis heureux que, pour la première fois, il ait eu lieu devant l'Assemblée... (Protestations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Comment cela : « pour la première fois » ?

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Bien que mes souvenirs soient, à certains égards, ceux d'un observateur, je ne me souviens pas qu'un débat contradictoire ait eu lieu sur Concorde à l'Assemblée nationale. (Nouvelles protestations sur les mêmes bancs.)

M. Arthur Moulin. Vous n'y venez jamais !

M. Jean-Jacques Servan-Schreiber. Je me souviens de la propagande du Gouvernement. Mais enfin le débat est engagé.

Vous nous demandez quel crédit on pourrait nous accorder pour l'avion supersonique de la fin de cette décennie si, aujourd'hui, reconnaissant la vérité, nous proposons l'Airbus pour assurer l'avenir de l'Aérospatiale et le plein emploi et non pas Concorde qui, lui n'a aucune chance de se vendre. Même si vous vouliez le donner vous n'y arriveriez pas (Protestations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République) et il faudrait accorder des subventions. Il faudrait que vous ayez la connaissance du marché économique et du marché industriel.

Comme j'ai, moi, à certains égards, la prétention de connaître la règle du marché et que je vois bien qu'il n'y a pas, dans cette Assemblée, telle qu'elle est composée, un marché pour mon amendement, je le retire. (Rires et exclamations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Pierre Mauger. C'est un comble !

M. Hervé Laudrin. Ce n'est pas possible !

M. le président. L'amendement n° 117 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

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

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

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

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

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

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits de la section III. — Aviation civile du ministère des transports.

AGRICULTURE, F. O. R. M. A. ET B. A. P. S. A.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'agriculture, du Fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles et du budget annexe des prestations sociales agricoles.

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

M. Maurice Papon, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, l'ensemble des crédits prévus en faveur de l'agriculture s'élevaient en 1971 à 16.999 millions de francs. Il s'élèvera pour 1972 à 19.154 millions de francs, soit une progression d'ensemble de 12,67 p. 100.

Or le taux d'accroissement de l'ensemble du budget de la nation pour 1972 est de 9,3 p. 100.

En chiffres purs, le projet de budget pour 1972 témoigne donc des bonnes dispositions des pouvoirs publics à l'égard du secteur agricole. En effet, la politique agricole étant ce qu'elle est, il s'agit — on peut enfin le dire par comparaison avec les exercices précédents — d'un bon budget. Le problème est de savoir si cette politique agricole doit rester ce qu'elle est.

Ce qui serait en effet critiquable, dans ce projet de budget, tient moins à la responsabilité propre du ministre de l'agriculture qu'au mode traditionnel de présentation du budget. Nous dénonçons chaque année sans succès ces vices de présentation.

En effet, pour retrouver l'ensemble des concours dont bénéficie le secteur agricole, il est nécessaire de s'engager dans

des recherches laborieuses à l'extrême. Les experts du ministère des finances l'ont eux-mêmes, du reste, si bien ressenti qu'ils se sont efforcés de présenter, dans le fascicule budgétaire, une récapitulation qui témoigne de la validité de nos critiques sans concourir pour autant à la clarté budgétaire nécessaire.

Je rappelle que les crédits destinés à l'agriculture sont pris en charge, d'une part, par le budget de l'agriculture proprement dit, mais aussi par le budget des charges communes, soit au titre des subventions économiques, soit au titre de la contribution de la France aux dépenses du F. E. O. G. A., soit au titre des bonifications d'intérêt émises par la Caisse nationale de crédit agricole ; par le budget des comptes spéciaux du Trésor, soit au titre du Fonds forestier national, soit au titre du fonds de développement des adductions d'eau ; par le budget annexe des prestations sociales agricoles. En outre, les crédits prévus au titre des services généraux du Premier ministre intègrent le fonds de rénovation rurale. Enfin, la partie restante — je veux parler des prélèvements — du montant de la contribution de la France aux dépenses du F. E. O. G. A. est versée directement à celui-ci.

S'y retrouve qui peut ! D'une telle dispersion résultent évidemment une grande confusion et aussi, ce qui est plus grave, le risque d'une certaine dilution des responsabilités.

J'en termine avec ces critiques qui, je le répète, visent essentiellement la pratique budgétaire.

Aux difficultés que nous avons rencontrées pour obtenir toutes les justifications nécessaires au contrôle parlementaire, s'ajoute le caractère quasi clandestin d'une grande partie des crédits, en raison du système des services votés, qui paralyse l'exercice normal et régulier de ce contrôle.

La commission des finances se réserve d'ailleurs d'évoquer ultérieurement, en termes plus généraux, ce problème qui n'est pas nouveau. Mais, pour ce qui concerne en particulier les crédits relatifs à l'agriculture qui relèvent des services votés, je proposerai à l'Assemblée de manifester sa volonté de clarté budgétaire dans le sens de propositions que la commission des finances a adoptées.

En effet, dans le seul document budgétaire dont nous avons disposé et dans lequel est publiée la liste des associations qui reçoivent une subvention, à quelque titre que ce soit, nous avons relevé, non sans surprise, d'ailleurs, au titre de l'agriculture, des dotations en faveur, par exemple, de la société des pâtisseries français ou de l'association française de chirurgie — je ne veux aucun mal ni à l'une ni à l'autre — ou même à des associations ou fédérations de certains départements privilégiés par rapport à d'autres.

A cet égard, la commission des finances a décidé de soumettre à l'approbation de l'Assemblée des propositions qui feront l'objet d'amendements.

En revanche, la commission a constaté que les subventions octroyées aux jardins ouvriers et au Centre national de la coopération agricole étaient supprimées. Elle vous demande, monsieur le ministre, puisqu'elle ne peut naturellement le proposer elle-même, de bien vouloir rétablir ces crédits.

Les pourcentages d'augmentation des crédits témoignent de certains efforts soutenus ou d'effets obtenus grâce à la politique suivie.

Globalement, les dépenses ordinaires augmentent de 7,58 p. 100 d'une année sur l'autre, B. A. P. S. A. inclus ; les dépenses relatives aux moyens des services ne croissent que de 5,68 p. 100, mais celles qui concernent les interventions publiques augmentent de 9,42 p. 100.

Je laisse de côté les dépenses d'équipement, dont parlera tout à l'heure M. Poniatowski, rapporteur spécial. Je me contente de noter, pour clarifier le débat, que le projet de budget pour 1972 marque une orientation nouvelle qui répond aux objectifs du VI^e Plan, les autorisations de programme accusant une progression de 14,61 p. 100. C'est pourquoi ce projet de budget a suscité un jugement favorable, à quelques réserves près.

Les moyens des services augmentent de façon limitée et justifiée dans l'ensemble, à condition toutefois que nous soit donnée l'assurance qu'il n'y a pas de doubles emplois parmi les créations de postes proposées.

La progression intéresse, en effet les services centraux du ministère, essentiellement la réorganisation et la modernisation de l'administration centrale, et notamment le renforcement, que j'estime nécessaire, du service central d'enquêtes et d'études statistiques, pour la raison que nous souffrons manifestement d'une insuffisance de ces enquêtes et études statistiques.

La progression intéresse aussi les services extérieurs, c'est-à-dire le renforcement des personnels des directions départementales — ce qui est une bonne mesure — et du contrôle des services de l'inspection des lois sociales.

La progression s'applique enfin à l'enseignement et à la formation professionnelle, c'est-à-dire à la création d'emplois dans l'enseignement supérieur et dans l'enseignement agricole, ainsi qu'à l'Institut national de la recherche agronomique.

Je n'insiste pas sur quelques anomalies que nous avons relevées et dont M. Poniatowski, vous entretiendra.

Le taux de progression des interventions publiques se répartit différemment selon les types d'action qu'il permet de mettre en œuvre.

D'abord, les dotations des actions éducatives et culturelles, en augmentation de 4.820 millions de francs, visent à assurer, en ce qui concerne les bourses, une harmonisation entre les élèves des classes de techniciens supérieurs de l'enseignement agricole et ceux de l'éducation nationale, et aussi à réduire encore la disparité entre les établissements du secteur public et ceux du secteur privé reconnus par l'Etat.

Toutefois, sur ce point précis, la commission des finances vous demande, monsieur le ministre, de réaliser une réforme plus décisive — ce que vous êtes certainement en état de faire, étant donné l'effort de rapprochement qui se poursuit depuis quelques années — réforme qui consisterait à dispenser les bourses aux élèves sans distinction, qu'ils relèvent de l'enseignement public ou de l'enseignement privé, qui poursuivent les mêmes fins.

Les dotations pour les actions économiques sont inférieures à celles de l'an dernier : moins 10,57 p. 100.

A ce titre, est en accroissement la contribution de l'Etat aux frais de gestion des forêts des collectivités locales, assumés par l'Office national des forêts. Mais si la subvention de l'Etat est majorée, l'article 44 de la loi de finances met à la charge des collectivités locales une part que la commission des finances a jugée trop importante. Mais je n'insiste pas sur ce sujet puisque nous l'évoquerons à l'occasion de l'examen d'un amendement qui a été déposé à cet article 44.

Sont également en accroissement les moyens susceptibles de favoriser le développement des productions déficitaires, en complément, sans doute, du plan de rationalisation de la production porcine, ovine et bovine.

Nous souhaitons être éclairés sur le contenu et sur la portée de ces mesures nouvelles, car l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun nous obligera, au sein de la Communauté économique européenne, à observer une harmonisation des politiques. Il serait paradoxal de créer des primes ici, tandis qu'on devrait les supprimer là.

Nous serons donc attentifs à la réponse que vous ferez à cette question, monsieur le ministre.

Enfin, au chapitre 44-80 apparaît une contribution de l'Etat à la protection de la forêt méditerranéenne. Nous ne pouvons qu'approuver.

Est en régression sensible le concours budgétaire au F. O. R. M. A. ainsi qu'aux autres organismes d'intervention, compte tenu de l'évolution de la politique de soutien des marchés, dont une part importante est, depuis les accords de Bruxelles du 21 avril 1970, assumée par le F. E. O. G. A. et dont la charge s'est atténuée sous l'effet d'un certain rééquilibre engendré par la politique suivie depuis quelques années.

Enfin, les dotations des actions sociales, d'assistance et de solidarité accusent une augmentation de 180.400.000 francs, au titre des moyens mis à la disposition du Fonds d'action sociale pour l'aménagement des structures agricoles, ou F. A. S. A. S. A. L'ajustement prévu permettra l'attribution de 55.000 nouvelles indemnités viagères de départ et le maintien du service des indemnités antérieurement accordées.

A cet égard, on peut s'interroger sur la valeur pratique de l'I. V. D. dite « restructurante », car on constate que son effet est bien plus faible que celui de la restructuration spontanée.

C'est pourquoi la proposition de loi n° 750, depuis longtemps déposée sur le bureau de l'Assemblée, tend à supprimer l'I. V. D. restructurante et à étendre à tous les actifs agricoles le bénéfice de l'I. V. D. complément de retraite, étant entendu que le coût de l'opération ne serait pas plus élevé que celui des deux I. V. D. cumulées.

Nous aimerions, monsieur le ministre, connaître votre position à ce sujet.

Les crédits concernant les interventions publiques conduisent en effet, tout naturellement, à évoquer le fond des choses et à se demander si ces interventions sont efficaces dans le cadre de la politique arrêtée et poursuivie, ou si, au-delà même du coût de ces interventions, la politique qu'elles traduisent est fondée, en termes économiques et sociaux.

Sans doute une étude exhaustive du problème ainsi posé devrait-elle comprendre l'examen préalable de l'évolution des revenus de l'agriculture. A cet égard, je prie mes collègues de se reporter au rapport écrit, qui est explicite sur ce point.

On doit observer que, pour 1970, le taux de croissance s'est légèrement relevé. Mais il convient d'assortir cette constatation d'une double réserve : les charges se sont accrues, en francs courants, en même temps que les prix et les disparités régionales — souvent dénoncées — demeurent.

Pour 1971, on constate que le rattrapage de la dévaluation a été achevé en août dernier et que les prix européens ont été, depuis lors, fixés de telle sorte que le rapport des prix entre productions végétales et productions animales se révèle plus favorable : plus 2 p. 100 pour le blé et plus 6 p. 100 pour la viande bovine.

Il faut ajouter que la France en refusant notamment de s'associer à certains de ses partenaires et en maintenant énergiquement une parité fixe pour le franc, a adopté dans la crise monétaire internationale une position éminemment favorable aux intérêts de notre agriculture. Sur ce point, nous ne pouvons qu'appuyer la position du gouvernement français.

Pour assurer l'avenir de la Communauté européenne, surtout à l'heure de l'entrée de la Grande-Bretagne, il est nécessaire qu'un accord monétaire intervienne rapidement. Il n'est pas vain de l'espérer.

Il paraît donc plus opportun, et même plus urgent, puisqu'il s'agit de politique à long terme et que tout attermolement engage davantage vers la formation de structures de moins en moins réversibles, d'évoquer l'efficacité économique et sociale de la politique de soutien, à un moment précisément où le coût budgétaire devient moins lourd pour la collectivité nationale et alors que le sujet peut être abordé avec moins de passion, disons plus de sérénité que naguère.

Au demeurant, M. Godefroy retracera l'évolution des charges du F. O. R. M. A. pour illustrer ce propos. Mais nous savons bien d'ores et déjà que ce répit peut être bref, car le transfert des charges n'implique pas nécessairement une modification des orientations et, en tout cas, ne supprime pas les aléas du marché.

L'efficacité économique de la politique de soutien des marchés se mesure à la croissance de la production agricole, à l'infléchissement de ses structures et au développement de nos échanges extérieurs.

Au cours des dix dernières années, la production a augmenté en volume de 45 p. 100. Mais cette croissance a affecté inégalement les productions, soit, pour les productions végétales, plus 52 p. 100, pour les productions animales, plus 42,5 p. 100, avec des pointes extrêmes, comme pour les oléagineux — plus 422 p. 100 — et l'aviculture — plus 206 p. 100 — ou, au contraire, comme pour les porcs, régression de 1,7 p. 100. Ces chiffres soulignent les disparités de l'évolution à cet égard.

Quant à la croissance en valeur, elle atteint, pour la même période, 84 p. 100, à savoir 80 p. 100 pour les productions végétales et 87 p. 100 pour les productions animales ; la part des céréales étant passée de 11,7 p. 100 à 14,4 p. 100 et les oléagineux ayant fait un bond de 300 p. 100.

Ces évolutions divergentes, disparates, tiennent au niveau différentiel du soutien réservé aux divers produits. On sait, du reste, depuis longtemps, que la hiérarchie des prix européens a privilégié les productions végétales par rapport aux productions animales. C'est devenu un lieu commun et les correctifs apportés en 1971 restent très modestes pour engendrer des phénomènes plus satisfaisants pour l'avenir.

Quant aux exportations, si, depuis 1967, notre pays les a doublées dans le monde, il a quadruplé ses ventes à destination des Etats membres de la Communauté économique européenne. Ce serait là un très large succès agréable à enregistrer s'il n'était atténué par l'exploration d'une part de plus en plus grande de produits bruts et l'importation d'une part de plus en plus élevée de produits élaborés.

Je n'ai pas besoin d'insister sur l'antinomie relative de ces deux situations. Telles sont les conclusions que l'on peut dégager sur la croissance et les structures de la production et du commerce extérieur. Cette efficacité économique ne doit pas être sous-estimée alors qu'elle risque plutôt, en matière sociale, d'être surestimée.

L'efficacité sociale de la politique de soutien des marchés donne lieu, depuis bien longtemps, en effet, à des controverses auxquelles vous avez naguère participé, monsieur le ministre, avec certains d'entre nous. S'il est devenu rituel d'invoquer, comme on l'a dit, une modulation des soutiens par produits, par régions, voire par exploitations, modulations dont la nécessité a été reconnue pour plus d'efficacité et plus de justice, les analyses qui ont conduit à ces conclusions restent toujours très prudentes. C'est qu'il leur manquait en effet, jusqu'à présent, une sorte d'illustration chiffrée.

Or, pour autant qu'on peut porter foi aux études statistiques — et vous savez combien les éléments en sont fragmentaires, difficiles à réunir et plus difficile encore à interpréter — on doit aujourd'hui s'efforcer de rechercher la part qu'occupe dans

la valeur de la production agricole le montant des sommes que l'Etat et la Communauté économique européenne consacrent à cette politique.

Le pourcentage du coût budgétaire du soutien des marchés par rapport à la valeur commerciale de la production agricole s'élevait à 3,39 p. 100 en 1965, 8,10 p. 100 en 1968, 5,85 p. 100 en 1970. Je répète que ces pourcentages déterminent approximativement la part qu'occupe, dans la valeur de la production agricole, le montant des sommes que l'Etat et la Communauté européenne consacrent à la politique de soutien.

On voit, par ces chiffres, que cette participation de la collectivité nationale atteint des niveaux que l'on peut considérer comme relativement modestes.

Si l'on recherche à affiner l'analyse par produit, en comparant la valeur de la production entre les divers types de produits et le coût budgétaire du soutien des marchés s'appliquant à ces produits, on obtient pour l'année 1968 — seuls chiffres que je possède — 20,95 p. 100 pour les céréales, 49,89 p. 100 pour les betteraves, 46,73 p. 100 pour les oléagineux, 8,46 p. 100 pour le lait à la ferme et seulement 0,53 p. 100 pour la viande.

Certes, ces proportions subissent ce que l'on appelle des pertes de ligne et ne bénéficient pas intégralement aux producteurs. Il resterait donc, pour parfaire le raisonnement et le parachever, à déterminer le montant de l'aide réellement perçue par les exploitants agricoles. Compte tenu — vous n'en serez pas étonnés — de l'insuffisance des informations statistiques, il n'a pas été possible de procéder à cette étude, mais il a paru possible d'apporter quelques éléments de réponse dans le seul secteur des céréales, que vous trouverez d'ailleurs dans le rapport écrit.

M. le président. Monsieur Papon, vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Maurice Papon, rapporteur spécial. Je termine, monsieur le président.

Ces chiffres ne révèlent rien que nous ne sachions déjà, à savoir la disparité naturelle entre régions naturelles favorisées ayant vocation à l'exploitation céréalière et les régions plus défavorisées. Le mérite de cette tentative est de chiffrer cette disparité et d'en apprécier l'incidence sur les exploitations en fonction de leurs dimensions.

C'est ainsi que, pour une région naturellement céréalière, les exploitations de superficie comprise entre 50 et 100 hectares bénéficieraient de subventions de l'ordre de 30.000 francs par exploitation, tandis que les exploitations d'une superficie inférieure à 10 hectares recevraient, pour leur part, l'équivalent de 2.000 francs par exploitation.

Il s'agit, bien entendu, de moyennes et d'approximations mais elles illustrent, en tout cas, chiffres en mains, la nécessité de fonder les interventions économiques de l'Etat en les modulant selon la production, la région et, sans doute, l'exploitation, et il serait intéressant de pousser l'étude sur les productions animales, mais nous n'en avons pas actuellement les moyens.

Il semble en résumé que l'efficacité sociale de la politique de soutien des marchés ne soit pas conforme aux objectifs assignés; mais il apparaît aussi — ce qui est fort important — que l'exploitation familiale, de superficie ordinairement modeste par définition, n'est pas celle qui charge spécialement le coût de ces soutiens; ce n'est pas elle qui coûte le plus cher.

Je pourrais ajouter, si je n'étais pas tenu par le temps, un développement relatif au caractère général de ce phénomène, car, au sein de la communauté européenne, ces disparités régionales, au sens européen du mot, sont également mises en évidence par des chiffres que je regrette de ne pas avoir le temps de citer.

Mes chers collègues, j'ai conscience que cette politique des soutiens n'est pas la seule pièce de la politique agricole générale. Il y a celle aussi qui vise à améliorer l'appareil de production — ce sont les crédits d'équipement. Je ne parle pas non plus des dépenses engagées sous forme d'aides sociales, que nous verrons plus spécialement à l'occasion du budget des prestations sociales agricoles que rapportera M. Collette; mais, quelles que soient les solutions données aux répartitions des charges entraînées de ce chef, les problèmes d'évolution demeurent et, naturellement, appellent des réformes pour faire disparaître ou, en tout cas, atténuer autant que faire se peut ces disparités. Cela est valable dans le cadre national comme dans le cadre communautaire. L'une des réformes les plus urgentes à envisager serait la mise sur pied d'une politique de l'élevage, pratiquée moins sous forme d'aides à l'élevage que par l'organisation de la commercialisation dans des conditions telles que prix et rentabilité seraient en rapport direct. Au reste, nous avons lu récemment certains thèmes de réforme que vous nous avez énoncés, monsieur le ministre. Ils rejoignent, semble-t-il, les nôtres dans l'ensemble.

Sous le bénéfice de ces observations, et la politique agricole étant ce qu'elle est, je vous propose, mesdames, messieurs, d'adopter le projet de budget de l'agriculture, sous réserve des amendements présentés que nous examinerons ultérieurement.

Vous ne serez pas surpris, monsieur le ministre, si je vous dis en terminant que le budget de l'agriculture est satisfaisant, mais mal utilisé. Vous avez l'occasion de le mieux utiliser, grâce à une politique plus sélective qui, de crédits de mendicité, fera des crédits d'efficacité. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Poniatowski, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'agriculture.

M. Michel Poniatowski, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, il faut, certes, se féliciter de la progression des crédits prévus en faveur de l'agriculture en 1972 par rapport à 1971, soit 12,7 p. 100, alors que la progression de l'ensemble du budget reste limitée à 9,3 p. 100.

A cette première constatation, il convient d'ajouter que les dépenses civiles d'équipement augmentent de manière non négligeable, puisqu'elles passent de 1.848 millions de francs, en 1971, à 2.118 millions de francs en 1972, traduisant ainsi une progression de l'ordre de 14,6 p. 100.

Ces motifs de satisfaction, qu'il convenait de souligner, ne sauraient cependant être acceptés sans nuance.

En effet, si l'augmentation en valeur absolue des crédits prévus en faveur de l'agriculture atteint 2.150 millions de francs, on doit noter que le budget annexe des prestations sociales agricoles absorbe la moitié de ces dotations nouvelles et que les bonifications d'intérêt afférentes aux emprunts émis par la caisse nationale de crédit agricole en représentent le quart.

Ainsi seulement 500 millions de francs de crédits de paiement nouveaux sont consacrés à l'accroissement des moyens de la politique de soutien des marchés, d'une part, et aux dépenses ordinaires et en capital du ministère de l'agriculture, d'autre part.

Certes, pour ces dernières, il est plus significatif d'appréhender la croissance des autorisations de programme, qui s'élèvent à 14,6 p. 100 par rapport à 1971, étant entendu qu'elles ne représentent toutefois, en valeur absolue, un montant de 270 millions de francs, soit, approximativement, 2 p. 100 de l'ensemble des crédits bénéficiant à l'agriculture.

Cette marge de manœuvre limitée n'est pas de nature à provoquer l'enthousiasme, même si elle est supérieure à celle de l'an passé. Les dotations du budget d'équipement pour 1971, que nous avions examinées alors, atteignaient, en francs constants, 74 p. 100 à peine de celles qui étaient ouvertes au titre de l'exercice 1968.

Au demeurant, l'effort ainsi consenti est inférieur à celui qui est prévu en faveur des autorisations de programme des dépenses civiles d'équipement de l'Etat pour 1972 en progression, elles, dans l'ensemble, de 20 p. 100.

Dans ces conditions, s'il convenait de souligner la volonté nouvelle que traduit le projet de budget que vous nous présentez, il était opportun de ramener à sa véritable dimension la progression des dépenses civiles d'équipement qu'il consacre.

A ces premières remarques, j'ajoute que le projet de budget pour 1972 assure un taux de croissance moyen plus élevé pour les équipements collectifs ruraux que pour les équipements productifs agricoles. Les premiers progressent de 15,2 p. 100; quant aux seconds leur croissance est limitée à 9,6 p. 100 en francs courants et à 5,9 p. 100 en francs constants.

Cette situation n'est pas sans inconvénient, notamment dans les domaines du remembrement, de l'hydraulique et de l'habitat rural. Il en va de même en matière d'adduction d'eau, même si, globalement, la croissance des autorisations de programme qui les concernent peut apparaître satisfaisante, compte tenu des efforts faits en matière d'assainissement.

Enfin les crédits prévus en faveur de l'électrification rurale m'apparaissent limités à un moment où s'impose dans ce domaine la mise en œuvre urgente d'un programme de travaux accélérés. A cet égard, pourquoi le Crédit agricole qui envisage de créer une série d'organismes, par exemple la Samdavi en ce qui concerne l'assurance sur la vie, voyages-conseils pour nos loisirs, Agritel pour l'équipement téléphonique, ne créerait-il pas un organisme facilitant et accélérant le programme complémentaire d'électrification rurale ?

Pour l'essentiel, nos observations touchant la politique d'équipement agricole sont consignées dans le rapport que nous avons établi avec M. Papon. Je me bornerai à y ajouter quelques réflexions de portée plus particulière.

Tout d'abord je rappelle, ainsi que M. Papon et moi-même avons eu l'occasion de le signaler, les difficultés rencontrées par la commission des finances pour exercer son contrôle. Ces difficultés se retrouvent tous les ans, mais, cette année, elles ont été particulièrement gênantes. D'ailleurs, M. le président de la commission des finances s'est fait l'interprète de nos préoccupations et j'espère que, l'an prochain, les réponses à nos questions nous permettront d'être mieux éclairés, en temps utile, sur le contenu du budget de l'agriculture.

C'est d'autant plus nécessaire que la dispersion des crédits affectés à l'agriculture atteint un tel degré de complexité — et c'est un euphémisme — que seuls quelques experts avertis parviennent, après beaucoup d'efforts, à s'y retrouver.

Je ne crois pas que cet émiettement des crédits soit favorable à une saine gestion comme à la définition et à la mise en œuvre d'une politique agricole cohérente.

En outre, si j'ai noté avec satisfaction la faible croissance des dépenses ordinaires, M. Papon sera sans doute d'accord avec moi pour vous demander, monsieur le ministre, si les réformes successives de votre ministère n'ont pas entraîné des doubles emplois qui mériteraient d'être corrigés.

Je voudrais, notamment, que vous nous précisiez si la création de l'office national des forêts n'a pas laissé subsister une administration de tutelle dont les effectifs, malgré les récents transferts opérés au bénéfice du ministère de l'environnement, sont supérieurs aux besoins réels de votre département.

Dans un ordre d'idées analogue, nous avons constaté que le personnel de l'enseignement agricole comptait près de 10.000 personnes pour un peu plus de 41.000 élèves. Ne pensez-vous pas que ce rapport de un à quatre — et de un à sept pour les enseignants — est préoccupant, indépendamment des problèmes que pose la mise en œuvre d'une politique dynamique en ce domaine ?

Pour ma part, je n'ai pas la certitude que le contenu et les orientations actuelles de l'enseignement agricole soient adaptés aux exigences de notre temps et je crains que, trop jeunes, on n'enferme 40.000 enfants dans une seule orientation et que, trop tôt, on ne les contraigne à s'engager dans une seule voie. Cette observation vaut pour l'enseignement secondaire. Mais pour l'enseignement supérieur, au contraire, je reste persuadé qu'il conviendrait d'accroître les efforts déjà engagés, notamment en vue d'assurer la formation d'ingénieurs spécialisés dans le domaine des industries agricoles et alimentaires.

Indépendamment des problèmes d'encadrement qui affectent le secteur des industries agricoles et alimentaires, il convient de souligner la timidité des restructurations actuelles, les risques d'une mainmise de l'étranger, déjà bien amorcée, et notre insuffisante agressivité commerciale sur les marchés extérieurs. Or le volume, les possibilités, le potentiel de l'agriculture française sont étroitement liés à l'existence d'une industrie alimentaire dynamique, exportatrice et, monsieur le ministre, française.

Si cette situation tient à des comportements traditionnels condamnables, je me demande s'il ne conviendrait pas d'en infléchir le cours, par des aides plus importantes et mieux coordonnées du crédit agricole, d'une part, et de l'institut de développement industriel, d'autre part.

Je sais que vous avez prescrit au crédit agricole de poursuivre une action dans ce sens, et il me serait agréable que vous en rappeliez les orientations et, si possible, les résultats.

Il serait utile, à cette occasion, de définir le rôle de la future filiale du crédit agricole, Unicredit, qui sera chargée du financement de l'industrie alimentaire.

En revanche, pour l'I. D. I. je crains que la voie dans laquelle il s'est récemment engagé — j'évoque ici par exemple les prêts envisagés tant pour le plan calcul, la C. I. I., que pour les chantiers navals de La Ciotat — ne le détourne des objectifs qui avaient présidé à sa mise en place et qui devaient, en particulier, favoriser son action dans le domaine de la restructuration de l'industrie alimentaire.

Aussi m'apparaîtrait-il souhaitable qu'en liaison avec M. le ministre de l'économie et des finances vous vous efforciez de définir et de faire respecter certaines directions d'action qui permettent au crédit agricole d'une part de venir en aide aux entreprises de moyenne dimension manquant de fonds propres, d'autre part de porter un intérêt plus soutenu au secteur des industries agricoles et alimentaires conformément aux orientations du VI^e Plan.

Ce n'est que grâce à cette coordination, monsieur le ministre, que nous pouvons espérer soustraire largement et durablement ce secteur à la pénétration étrangère.

Si ces problèmes appellent des solutions efficaces, ceux qui relèvent de la nécessaire sauvegarde de l'exploitation familiale m'apparaissent tout aussi essentiels.

Dans cette perspective, je partage l'opinion émise par le Président de la République, selon laquelle cette orientation répond à « des exigences politiques et sociales évidentes, mais aussi plus générales, dans le cadre d'une politique de l'environnement français ».

Cet objectif, qui, contrairement aux apparences, n'est pas incompatible avec l'organisation économique, doit permettre de conserver dans notre pays des structures sociales stables. Pour ce faire, je ne suis pas certain que la politique globale et différenciée actuellement appliquée soit la meilleure.

Enfin, monsieur le ministre, nous avons été, mes collègues et moi-même, saisis des difficultés qui apparaissent dans l'application de l'imposition au bénéfice réel des exploitants dont le chiffre d'affaires est supérieur à 500.000 francs. Il n'est pas question de remettre en cause cette mesure, mais peut-être pourrait-on prévoir des dispositions transitoires pour l'application de la loi.

L'avenir de l'agriculture française dépend de nombreuses conditions, mais il dépend aussi de deux préalables : une monnaie nationale à parité fixe, un ordre monétaire européen stable, protégeant les économies et les finances des nations européennes contre les ingérences extérieures excessives et pernicieuses.

Il est indispensable que le Gouvernement poursuive une action européenne définissant cet ordre monétaire stable et favorisant aussi une redistribution plus équitable de l'aide à l'agriculture.

Sous réserve de ces observations et de l'adoption des différents amendements qui ont reçu son accord, la commission des finances a approuvé le projet de budget de l'agriculture pour 1972. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. La parole est à M. Le Bault de la Morinière, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'agriculture.

M. René Le Bault de la Morinière, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, la situation de notre agriculture se caractérise actuellement par une relative mais réelle amélioration. Cependant, si l'on considère le contexte économique, de nouveaux facteurs d'inquiétude sont apparus au cours des derniers mois.

En premier lieu, l'absence de parités fixes entre les monnaies de la Communauté économique européenne paraît très préoccupante pour un secteur aussi étroitement tributaire des débouchés européens.

Plus graves peut-être sont les conséquences, pour ce secteur, de l'élargissement de la Communauté économique européenne. En effet, si nos exportations de produits végétaux doivent en être renforcées, en revanche les agricultures britannique, danoise, irlandaise sont pour nos productions animales des rivales très dangereuses dont la concurrence est de nature à aggraver les disparités qui existent déjà au sein de notre agriculture, au détriment du secteur de l'élevage.

Il en est de même pour nos industries agricoles et alimentaires qui, présentement, sont dans l'ensemble surclassées par la puissance industrielle et financière de leur concurrente britannique.

Or les atouts naturels d'un pays ne suffisent plus pour assurer sa prospérité agricole, et l'expérience de la Communauté a montré que les positions perdues au départ le sont souvent de façon définitive.

Par ailleurs, si une modernisation accélérée est plus que jamais nécessaire, elle ne saurait se réaliser selon des schémas contraires aux principes définis par la loi d'orientation agricole, ni en particulier à la promotion des exploitations moyennes à gestion familiale, qui doivent rester la base de notre économie agricole.

A cet égard, monsieur le ministre, il serait souhaitable que nous connaissions en temps utile, c'est-à-dire avant d'être placés devant le fait accompli, les principaux aspects des projets de directives de Bruxelles, et qu'un large débat s'instaure rapidement devant notre Assemblée.

La commission de la production et des échanges, pour sa part, ne pourrait accepter toute politique qui éliminerait de la marche vers le progrès un nombre considérable de nos exploitations. Elle est en effet convaincue que le plein emploi des ressources peut être efficacement réalisé sans gigantisme, au prix d'un effort d'organisation et de coopération.

Il convient enfin que l'intégration de notre agriculture dans l'économie moderne soit favorisée par les pouvoirs publics, y compris dans le domaine fiscal. Or l'interprétation donnée par l'administration de la loi sur les baux à long terme et la non-paragraphation du décret prévu par la loi du 26 décembre 1969, soumettant à des droits réduits les acquisitions foncières propres à améliorer la rentabilité des exploitations agricoles, vont à l'encontre de l'adaptation des structures que, par ailleurs, vous cherchez à promouvoir.

En ce qui concerne la taxe sur la valeur ajoutée, l'agriculture est pénalisée par la règle du « butoir » et par l'insuffisance des remboursements forfaitaires. Cette pénalisation, qui financièrement se chiffre à plus de 700 millions de francs, entraîne, en outre, sur le plan économique, l'affaiblissement de l'effet d'incitation de la T. V. A à la modernisation.

Il reste aussi à préciser les éléments d'une fiscalité directe spécifique susceptible d'être appliquée non à une petite minorité, mais à un nombre important d'exploitations agricoles et tenant compte très largement, par conséquent, des contraintes qui sont propres au secteur de l'agriculture, ce qui semble ne pas être le cas si l'on en juge par le décret en préparation.

Pour apprécier ce budget, il convient de laisser parler les chiffres. Le regroupement de l'ensemble des dotations fait apparaître les taux de progression suivants : ensemble des crédits consacrés à l'agriculture, 12,7 p. 100 ; dépenses ordinaires, 13,7 p. 100 ; crédits de paiement des dépenses en capital, 3,5 p. 100 ; autorisations de programme nouvelles, 14,6 p. 100.

L'établissement d'une comparaison, sur des bases rigoureusement identiques, entre les deux exercices exige aussi que l'on tienne compte de la suppression du régime de la ristourne sur le prix des matériels agricoles : les agriculteurs non assujettis à la T. V. A. seront automatiquement placés dans le régime du remboursement forfaitaire, ce qui provoque une économie de 59 millions de francs. Il faut aussi tenir compte du transfert du ministère de l'agriculture à celui de l'environnement de divers crédits représentant quelque 25 millions de francs en année pleine.

La progression réelle de vos crédits, monsieur le ministre, dépasse donc légèrement les pourcentages qui ont été signalés.

Cette progression, a-t-on dit, porte surtout sur les crédits d'équipement ; mais il convient de rappeler le niveau très modeste auquel les autorisations de programme avaient été réduites depuis 1969. Il s'agit, en fait, d'un redressement déjà sensible et surtout encourageant par les orientations qu'il dénote pour l'avenir.

Je ne traiterai pas des dépenses d'ordre social ni du soutien des marchés, qui font l'objet d'avis spéciaux.

En ce qui concerne les dépenses ordinaires, la commission aurait certainement apprécié un effort supplémentaire en faveur de la protection du consommateur — et, du reste, du producteur lui-même — sur le plan de la qualité. Or le service de la protection des végétaux ne dispose dans notre pays que d'un technicien pour 5.900 exploitations, alors que la proportion est de 1 pour 1.201 en Allemagne et de 1 pour 444 aux Pays-Bas.

Les effectifs de l'inspection sanitaire des viandes, quant à eux, sont nettement insuffisants eu égard à l'importance des tâches qui ont été transférées des collectivités locales à l'Etat.

Pour les bourses d'enseignement, la commission a constaté avec regret la non-réalisation de la parité des attributions entre les établissements à temps plein des secteurs public et privé.

En effet, le nombre des bourses accordées maintient entre les deux secteurs une disparité contraire aux principes de la liberté de choix qui doit être assurée aux familles.

Il reste aussi nécessaire de préciser les moyens qui seront dégagés pour financer l'extension des programmes de développement agricole devant le plafonnement des taxes parafiscales, taxes qu'il ne paraît pas possible d'étendre aux produits ne bénéficiant pas d'une garantie réelle de marché aussi efficace que celle des produits végétaux actuellement taxés. Nous aimerions sur ce point connaître la position du Gouvernement.

L'ensemble des dotations affectées à la couverture des calamités agricoles passe de 84 millions en 1971 à 113 millions pour 1972, soit une augmentation de 34,5 p. 100, en raison de l'accroissement des prêts à la viticulture.

Cependant, la part de l'Etat dans les dotations prévues pour le fonds national des calamités ne paraît pas tenir compte des dommages subis par la conchyliculture et n'équilibre pas les ressources demandées à ce titre à la profession.

Enfin, les succès remarquables obtenus dans la lutte contre certaines maladies du bétail ne permettent pas de relâcher l'action des services vétérinaires, en raison notamment des contagions toujours menaçantes dans les départements frontaliers. Aussi la commission est-elle surprise que soit envisagé, pour dégager une partie des ressources indispensables contre la brucellose, un abattement sur les crédits qui sont destinés à la poursuite des autres interventions et plus spécialement de la lutte contre la fièvre aphteuse.

Elle estime qu'en procédant à une telle opération le Gouvernement prendrait la responsabilité d'une recrudescence possible de la maladie, qui serait en définitive infiniment plus coûteuse pour notre économie.

Il faudrait, par ailleurs, que les indemnités d'abattage de bovins soient uniformisées, quelle que soit la maladie, tuberculose ou brucellose par exemple. Or, si mes renseignements sont exacts, ce n'est pas le cas actuellement.

En ce qui concerne les crédits d'équipement, certaines obscurités contrarieront l'exercice du contrôle parlementaire, ainsi que plusieurs rapporteurs l'ont déjà souligné.

Il en est ainsi, notamment, pour les subventions à l'aménagement des bâtiments d'élevage, dont les crédits sont prélevés depuis plusieurs années concurremment sur le chapitre 61-72, constructions rurales, sur le fonds d'action rurale et sur le F. O. R. M. A., de telle sorte qu'aucune appréciation n'est possible sur l'évolution exacte de l'effort budgétaire.

Le projet de budget pour 1972 comporte une difficulté nouvelle avec la création d'un chapitre 61-67 regroupant l'ensemble des autorisations de programme destinées aux opérations de rénovation rurale.

Ces crédits, antérieurement répartis dans différents chapitres, ne font plus en effet l'objet que d'une ventilation sommaire entre les opérations d'équipement rural, les actions forestières et l'orientation des productions.

Au total, les crédits d'équipement affectés à la politique de rénovation progressent de 80 à 100 millions de francs, soit 25 p. 100.

Aussi peut-on difficilement comparer sur les mêmes bases les crédits ouverts aux différents chapitres en 1971 et 1972. Or la répartition des crédits importe, bien entendu, tout autant que leur évolution globale. L'analyse de ce budget révèle en particulier que les crédits destinés aux équipements directement productifs progressent de façon généralement plus modeste que les crédits destinés aux infrastructures intéressant l'ensemble de la population rurale. Il convient cependant de ne pas trop systématiser cette opposition qui méconnaît le rôle considérable des aménagements collectifs dans la modernisation des activités agricoles elles-mêmes.

Je ne procéderai pas à la présentation détaillée de ces crédits, qui figure dans mon rapport écrit et sur laquelle plusieurs de nos collègues auront peut-être l'occasion de revenir. Je me bornerai donc à quelques conclusions.

En ce qui concerne l'indemnité viagère de départ, la commission a constaté le non-aboutissement du projet de loi en cours de navette, mais elle a estimé qu'en attendant il est indispensable de remédier dans l'immédiat à certaines insuffisances touchant aux conditions d'octroi de l'indemnité complémentaire de restructuration, dans le cas de cession en bloc d'une exploitation pour lequel une fois la surface minimale d'installation devrait suffire — actuellement il faut deux fois la surface minimale d'installation — et dans celui des fermiers âgés, au bénéfice desquels des promesses ont été faites.

En ce qui concerne les dotations proposées, la commission souhaiterait que, compte tenu de la modification du régime des carburants détaxés intervenue en 1971, les investissements productifs atteignent au minimum le niveau des objectifs du Plan.

Elle observe également que, dans des domaines tels que le remembrement, l'hydraulique, le stockage, la transformation, les augmentations proposées demeurent encore assez symboliques. Elle est unanime à demander l'augmentation des moyens budgétaires consacrés aux adduction d'eau et je pense que nous en entendrons beaucoup parler au cours de ce débat. L'effort devrait pouvoir être accentué en faveur des départements les plus mal desservis, sans qu'il en résulte une sorte de pénalisation pour ceux qui ont déjà consenti un large autofinancement.

Un rapport ressemble toujours, monsieur le ministre, à un inventaire de revendications. Celles-ci ne doivent pourtant pas cacher l'essentiel, c'est-à-dire le fait que, dans l'ensemble, la commission de la production et des échanges a jugé le budget de l'agriculture pour 1972 satisfaisant et courageux. C'est pourquoi elle vous demande, mes chers collègues, de l'adopter. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Bordage, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour l'enseignement agricole.

M. Augustin Bordage, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, le budget de l'enseignement agricole se caractérise, cette année encore, par sa modicité, pour ne pas dire sa déconcertante stabilité.

Il n'est pas besoin, cependant, de rappeler que son objet est de former des hommes dont dépend, bien sûr, l'avenir de notre agriculture, mais aussi l'avenir de notre société en général, compte tenu de la technicité qui affecte les méthodes d'exploitation sur le plan professionnel, compte tenu aussi du milieu de vie et du climat psychologique. A quoi s'ajoute la nécessité de mettre à la disposition des ruraux ou de ceux qui se définissent comme tels les moyens d'éducation, de formation, de promotion qui répondent à leur vocation humaine.

C'est pourquoi la commission de l'éducation du VI^e Plan a été formelle :

« Non seulement les enseignements agricoles ne doivent pas décroître comme la population active agricole, mais ils doivent être vigoureusement renforcés. L'enseignement agricole se plie donc aux nécessités du monde rural. Il n'est pas une entreprise de ségrégation comme on l'entend encore dire parfois ; bien au contraire, cet enseignement fait cesser une ségrégation de fait qui provenait de la non-adaptation des programmes à certains enfants. »

Par suite, la structure des établissements demeure à l'échelle humaine ; la plupart des élèves sont internes et des équipements sportifs et socio-culturels sont mis en place dans la plupart des cas.

Il faut noter, par ailleurs, que ces structures évoluent dans le sens d'une harmonisation avec l'enseignement organisé par l'éducation nationale. Cette harmonisation, toutefois, se doit de respecter, dans la mise en place des structures, la personnalisation de l'enseignement à caractère agricole.

A cet égard, sur le plan des enseignements généraux et professionnels, il conviendra de tenir compte de cette personnalisation dans l'application de la loi d'orientation sur l'enseignement technologique du 16 juillet 1971, notamment en ce qui concerne le transfert éventuel aux C. E. S. des classes de quatrième et de troisième du cycle long et la transformation en classes préprofessionnelles des quatrième et troisième du cycle court.

Au regard de ces considérations, le budget de l'enseignement agricole pour 1972 se présente, sur le plan des crédits qui lui sont affectés, en augmentation d'environ 9 p. 100 par rapport à celui de 1971.

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture. Un peu plus.

M. Augustin Bordage, rapporteur pour avis. Un peu plus en effet, monsieur le secrétaire d'Etat.

Tant en crédits de fonctionnement qu'en autorisations de programme, il s'élève en effet à 635 millions de francs contre 572 millions l'année dernière, dont 551 millions de francs pour les crédits de fonctionnement, contre 522 millions en 1971 et 84 millions de francs en autorisations de programme contre 50 millions en 1971.

M. Michel Cointat, ministre de l'agriculture. Ce n'est pas la stagnation !

M. Augustin Bordage, rapporteur pour avis. Mais il est à noter qu'outre ce chiffre de 50 millions il avait été prévu en 1971 un crédit de 30 millions de francs au fonds d'action conjoncturelle, dont aucun crédit n'a été débloqué sur l'exercice de référence.

Cette remarque me conduit à souligner que le volume des crédits d'équipement pour 1972 ne rattrape pas, et de loin, les amputations subies en 1969 par ce poste budgétaire.

Par ailleurs, l'évolution et le pourcentage des crédits d'enseignement agricole au ministère de tutelle — celui de l'agriculture — n'ont pas suivi la même progression que ceux de l'éducation nationale, et cela en dépit du fait que l'enseignement agricole a cessé d'être considéré comme un enseignement de deuxième catégorie et que nombre de ses établissements publics ou privés pourraient faire figure d'établissements modèles.

Par rapport aux prévisions d'équipement retenues pour le VI^e Plan — 450 millions au lieu des 675 millions jugés nécessaires pour les cinq années du Plan — on s'éloigne cette année encore du montant nécessaire à leur réalisation. Pour 1971 et 1972, on atteindra 134 millions au lieu des 180 prévus pour les deux années. Il est vraisemblable que l'hypothèse médiane — 450 millions de francs — retenue pour la durée du Plan ne sera pas atteinte, compte tenu qu'il aurait fallu 90 millions de francs par an au minimum.

Par ailleurs, on peut se demander quelle considération est portée à l'enseignement agricole au regard de la déclaration de priorité en faveur des enseignements technologiques formulée dans la loi portant approbation du VI^e Plan.

Pour ce qui est des perspectives d'implantation, le projet de planification est à la discrétion de la commission nationale de la carte scolaire agricole, dont la première réunion a eu lieu le 21 janvier 1971 : ses travaux dureraient, paraît-il, plusieurs mois, peut-être même plusieurs années...

A ce point de mon propos, je voudrais signaler les profondes inquiétudes du monde rural et de la profession agricole en particulier au sujet des retards apportés dans la mise en place d'établissements nouveaux, au sujet aussi de la survivance des établissements existants, notamment dans le secteur privé.

La commission nationale de la carte scolaire agricole donne l'impression d'œuvrer loin des réalités dynamiques, sans se sou-

cier suffisamment de la précarité de la situation présente au regard de la modicité de la substance budgétaire. Cette situation conduit à l'asphyxie progressive des centres d'éducation orientés vers la formation professionnelle et la promotion sociale agricole.

Elle suscite le découragement des compétences, elle refroidit l'enthousiasme des bonnes volontés, conscientes cependant de la nécessité de leur action et de ce que celle-ci peut avoir de bienfaisante résonance sur les jeunes populations rurales qu'elles ont vocation et mission de servir.

Ne peut-on s'étonner, en effet, que, depuis qu'elle est en place, la commission de la carte scolaire n'ait consulté — du moins apparemment — ni les représentants du Gouvernement au plan départemental, ni les représentants des professions concernées, ni les commissions d'élus à différents niveaux ?

Comment peut-on, de ce fait, programmer valablement un équipement au plan régional, sans risquer de graves erreurs d'appréciation ?

Il importe donc de s'appliquer de toute urgence à définir une doctrine en ce domaine, à établir dialogue et concertation avec les responsables de la base et à inviter très respectueusement la commission en cause à ouvrir quelque peu ses fenêtres sur l'extérieur.

Pour ce qui est des effectifs, ils sont, dans le secteur public, de 46.000 élèves dont 4.000 pour l'enseignement supérieur ; dans le secteur privé, de 83.000 élèves, dont un nombre important de filles.

Le taux d'utilisation des établissements publics — cycle court et cycle long — recouvre des situations variables puisqu'il atteint 88 p. 100 à 110 p. 100 pour certains établissements anciennement créés et se maintient aux environs de 30 p. 100 pour certains établissements nouveaux.

Au niveau de l'enseignement supérieur, en revanche, les capacités d'accueil sont insuffisantes pour former des ingénieurs des techniques et des vétérinaires.

Quant aux emplois nouveaux, le budget de 1972 en prévoit 123 pour l'enseignement public, dont 23 pour l'enseignement supérieur, 50 pour les lycées agricoles, 50 pour les collèges techniques.

Au plan des interventions publiques, les mesures nouvelles s'élèvent à 4.824.000 francs. Ces mesures s'appliquent pour 2.400.000 francs aux bourses d'études, dont 900.000 francs pour l'enseignement public et 1.500.000 francs pour l'enseignement privé. Ce crédit doit permettre, pour le secteur public comme pour le secteur privé et pour les élèves de première et de deuxième année des classes préparatoires aux grandes écoles et de classes de techniciens supérieurs, d'aligner pourcentages et taux sur les régimes de l'éducation nationale : une bourse pour quatre élèves.

Pour ce qui est de l'enseignement technique, secteur privé, l'alignement n'est pas encore réalisé. Le pourcentage d'attribution des bourses passe de dix bourses pour vingt-cinq élèves à dix bourses pour vingt-trois ; il est dans le secteur public de dix bourses pour vingt-deux élèves.

Votre commission avait demandé l'an dernier la suppression de la discrimination entre ces deux secteurs d'enseignement afin que soit établie en ce domaine la parité indispensable.

M. Emile Bizet. Très bien !

M. Augustin Bordage, rapporteur pour avis. Les propositions qui nous sont présentées sont si proches que le maintien de deux lignes budgétaires aux crédits de bourses est sans commune mesure avec l'exiguité des crédits susceptibles d'être dégagés par suite de la parité totale. La commission m'a demandé d'insister, monsieur le ministre, pour que, dépassant le caractère mesquin d'une mesure peu digne de l'enjeu, soit réalisée, comme à l'éducation nationale et dès le présent budget, la parité des bourses entre les secteurs public et privé. (Applaudissements.)

Pour ce qui est du ramassage scolaire il n'y a pas cette année de mesure nouvelle. Je me permets toutefois de réclamer à nouveau et avec insistance l'augmentation du taux de participation de l'Etat pour assurer la gratuité dans la période obligatoire de scolarisation.

Parmi les aides financières consenties par l'Etat aux établissements d'enseignement agricole privés reconnus, se situent les subventions de fonctionnement calculées en fonction du nombre de journées de présence des élèves. Le taux moyen journalier inscrit au budget de 1971 était de 6,12 francs pour les établissements d'enseignement agricole au titre desquels figurent, entre autres, les maisons familiales et les instituts ruraux. Ce taux passe d'une année à l'autre de 6,12 francs à 6,59 francs, soit une augmentation de près de 8 p. 100.

L'évidence de l'effort entrepris par l'enseignement privé pour satisfaire à la loi du 2 août 1960 conduit votre rapporteur

à souligner l'intérêt qui s'attache à la situation des maîtres de cet enseignement privé tant en ce qui concerne la précarité de leur statut que la sous-rémunération dont ils sont parfois l'objet. Une amélioration légitime de leur situation ne peut intervenir que dans la mesure où les subventions de fonctionnement permettront à ces établissements de faire face à leurs obligations envers les maîtres, compte tenu de l'impossibilité dans laquelle ils se trouvent de demander aux parents un volume de participation dont la charge leur serait insupportable.

Chacun s'accorde à reconnaître aujourd'hui l'importance croissante des formations que peut dispenser l'enseignement agricole. Le budget qui lui est consacré est non seulement utile mais fondamentalement indispensable. Bien que les classes soient peu nombreuses, les taux de succès dans les filières de cet enseignement sont tels que les coûts par élève ne souffrent aucunement d'être comparés à ceux de l'éducation nationale.

Il convient que cette priorité soit traduite dans les chiffres. Loin d'isoler une catégorie d'élèves, elle tend à les rapprocher en leur donnant confiance en eux-mêmes. On ne pourra vraiment réaliser l'égalité des chances dans le monde rural sans la présence à part entière de cet instrument de formation qu'est l'enseignement agricole.

Mais le temps presse ! Il faut empêcher les plus dynamiques et les plus doués de quitter la vie rurale. Il faut favoriser au maximum les possibilités d'adaptation de nos ruraux aux transformations du monde moderne. Celles-ci se dessinent déjà à l'horizon avec le mouvement de retour à la vie rurale, qu'il s'agisse des résidences secondaires, du tourisme, des classes vertes, des centres d'entraînement sportif, des centres de repos et de cure, des centres culturels et des décentralisations d'entreprises.

De nouvelles fonctions devront dès lors être assurées par les habitants des campagnes. Il est nécessaire de les mettre en mesure de répondre pleinement à leurs responsabilités d'hommes et de citoyens engagés dans le tissu rural.

Au même titre que l'éducation nationale, l'enseignement agricole est désireux de prendre des responsabilités de participation à l'œuvre exaltante de la préparation des jeunes à la vie. Pour cela, il lui faut un budget en croissance réelle et régulière. Si, à cet égard, celui de 1972 est décevant, nous essayons de nous persuader qu'il amorce néanmoins un début de reprise.

Sous le bénéfice de ces observations et en caressant l'espoir d'un souffle nouveau, votre commission des affaires culturelles, familiales et sociales a émis un avis favorable à l'adoption des crédits demandés pour 1972 au titre de l'enseignement agricole. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Godefroy, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour le fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles.

M. Pierre Godefroy, rapporteur spécial. Messieurs les ministres, mes chers collègues, une politique agricole, c'est une lutte permanente entre la constance de l'homme et l'inconstance de la nature. A cet égard, le fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles — le F. O. R. M. A. — constitue à la fois un bouclier et une épée : un bouclier avec les dépenses de soutien pour se défendre des mauvais coups ; une épée dont la poignée est à Paris et dont la pointe doit être de par toute la France puisqu'il s'agit de l'arme offensive de l'orientation.

Pour la dixième fois consécutive, j'ai la tâche de rapporter devant l'Assemblée, au nom de la commission des finances, les crédits du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles. Pendant de longues années, le F. O. R. M. A. a fait face à une crise annuelle qui ne semblait pas devoir finir ; une crise, c'est-à-dire un déséquilibre entre la production et la consommation, une disparité entre le revenu agricole et celui des autres activités nationales. Il y avait donc, pour votre rapporteur, plus d'une source d'amertume et plus d'un motif d'interrogation en constatant d'année en année un accroissement de la subvention du Trésor, sans pour autant que soit assuré le juste prix que réclament pour leur travail les hommes de la terre.

Depuis deux ans, grâce en particulier à des efforts tenaces d'orientation, la tendance s'est renversée. Je serai sans doute le seul rapporteur, avec mon ami M. Bertrand Denis, qui ait motif de se féliciter de la diminution des crédits, car celle-ci est la marque d'une amélioration sensible de notre situation agricole.

Disons-le tout net, 1970 et 1971 n'ont pas été des mauvaises années, les marchés qui dépendent du F. O. R. M. A., mis à part celui de la pomme de terre, étant en équilibre.

M. Papon a souligné, avec beaucoup de pertinence, le coût budgétaire de l'aide apportée à différentes productions. Je le remercie de cette constatation que j'aurais dû faire normalement, et je lui suis reconnaissant d'avoir mis les points sur les « i ».

Etant entendu que vous trouverez dans mon rapport écrit toutes indications chiffrées nécessaires, je bornerai mon exposé à deux points : d'une part, la description rapide de la situation des différents marchés ; d'autre part, une analyse succincte des interventions du F. O. R. M. A.

Au cours de la campagne 1970-1971, le marché des produits laitiers a confirmé sa tendance à l'assainissement apparue au cours de la précédente campagne. La collecte a été moins importante et l'orientation des productions plus satisfaisante que par le passé : les productions de beurre et de poudre de lait ont respectivement diminué de 5,6 p. 100 et de 1,6 p. 100, alors que celle des fromages s'accroissait. En conséquence, les fameux stocks de produits laitiers dont l'accumulation avait paru dans un passé récent menacer la politique agricole commune sont aujourd'hui tombés à un niveau très bas. Notre commerce extérieur des produits laitiers, qui s'effectuait de plus en plus avec nos partenaires de la Communauté économique européenne, a dégagé en 1970 un excédent de deux milliards de francs apportant ainsi une contribution appréciable à l'équilibre de notre balance commerciale.

Sur les marchés de la viande, la production de viande bovine a recommencé à augmenter. Toutefois, en raison de l'accroissement régulier de la consommation, les cours ont été dans l'ensemble nettement supérieurs à ceux de la campagne précédente. La situation des éleveurs reste néanmoins encore souvent difficile. Un effort tout particulier doit donc être poursuivi et amplifié en leur faveur.

Le marché de la viande de porc a connu certaines difficultés. Il se trouvait dans la phase ascendante du cycle de production. En conséquence la dégradation des cours a été continue mais compte tenu de l'abondance exceptionnelle de l'offre, les cotations n'ont pas subi l'effondrement qu'on aurait pu craindre en pareille circonstance.

Quant à la viande ovine, la production, stagnante depuis quelques années, a repris sa progression tout en ne répondant qu'à peine aux besoins de la consommation. Des mesures réglementaires adéquates ont permis de mettre un terme à certains détournements de trafic qui nous avaient justement préoccupés à la fin de l'année dernière. A la suite d'un relèvement du prix de référence, les importations ont été suspendues depuis le 1^{er} septembre.

Au total, le solde débiteur de nos échanges extérieurs « toutes viandes » s'est notablement réduit en 1970. La situation des six premiers mois de l'année 1971 confirme cette tendance à l'amélioration grâce à une forte diminution du solde débiteur de nos échanges de viande de porc.

Au regard de ceux des produits laitiers et de la viande, les autres marchés ne représentent qu'une part relativement modeste de l'activité du F. O. R. M. A. C'est néanmoins sur ces marchés que sont apparues et que se sont développées certaines situations inquiétantes.

Le marché des productions avicoles a été caractérisé par des mouvements de prix erratiques qui, d'une manière générale, ont tendu à une forte dégradation. En revanche, les prix des œufs ont effectué, depuis quelques semaines, une remontée spectaculaire dont vous savez qu'elle est, pour partie, responsable de la forte hausse des prix de détail enregistrée en septembre.

En ce qui concerne les fruits et légumes, des difficultés locales ont entraîné des baisses de cotations et des retraits parfois relativement importants.

La situation la plus difficile est, sans conteste, celle du marché de la pomme de terre qui doit faire face à des difficultés d'ordre structurel. La consommation humaine et animale de ce produit est en régression constante, alors que sa production ne cesse d'augmenter. Un effort de discipline professionnelle se révèle donc indispensable.

Quelles sont les interventions du F. O. R. M. A. ?

Depuis le 1^{er} janvier 1971, l'entrée en vigueur du nouveau règlement financier européen a fait du F. O. R. M. A. le correspondant direct du fonds européen de garantie.

En 1970, le montant brut des interventions du F. O. R. M. A., c'est-à-dire le total des dépenses, a atteint 2.900 millions de francs. Au regard de ces dépenses, les recettes autres que la subvention de l'Etat, qui sont essentiellement constituées par le produit de la vente des stocks, se sont élevées à 1.300 millions de francs. Ainsi, en 1970, les ventes ont représenté 43 p. 100 des dépenses, les prélèvements sur fonds de roulement 28 p. 100 et la subvention de l'Etat seulement 29 p. 100.

Pour 1971, les premières estimations de dépenses brutes faisaient apparaître un montant d'intervention supérieur à 3 milliards de francs. En fait, compte tenu de l'évolution favorable des marchés, le montant réel sera de l'ordre de 2,3 milliards de francs. En effet, le montant des interventions sur les marchés laitiers sera certainement moins important qu'il n'avait été initialement prévu.

Il convient d'accorder une attention toute particulière aux actions d'orientation. Depuis deux ans l'amélioration de la situation des marchés a permis au F. O. R. M. A. de développer davantage ses actions d'orientation des productions. En 1970, 180 millions de francs ont été engagés à ce titre. Ils portaient essentiellement sur les plans de rationalisation des productions de viande bovine et porcine.

En ce qui concerne la viande bovine, toute une gamme d'actions, soit nationales, soit communautaires, a été mise en place, actions qui tendent toutes à limiter sur une base contractuelle les livraisons de lait. En contrepartie, les producteurs reçoivent des primes ou des bonifications destinées à leur permettre d'accroître leur production de viande.

En ce qui concerne le porc, le plan de relance porcine, auquel le F. O. R. M. A. participe activement, consiste à accorder des aides à la construction de bâtiments d'élevage pour lutter contre la dispersion excessive de la production et favoriser l'amélioration du matériel génétique.

A ce propos, j'ouvre une petite parenthèse pour souhaiter qu'en France, comme aux Pays-Bas et au Danemark, le marché du porc soit enfin orienté vers la qualité par la fixation des prix sur carcasses et non sur animaux vivants, ce qui ferait progresser la génétique tout en récompensant ceux qui contribuent à ses progrès.

Mesdames, messieurs, vous trouverez dans mon rapport écrit toutes indications utiles concernant le F. O. R. M. A. Je me bornerai donc à présenter, pour conclure, deux observations sur la situation financière de ce fonds.

Ma première observation concerne la subvention prévue pour 1972. Traditionnellement, la trésorerie du F. O. R. M. A. est assurée par le produit des ventes et les fonds de roulement. Or, en 1970 les stocks ont été pratiquement liquidés et, en 1971, l'équilibre financier de l'établissement a été réalisé grâce à un prélèvement sur les fonds de roulement, qui a ramené ceux-ci à un niveau voisin de zéro.

Dans ces conditions, on peut se demander si la subvention de 515 millions de francs prévue pour 1972 permettra au F. O. R. M. A. de poursuivre, dans des conditions satisfaisantes, des actions d'orientation dont les résultats sont apparus très bénéfiques au long des années. Je ne dis pas qu'il faille augmenter la subvention de 1972. Je dis simplement qu'il conviendrait que le F. O. R. M. A. puisse encaisser, avant la fin de l'exercice 1971, une partie de la subvention qui ne lui a pas encore été versée, puisqu'il n'a perçu à ce jour que 100 millions de francs sur un crédit total de 680 millions de francs.

Ma seconde observation a trait à la présentation des crédits. Le projet de loi de finances pour 1972 fusionne en un chapitre unique la subvention du F. O. R. M. A. et celles des autres organismes d'intervention. La commission des finances ne s'est pas montrée favorable à une telle présentation et elle a adopté un amendement tendant à maintenir la spécificité des crédits du F. O. R. M. A.

Il importe, monsieur le ministre, de maintenir entre ces deux formes de soutien, c'est-à-dire entre pâturage et labourage, la saine dualité mise en évidence par Sully. Je crois savoir que cette préoccupation est partagée par la commission de la production et des échanges, puisque celle-ci a adopté un amendement dont le texte est identique à celui de la commission des finances.

Il nous a semblé, en effet, indépendamment de toute autre considération tenant au contrôle parlementaire, que le F. O. R. M. A. s'adressait à une fraction particulière de notre agriculture — celle qu'a décrite M. Papon — et qu'il n'y avait donc pas lieu de confondre les crédits qui lui sont consacrés avec ceux qui sont destinés aux interventions intéressant les marchés des céréales et du sucre. Mais il ne s'agit là, monsieur le ministre, que de considérations de technique budgétaire, qui ne remettent pas en cause les bons résultats d'ensemble obtenus par le F. O. R. M. A. sous la double tutelle des deux ministères de l'agriculture et des finances.

C'est pourquoi, sous réserve de l'amendement auquel j'ai fait allusion, je vous propose, mesdames, messieurs, au nom de la commission des finances, d'adopter la subvention du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles pour 1972. Je souhaite cependant obtenir du Gouvernement l'assurance que les crédits dont bénéficiera ce fonds, en 1972, seront au moins égaux à ceux de 1971. Sinon, après avoir atteint l'équilibre — au prix de quelles difficultés! — nous retomberions dans le

déséquilibre qui a coûté si cher aux contribuables et surtout aux paysans. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Denis, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour le fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles.

M. Bertrand Denis, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je commencerai par où mon collègue et ami M. Godefroy a terminé.

Un bon budget, incontestablement. Une bonne année agricole, certainement — ce qui a facilité les choses. Il n'empêche qu'il y a peut-être des ombres au tableau et vous me permettez de vous les signaler.

En effet, nous sommes ici un certain nombre à avoir essayé d'accomplir aussi fidèlement que possible la mission que l'Assemblée nationale nous avait confiée — celle de suivre l'exécution du budget du F. O. R. M. A. Nous en avons tiré quelques enseignements que je vais maintenant exposer.

En ce qui concerne d'abord le budget lui-même, la commission de la production et des échanges s'étonne, comme la commission des finances, que les crédits du F. O. R. M. A. aient été regroupés dans le même chapitre, avec ceux de l'O. N. I. C., pour les céréales, du F. I. R. S. pour les sucres, et d'autres dépenses agricoles.

Quelle importance, me direz-vous puisqu'il s'agit de crédits indicatifs et que l'Etat a toujours fait face à ses engagements, même au-delà, dans les années difficiles du F. O. R. M. A. ? Il y a là une atteinte à la personnalité du F. O. R. M. A., atteinte qui me cause du souci.

Un certain nombre d'entre nous ont milité pour que le F. O. R. M. A. ait son propre budget, conserve son indépendance et constitue un organisme autonome. L'atteinte qui lui est portée est légère, je le reconnais, mais elle touche à un principe pour lequel nous nous sommes battus et y a une dizaine d'années et sur lequel nous avons été suivis.

Seconde remarque : l'agriculture des pays du Marché commun — en particulier celle de la France — ne coûte pas si cher que certains des adversaires de l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun l'ont prétendu.

M. Marc Bécam. Très bien !

M. Bertrand Denis, rapporteur pour avis. Si l'on considère les chiffres figurant dans les dernières pages du fascicule de l'agriculture, on s'aperçoit que la contribution budgétaire de la France au F. E. O. G. A. au titre de l'agriculture aura atteint en 1971 2.600 millions de francs, auxquels il faut ajouter les droits de douane et les prélèvements que nous versons au F. E. O. G. A., ce qui donne un total de 3.783 millions de francs.

Or il semble bien que les versements du F. E. O. G. A. au F. O. R. M. A. pendant les douze mois de 1971 n'atteindront pas cette somme. La France sera donc créditrice à l'égard du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles. N'est-ce pas une bonne démonstration que la France fait les frais de son agriculture ?

Pour ma part, je me réjouis que la France possède une telle agriculture qui, en définitive, constitue l'une des forces de la nation. Quelle serait, en effet, notre balance des comptes si nous n'exportions pas nos produits agricoles. Remarquons que ces exportations se traitent à un meilleur prix qu'autrefois grâce précisément au Marché commun.

Je veux, moi aussi, évoquer le problème des fonds d'orientation et d'investissement du F. O. R. M. A. Vous savez, monsieur le ministre, qu'à l'heure actuelle le ministère des finances n'a encore versé aucun centime sur les 685 millions qui étaient prévus au titre de 1971 ? Il y a là une marge de manœuvre. En revanche, le F. O. R. M. A., comme l'a pertinemment souligné M. Godefroy, a mangé son fonds de roulement en vendant des produits stockés, sans constituer en contrepartie de nouveaux stocks ou en en constituant de si faibles qu'il ne vaut pas la peine d'en parler.

Il faut aider le F. O. R. M. A. à reconstituer son fonds de roulement afin que, sans déséquilibrer son budget, ce fonds d'orientation puisse orienter réellement les productions, ainsi que l'a très bien dit le rapporteur qui m'a précédé, et favoriser des investissements dignes de ce nom et correspondant aux vœux de la profession.

Il n'est ni bon, ni sérieux, ni raisonnable, de réduire les crédits destinés à l'orientation et à l'investissement, comme on a prévu de le faire en 1972.

M. Jean-Pierre Solsson. Très bien !

M. Bertrand Denis, rapporteur pour avis. J'en viens maintenant au problème particulier que pose chacun des grands produits agricoles. Le lait — M. Godefroy l'a souligné — est moins abondant et son prix s'élève. Tandis que certaines régions s'orientent décidément vers la production laitière, d'autres y renoncent.

On peut discuter de l'importance exacte de l'augmentation du prix du lait : est-ce 19 p. 100, comme l'a dit M. Charles, ou 25 p. 100 en deux ans comme le pensent les services du F. O. R. M. A. ? Toujours est-il que cette augmentation doit être saluée, car le prix du lait est le salaire de l'agriculteur et il ne s'agit en l'occurrence que d'un juste rattrapage. Cependant elle devrait inciter certaines régions qui s'apprétaient à l'abandonner à se remettre à la production laitière, car autrement nous finirions par nous trouver confrontés à une situation inquiétante.

Un point particulier mérite d'être salué : le Gouvernement autorise désormais et le F. O. R. M. A. encourage la vente du lait demi-écrémé. Je m'en réjouis particulièrement. Car il fut un temps où chacun réclamait ici la vente du lait demi-écrémé, ce qui est l'une des meilleures façons de faire consommer du lait sous forme liquide aux populations urbaines.

En revanche, je déplore que la commission de Bruxelles ait institué une taxe à l'exportation du lait en poudre. Car cela revient à ôter à l'agriculteur le bénéfice qu'il pourrait retirer d'une année de bonne conjoncture en le privant des 55 centimes par kilogramme de lait en poudre sur lesquels il pouvait alors compter.

Puisque l'on veut encourager la production du lait, pourquoi ne met-on le remboursement forfaitaire de la taxe à la valeur ajoutée sur les produits laitiers à parité avec ce qu'il est pour la viande ou, mieux encore, pour les œufs ?

Lors de l'institution de ce remboursement forfaitaire, on a prétendu que le lait coûtait trop cher et qu'on ne pouvait le mettre sur le même plan que les autres produits agricoles. Mais cette disparité n'existe plus et les sacrifices ne sont plus nécessaires. Pourquoi conserver ce taux de remboursement de 2,40 francs pour le lait, alors qu'il est de 3,50 francs pour la viande et même de 4,70 francs pour la viande de porc ?

Je demande qu'on mette fin à ce traitement de pénitence que le lait s'est vu infliger dans le passé et qu'il continue de subir.

La production française de veaux est à peu près stable. Quelque 265.000 veaux vivants ont été exportés pendant les neuf premiers mois de l'année, contre 246.000 pendant la même période de 1970. Nous devons nous en réjouir ; mais nous sommes tout de même inquiets, car nous préférierions que notre agriculture exporte des produits plus élaborés.

M. Louis Briot. Très bien !

M. Bertrand Denis, rapporteur pour avis. A cet effet, il conviendrait d'orienter les investissements du F. O. R. M. A. vers les étables d'engraissement, soit de veaux, soit — pour employer le terme français — de jeunes bœufs. J'aimerais, monsieur le ministre, savoir comment vous entendez favoriser cet engraissement sur sol français, afin d'éviter l'exportation de veaux « en herbe », si je puis dire, principalement vers l'Italie.

La production de viande bovine, quant à elle — et c'est un signe encourageant — commence à compenser le déficit en viande que nous enregistrons avec peine chaque année. Il n'en reste pas moins que les ventes à l'étranger se révèlent difficiles, car la conquête d'un marché est toujours une opération pénible. Je le sais pour avoir essayé de faire connaître tel ou tel produit sur le marché français. Au départ, chaque opération se heurte aux difficultés de recouvrer le montant des ventes.

Il en est de même à l'exportation, spécialement pour la viande de bœuf, où l'on prend peut-être un malin plaisir à diriger vers les vendeurs français les clients insolubles. A cet égard, monsieur le ministre, vos services devraient étudier une action de soutien, sans doute bancaire, des producteurs français.

Au sujet de la production porcine, j'adresse de vifs compliments au Gouvernement, à vous-même, monsieur le ministre, et au personnel du F. O. R. M. A. Pendant longtemps, le porc a été la victime d'un cercle infernal. Mais cette année, alors que nous devions atteindre le creux de la vague, le fond de la baisse, le marché a été défendu grâce aux exportations, en particulier vers certains pays de l'Est. Aussi, en août 1970, la belle coupe montait à 4,71 francs aux halles de Paris et en août 1971 elle atteignait même 4,84 francs.

Je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir mis un terme à ce cycle infernal. Mais pour qu'il n'y ait ni contre-coup, ni resaut imprévu, vous devez être prêt à intervenir à nouveau au cas où une baisse inattendue se produirait, étant donné que la production française a augmenté de 13 p. 100 sur l'année précédente au lieu de diminuer.

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous soyez aussi décidé à intervenir au cours de l'année 1972 et à défendre, si nécessaire le marché du porc par des ventes à l'extérieur de la Communauté puisqu'à l'intérieur ces exportations n'ont pas le même effet.

M. Godefroy a traité de la viande ovine, je n'y reviendrai pas. Il faudrait cependant agir à cet endroit, et d'abord par des remboursements dans les régions les moins favorisées où l'on pourrait créer de grands pacages, clôturés au besoin et dont vous pourriez assurer le financement, pour éviter que la production ovine ne soit liée à la profession de berger qui n'est plus compatible en général avec les habitudes de notre époque car elle ne laisse aucun loisir. A ce sujet également, je souhaiterais qu'une étude soit menée.

Quant à la viande chevaline, monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges m'a chargé d'appeler votre attention sur la disparition progressive de nos races de chevaux de trait.

Les chevaux deviennent de plus en plus rares et les éleveurs se découragent. Lors du départ d'un agriculteur à la retraite, son fils ou son successeur vendent les chevaux ou ne les rachètent pas. Aussi, il n'existe plus de poulinières.

Si vous voulez garder ces nobles races que sont le percheron, le breton ou l'ardennais — j'en oublie peut-être — le meilleur moyen consiste à aider la production de viande chevaline.

Or, il se trouve que des crédits sont encore disponibles au F. O. R. M. A., mais les conditions ne sont pas remplies pour qu'ils soient affectés. Le budget est paraît-il actuellement intact pour l'année 1971 parce que les associations, les studios, n'ont pas fait le nécessaire pour que leurs adhérents puissent en bénéficier. Mais demandez à vos directeurs de services agricoles de rencontrer les présidents de ces associations pour les inciter à faire le nécessaire. Je sais par expérience qu'il y a un mois, dans ma région, ces présidents n'avaient aucune connaissance des formalités à accomplir. Je me permets donc, monsieur le ministre, d'insister sur ce point.

J'en arrive aux fruits et légumes. Un gros effort a été réalisé mais il ne sera complet que lorsque des organisations professionnelles ou coopératives seront poussées plus à fond. Vous avez d'ailleurs déjà fait beaucoup en ce sens, monsieur le ministre. A la télévision, on vous a amèrement reproché l'envoi au fossé de soixante-dix mille tonnes de pêches précoces. Ce sont là des accidents qui arrivent quand il se produit une « lente poussée de récolte. Je sais que les collectivités qui ont été sollicitées pour l'achat de ces pêches ont déclaré qu'elles n'étaient pas intéressées, pas plus que les confiturciers, à cause de la nature de ces pêches précoces.

Il faudrait qu'à l'intérieur du Marché commun il y ait une certaine priorité pour les fruits de la Communauté et que certaines importations en provenance de pays tiers n'aient pas lieu. Il faut agir en ce sens auprès de nos partenaires, car c'est d'eux que cela dépend.

Pour les pommes, on peut saluer l'effort fait par les producteurs et regretter qu'il ait des arrachages. En effet, tant qu'il n'y aura pas de cadastre arboricole à quoi servira d'arracher des pommiers français si on en plante chez les autres membres de la Communauté ? Nous faisons là un effort sans contrepartie.

Vous avez fait procéder à une sélection des fruits, mais elle n'est pas suffisamment contrôlée. La profession m'a indiqué qu'il manquait vingt contrôleurs. Le plus extraordinaire est qu'elle est prête à les payer. Elle ne comprend pas, dans ces conditions, qu'on ne l'autorise pas à les engager. L'Etat préférerait les embaucher lui-même. Alors, monsieur le ministre, puisque des crédits sont disponibles, recrutez ces vingt contrôleurs pour vérifier que nos fruits remplissent les conditions de qualité nécessaires pour franchir nos frontières, comme ils commencent à le faire.

Il serait en effet fâcheux que l'effort consenti par le Gouvernement et par les producteurs de fruits et légumes ne soit pas suivi d'effets.

En ce qui concerne la pomme de terre, j'ai cherché à savoir si une action était possible. Le problème se révèle difficile à résoudre. J'ai rencontré les professionnels, je les ai interrogés et je dois dire qu'aucune solution n'a pu être dégagée.

Je vous demande alors, monsieur le ministre, de rechercher, avec les professions intéressées, une solution qui permettrait d'écouler toute notre production de pommes de terre et d'assurer aux producteurs une rémunération convenable.

En ce qui concerne les vins, je rappellerai que le F. O. R. M. A. n'intervient que pour le stockage qui, bien entendu, ne constitue pas le seul élément du prix à l'heure actuelle. En effet, d'autres éléments interviennent, tels que les importations de vins italiens.

A cet égard, je ne voudrais pas passer pour un anti-Européen car je suis profondément attaché à l'Europe. Mais je pense

que l'Italie devrait être soumise aux mêmes contraintes que nous-mêmes et je vise ici le cadastre viticole qui n'existe pas en Italie.

Puisque je parle du F. O. R. M. A., je voudrais évoquer un sujet qui me préoccupe. Il conviendrait que, en dehors des grands crus — ce bien précieux qui nous a été donné par la nature — les vins « d'appellation courante », si je puis dire, soient plus homogènes afin que les acheteurs étrangers, qui ne connaissent pas toutes les finesses de nos cépages précieusement, puissent rester à l'abri des surprises. En effet, lors de mes voyages à l'étranger, j'ai été surpris de constater que les vins français mis en vente étaient inconnus chez nous. Nous gagnions donc beaucoup à exporter quelques grands crus, de deuxième ou troisième catégorie, certes, mais homogènes, groupés sous une appellation facilement commercialisable.

Je sais d'ailleurs que je ne suis pas seul à penser ainsi car, au point de vue des vins, notre place dans le monde n'est pas celle que nous méritons.

En conclusion, monsieur le ministre, nous présenterons un amendement relatif à l'inscription des crédits du F. O. R. M. A. au budget. Nous vous demanderons avec insistance de majorer les crédits concernant les orientations et les investissements ; vous en avez la possibilité. Par ailleurs, nous insistons pour que les ventes de viande bovine soient développées et orientées et que la production de viande porcine soit favorisée, comme nous l'avons demandé, par des investissements, des conseils et d'éventuelles exportations.

Sous ces réserves, la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable au budget du F. O. R. M. A. tel qu'il est proposé. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Collette, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les prestations sociales agricoles.

M. Henri Collette, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget annexe des prestations sociales agricoles franchit cette année le cap des dix milliards de francs, puisque recettes et dépenses devraient atteindre en 1972 la somme de 10.250,6 millions de francs, comme je l'ai indiqué dans mon rapport écrit.

Si nous comparons les résultats comptables du B. A. P. S. A. de l'année précédente, nous constatons que les dépenses se sont situées très près des dotations initiales, qui étaient généralement trop faibles. Pourtant, ce budget a presque toujours été suréquilibré au cours des années précédentes, ses recettes étant, elles aussi, supérieures aux prévisions.

Comme nous savons que ce budget n'a que peu de recettes évolutives, il nous appartient, mes chers collègues, de veiller à ce que l'augmentation des cotisations soit compatible avec l'accroissement des revenus agricoles.

Les résultats et l'examen des budgets de 1970 et de 1971 ont eu une influence très grande sur le niveau des recettes et des dépenses, car ce sont ces résultats qui ont assurément déterminé les évaluations pour 1972.

Ainsi que je l'ai indiqué dans mon rapport écrit, les évaluations se sont toujours situées en deçà des recettes et des dépenses réelles et, mis à part l'année 1968, l'exécution du budget s'est traduite, sauf pour cette année, par un excédent conservé par le Trésor.

Pour 1970, les prévisions qui avaient été établies à partir des résultats de 1968 se sont révélées erronées. Une moins-value est apparue dans les recettes par suite d'un rendement inférieur de la part de la T. V. A. et la loi de finances rectificative pour 1970 a ouvert un crédit supplémentaire de 210,4 millions de francs.

Pour les dépenses, la dotation de l'Amexa — assurance maladie des exploitants agricoles — a été inférieure aux dépenses qui se sont élevées à 2.139,1 millions de francs. Toutefois, des virements ont été opérés entre chapitres sur-dotés et chapitres sous-dotés, dans la limite de la règle du dixième édictée par l'article 14 de la loi organique.

A la suite de ces virements, la situation finale a laissé apparaître une insuffisance résiduelle pour l'Amexa atteignant 91 millions de francs et des excédents pour tous les autres chapitres.

Le budget de 1971 tirait, bien entendu, certaines conséquences de l'exécution du budget de 1970.

La dotation maladie était augmentée de 20 p. 100. Or l'augmentation réelle ne serait que de 15 p. 100, d'après les chiffres qui nous ont été donnés par la mutualité.

Le chapitre « assurance volontaire », qui a reçu 3.200.000 francs de crédits, verrait ses dépenses réelles atteindre 77 millions de francs.

Par contre, les chapitres « prestations familiales » et « vieillesse » laissent apparaître des excédents et des virements pourront, là aussi, être faits dans la limite, bien entendu, du dixième des dotations.

L'examen des recettes laisse apparaître 177 millions de francs de recettes supplémentaires, dues en partie à la sous-évaluation du produit de la part provenant de la T. V. A. De plus, deux recettes nouvelles ont été créées en cours d'année sans que le Parlement, d'ailleurs, ait été consulté, mais dont nous aurons à discuter, je l'espère, au cours de l'examen du budget de cette année. Je veux parler de la taxe frappant les céréales et les oléagineux.

Le Gouvernement a en effet voulu opérer une ponction sur les augmentations des prix des produits agricoles français liées à la dévaluation d'août 1969. Nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure.

Ainsi, en cumulant les plus-values et le produit des taxes nouvelles, les recettes excéderont vraisemblablement de 338 millions de francs les prévisions. Il est donc possible d'apurer les soldes négatifs de 1971 — 96.400.000 francs — et de 1970 — 91 millions de francs.

Voilà deux comptes apurés. Mais nous avons quand même trouvé des recettes qui excéderont les dépenses et qui seront effectives, selon nous, pour le budget futur.

Examinant ce budget, nous allons, mes chers collègues, étudier d'abord les dépenses, puis les recettes, et nous tirerons les conclusions qui ont été celles de votre commission.

Les dépenses du B. A. P. S. A. comportent trois grands chapitres : d'abord les prestations maladie, maternité, invalidité ; ensuite les prestations familiales ; enfin l'assurance vieillesse. S'y ajoutent les frais de fonctionnement et les contributions à divers fonds non agricoles.

En onze ans, mes chers collègues, le volume des prestations vieillesse a sextuplé, celui des prestations maladie a plus que quintuplé alors que celui des prestations familiales n'a fait que doubler.

Les prestations de l'Amexa devraient atteindre, en 1972, 3.179.900.000 francs soit une augmentation de 838.300.000 francs, ce qui fait apparaître un taux de progression de 35,61 p. 100 par rapport à 1971.

D'où provient cette augmentation ? De trois facteurs.

De la progression « spontanée » des prestations, des mesures d'amélioration et enfin du remboursement des prestations versées en 1970 au-delà des crédits ouverts.

Les prévisions de M. le ministre de l'économie et des finances quant à la progression des prestations en métropole sont de 15 p. 100 par rapport aux crédits consommés, c'est-à-dire par rapport aux 2.430 millions de francs.

Les départements d'outre-mer — j'insiste sur ce point — recevraient, eux, une dotation de 50 millions de francs contre 20 millions de francs en 1971.

En fait, ces estimations nous sont apparues trop élevées et le calcul ne devrait être effectué qu'à partir du volume des dépenses de maladie probables pour 1971. Ces chiffres nous ont été confirmés par la mutualité. Ils s'élèveront approximativement à 2.557 millions de francs, ce qui devrait entraîner un montant de prestations de 2.940,5 millions de francs. C'est aussi l'avis de la mutualité qui tient compte, pour déterminer ce chiffre, des résultats du premier semestre 1971.

Outre cette dépense, des mesures nouvelles d'amélioration vous sont proposées en faveur de certaines veuves, en particulier des veuves d'artisans ruraux qui pourront dorénavant bénéficier du régime d'assurance maladie — on compte que 6.000 veuves environ pourraient bénéficier du régime de protection maladie des exploitants agricoles alors qu'elles en étaient privées jusqu'à ce jour — en faveur des étudiants et des titulaires d'une pension d'invalidité attribuée à la suite d'un accident ou d'une maladie professionnelle, soit une dépense nouvelle de 5 millions de francs.

D'autre part, le projet du B. A. P. S. A. présenté au conseil supérieur des prestations sociales agricoles — j'ai assisté à la réunion — prévoyait un remboursement des prestations payées au-delà des crédits ouverts pour un montant de 148 millions de francs. Nous n'avons pas retrouvé cette dépense dans le fascicule budgétaire mais, après avoir constaté qu'elle avait diminué de 40 millions de francs, nous l'avons découverte quand même comme ayant fusionné avec la dotation du chapitre de l'assurance maladie.

En résumé, le budget qui nous est présenté comporte un crédit de 98 millions de francs destiné à apurer un passif qui ne correspond ni au solde négatif de 1970, ni à celui de 1971. Or, j'ai démontré il y a un instant que les excédents de recettes de 1971 permettent d'apurer ce passif. Dans ces conditions, rien ne justifie l'inscription de ce crédit de 98 millions de francs.

En conclusion, seules sont justifiées les dépenses suivantes : à législation constante, 2.940,5 millions de francs, pour les améliorations, 5 millions de francs, soit au total 2.945,5 millions de francs.

La dotation inscrite, de 3.098 millions, est donc, à notre avis, surévaluée de 152 millions de francs. C'est pourquoi votre commission des finances a adopté, lors de l'examen des recettes de ce budget, le jeudi 26 octobre, un amendement réduisant les cotisations d'assurance maladie d'un montant de 150 millions de francs.

En ce qui concerne les dépenses destinées au paiement des pensions d'invalidité, une augmentation de 12,96 p. 100 est prévue. Elle se justifie d'ailleurs par la revalorisation des avantages versés et l'augmentation du nombre des invalides.

Nous aborderons maintenant l'examen des prestations vieillesse. Elles atteindront en 1972 4.747,9 millions de francs, soit une augmentation de 9,68 p. 100 par rapport à 1971. C'est un effort important et louable du Gouvernement en faveur des personnes âgées les plus démunies, qui est bien le résultat de l'action sociale qu'il entend sans doute mener, et il est juste ici de le souligner.

A partir du 1^{er} janvier 1972, le minimum des prestations sera de 3.650 francs par an, c'est-à-dire 10 francs par jour, pour les célibataires ayant des ressources inférieures à 5.150 francs et pour les ménages disposant de moins de 7.725 francs. Dorénavant, chaque retraité aura 10 francs par jour.

Enfin, les crédits destinés aux prestations familiales progressent de 5,7 p. 100, soit 116 millions de francs se répartissant ainsi : 31 millions pour la métropole, 16 millions pour les départements d'outre-mer — soit 36,66 p. 100 de majoration — et 79 millions pour la population non active, dont 72 millions destinés à apurer une partie de l'arrière.

J'insiste particulièrement, mes chers collègues, sur le fait que les exploitants agricoles des D. O. M. vont bénéficier, à compter du 1^{er} janvier 1972, des allocations familiales au taux de droit commun.

Je n'ai que peu d'observations à faire à propos des dépenses diverses et vous pourrez vous reporter sur ce point à mon rapport écrit.

Comme je viens de vous l'exposer, les dépenses de ce B. A. P. S. A pour 1972 sont marquées par une surévaluation des besoins et un apurement des soldes négatifs des années 1970 et 1971.

Une somme de 10.350,6 millions est inscrite en recettes. Elle provient, comme chaque année, des cotisations des exploitants, des taxes sur les produits agricoles et de la contribution de la collectivité nationale.

Selon le projet de budget qui nous est soumis, la charge pesant sur la profession augmenterait de 306,9 millions de francs, soit une progression de 19,12 p. 100. Or, l'an dernier, la progression était déjà de 13,5 p. 100 ; par conséquent, en deux ans, l'augmentation des crédits atteindra 35,22 p. 100.

Si l'on ajoute à cette progression le poids des deux taxes dont nous avons parlé tout à l'heure, la participation de la profession augmenterait en 1972 de 30 p. 100.

Pour soutenir la nécessité de cette augmentation, le Gouvernement a fait valoir que la participation de la profession serait faible et que, pour un franc de cotisation, elle récupère cinq francs de prestations — nous contesterons cette argumentation tout à l'heure — et que les cotisations des petits exploitants demeurent très faibles et ont même diminué dans certains cas. C'est exact, mais ce second argument n'a que peu de poids dans les départements où le revenu cadastral est élevé.

En fait, depuis 1971, le revenu cadastral n'est plus utilisé comme seul moyen de répartition des cotisations et un coefficient d'adaptation a été calculé par rapport au revenu brut d'exploitation. Pour 1971, ce coefficient n'a été retenu que pour la moitié de sa valeur et appliqué à onze départements que j'ai indiqués dans mon rapport.

En outre, à l'intérieur de chaque département, les préfets peuvent dorénavant, sur proposition du comité départemental des prestations sociales agricoles, fixer par arrêtés, selon les catégories d'assujettis, l'assiette et le taux des cotisations applicables dans le département. A notre connaissance, nous n'avons pas d'information concernant des départements où un préfet aurait utilisé cette faculté.

Notons également, à propos des cotisations, que l'article 82 de la loi de finances pour 1971 a consacré le système d'abattement favorisant un dégrèvement des exploitations de peu d'importance en surchargeant les cotisations des exploitations importantes.

Quelles sont donc les cotisations figurant au projet qui nous est soumis ?

En premier lieu, les cotisations cadastrales.

La cotisation d'allocations familiales augmenterait de 16,80 p. 100, la cotisation cadastrale vieillesse, de 11,91 p. 100. Ces pourcentages sont d'autant plus élevés que le nombre des cotisants décroît d'année en année.

En deuxième lieu, les cotisations individuelles vieillesse restent fixées, elles, à quarante-cinq francs.

En troisième lieu, la cotisation de l'assurance maladie des exploitants agricoles — Amexa — serait, selon le projet de budget, en augmentation de 24,97 p. 100. Or, là aussi, le nombre de cotisants diminuera de 64.000. Nous avons déjà souligné, mes chers collègues, que cet accroissement était trop important et indiqué que votre commission des finances, puis l'Assemblée avaient réduit la charge de ce chapitre de 150 millions de francs.

Enfin, en quatrième lieu, les cotisations de l'assurance volontaire. Leur produit devrait passer de 3,2 millions de francs à 25 millions de francs, soit une augmentation de 681,25 p. 100.

Je n'aborderai ici les cotisations complémentaires que pour rappeler que ce sont les agriculteurs qui, par ce moyen, supportent les frais de gestion de leur organisme de prestation sociale. Ces cotisations ont progressé de 14 p. 100 en 1971 par suite, bien entendu, de l'augmentation des frais de gestion et des salaires.

Il nous reste à parler de la création de taxes nouvelles sur les produits agricoles.

Ces taxes, dites « de solidarité », sont en fait une reprise sur les prix et soulèvent deux problèmes, l'un juridique, l'autre économique.

Ces taxes de solidarité qui figurent en recettes au B. A. P. S. A. pour un montant de 223 millions de francs présentent la caractéristique d'apparaître également à l'état E, qui concerne les taxes parafiscales. Il s'agit donc bien de taxes figurant en recettes au budget de l'Etat et ce en dépit de l'article 4 de la loi organique relative à la présentation de la loi de finances.

La commission des finances n'a pas accepté de voir une taxe parafiscale transformée en impôt ; c'est bien de cela qu'il s'agissait : apparaissant à l'état E, ce n'était plus une taxe parafiscale mais un impôt. Sinon on pourrait créer dorénavant à volonté n'importe quelle taxe parafiscale. Par le biais du B. A. P. S. A. et par la fiction juridique de l'affectation de ces taxes à la mutualité sociale agricole, on a voulu tout simplement opérer une reprise sur les prix.

C'est pourquoi la commission des finances a adopté un amendement tendant à supprimer ces deux taxes afin que le Gouvernement dépose un texte les créant sous une forme juridique valable cette fois.

Par ailleurs, il est fâcheux de constater qu'à peine une augmentation des prix agricoles est-elle décidée qu'une taxe, qui n'est autre qu'une reprise, est aussitôt décidée.

Enfin je crois bon d'insister sur le fait que la participation de la collectivité n'est pas aussi élevée qu'on voudrait le laisser croire, car il faut déduire des 10.250 millions de francs de crédits inscrits effectivement, le remboursement du Fonds national de solidarité — 1.333 millions de francs — et les recettes complémentaires payées par les exploitants mais destinées au fonctionnement de la Mutualité — car si elle n'existait pas ces frais seraient effectivement supportés par l'Etat comme c'est le cas pour le régime général de sécurité sociale — d'un montant de 899 millions de francs. Il reste donc une charge de 9.816 millions de francs.

Etant donné que les cotisations des agriculteurs et les taxes sur les produits atteignent 3.348 millions de francs, il est possible d'affirmer que la participation de la profession n'est pas de 19 p. 100 mais bien de 34,10 p. 100. Il faut tenir compte aussi du crédit important de l'agriculture au titre de la T. V. A.

En résumé, la profession acceptera difficilement le poids de l'augmentation des cotisations tel qu'il résulte de ce projet de budget, dans le temps où le revenu des agriculteurs ne s'accroît que très faiblement, où les prix des produits industriels nécessaires aux exploitations agricoles montent sans cesse et où le S. M. I. C. augmente.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, et je suis sûr d'être l'interprète de toute l'Assemblée, de faire un effort afin de réduire les charges qui pèseraient sur nos exploitants si vos prétentions demeuraient. Elles ne seraient acceptées dans les campagnes qu'avec un très vif mécontentement, je vous le répète.

Nous gardons l'espoir que vous pourrez, à la faveur de ce débat, entendre nos revendications et nous donner, partiellement tout au moins, satisfaction. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Bousseau, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les prestations sociales agricoles.

M. Marcel Bousseau, rapporteur pour avis. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je ne reprendrai pas ici l'analyse détaillée du budget des prestations sociales agricoles pour 1972 ; elle figure dans le rapport écrit que j'ai

l'honneur de présenter au nom de la commission de la production et des échanges et qui est en distribution depuis déjà plus d'une quinzaine de jours.

Pour commencer, je me limiterai donc à deux faits essentiels : d'une part, l'augmentation sensible et, selon nous, excessive des cotisations sociales agricoles ; d'autre part — les deux étant liés — la surévaluation importante, semble-t-il, des dépenses.

En ce qui concerne les cotisations, il a été admis, dès sa création, en 1960, que le budget social des agriculteurs ne pouvait s'équilibrer financièrement par lui-même en raison du déséquilibre démographique, c'est-à-dire non seulement de la proportion considérable des retraités mais aussi du nombre moyen des enfants par famille, plus élevé que pour toute autre catégorie sociale.

L'agriculture n'est pas seulement une maison de retraités, elle est aussi le berceau de générations de travailleurs dont le pays entier a besoin ; elle est enfin un secteur socio-économique dont les charges doivent rester proportionnées aux ressources.

Or, le déséquilibre structurel du nombre d'actifs par rapport aux inactifs s'accroît d'année en année, justifiant un engagement financier croissant de la collectivité nationale.

Quant à l'évolution des revenus, en francs courants, c'est-à-dire sur les mêmes bases que le budget, la progression, pour la moyenne des trois années, est officiellement évaluée à 7,9 p. 100 par exploitant agricole, soit un taux très inférieur à la moyenne nationale et qui consacre l'échec d'un des objectifs du V^e Plan : le « rattrapage », par les revenus agricoles, du revenu national moyen.

Quant à l'année 1971, vous savez, monsieur le ministre, quelle incidence fâcheuse ont eue les calamités agricoles dans de trop nombreuses régions. Nous estimons nécessaire que celles-ci bénéficient d'allègements spéciaux, en particulier de cotisations sociales.

Dans un tel contexte, il n'a pas paru équitable à la commission de la production que soit envisagé, pour 1972, un accroissement du produit des contributions professionnelles directes qui, d'après le projet de budget, dépasserait très sensiblement, en proportion, l'accroissement des prestations.

En effet, alors que les charges s'accroissent de plus de 15,75 p. 100, l'augmentation du financement professionnel direct atteindrait le taux élevé de 18,56 p. 100 pour les cotisations proprement dites et même, en réalité, 32,06 p. 100 en tenant compte des taxes dites « de solidarité » sur certains produits agricoles, taxes qui font bel et bien partie du financement professionnel du B. A. P. S. A.

Si l'on calcule par actif agricole, bien entendu l'augmentation doit être majorée d'environ trois points, soit en définitive environ 35 p. 100 par exploitant agricole.

En contrepartie, la participation de la collectivité s'accroîtrait seulement de 11,91 p. 100 et serait donc ramenée à une part plus réduite dans le financement du B. A. P. S. A. puisqu'elle passerait de 77,49 p. 100 en 1971 à 74,92 p. 100 en 1972.

Il est du reste nécessaire de rappeler à ce propos — parce que les chiffres sont souvent mal interprétés — que la part de l'Etat dans la couverture de l'ensemble des dépenses sociales agricoles est nettement inférieure à sa part dans l'équilibre du B. A. P. S. A. où ne figurent pas, notamment, les frais de gestion, d'action sanitaire et sociale et de contrôle médical qui sont intégralement à la charge des assurés ; en fait, pour ces dépenses complémentaires, les exploitants acquittent des cotisations augmentées de moitié.

Pour s'en tenir au budget du B. A. P. S. A., nous ne pensons pas qu'il soit possible, avec les moyens proposés, de majorer de 32 p. 100 la part des agriculteurs, en compensant une telle majoration par une répartition plus juste au sein de la profession.

En effet, en 1971, une remise en ordre importante et non sans mérite, vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, est intervenue dans le mode de calcul des cotisations, réforme qui a abouti à une progressivité des taux fortement accrue et qu'il n'est pas concevable de renouveler chaque année, tandis que les agriculteurs d'un certain niveau supportent dès maintenant — et sans tenir compte des « reprises » sur les prix des produits — des charges équivalentes à celles des travailleurs indépendants relevant d'autres régimes sociaux. Ceux-là, dont les cotisations techniques et complémentaires d'assurance maladie ont augmenté cette année de 53 p. 100, ne peuvent tout de même pas rééditer cette inquiétante performance tous les ans.

Monsieur le ministre, vous ne manquerez pas de nous demander : qui paiera ? A cela la commission vous a donné réponse en vous demandant de vouloir bien réviser certaines évaluations de dépenses manifestement hypertrophiées et dont le rajustement permettrait de contenir à un taux plus raisonnable l'accroissement des cotisations.

Je ne parlerai pas de la participation au régime de la sécurité sociale des étudiants, portée d'un seul coup de deux millions de francs à trente-trois millions de francs car il s'agit d'un rattrapage sur des sommes qui, en tout état de cause, étaient dues.

En revanche, d'après les chiffres qui ont été fournis au comité de gestion, le B. A. P. S. A. pour 1972 comporte un prétendu rattrapage de 148 millions de francs au titre de l'assurance maladie pour 1970. Or, si le poste Amexa a bien été déficitaire en 1970, en revanche, il s'est produit sur les autres chapitres des excédents qui ont assuré l'équilibre global de ce budget et qu'il est certainement possible d'affecter, selon une procédure quelconque, à l'équilibre de l'Amexa : le B. A. P. S. A. constitue un tout.

Il apparaît en second lieu que les prévisions relatives aux dépenses d'assurance maladie pour 1972 ont été surestimées au moment de la préparation de ce budget. Vous êtes parti, en effet, d'une augmentation annuelle de 15 p. 100, qui est large, sur la base de prévisions qui s'avèrent excessives pour 1971 d'ailleurs. A supposer que ce taux de 15 p. 100 soit appliqué aux dépenses réelles de l'année en cours, on obtient sur ce même chapitre, pour 1972 — par votre méthode de calcul, monsieur le ministre — une moins-value de dépenses de l'ordre de 100 millions de francs.

Enfin, la participation demandée au B. A. P. S. A. pour le financement des prestations sociales des personnes non actives paraît ne pas tenir compte des charges directement supportées à ce même titre par le budget annexe, dès 1968, en faveur des personnes qui peuvent être rattachées au régime social agricole. Il y a là encore un gros rappel d'arriérés, qui exige en tout état de cause, les textes d'application n'étant du reste pas sortis, des justifications détaillées.

La commission a estimé au total à 340 millions de francs le montant des surévaluations de dépenses ou des rappels injustifiés d'arriérés, et elle a observé qu'une réduction d'un même montant des diverses cotisations permettrait de ramener l'accroissement du financement professionnel direct de 32 p. 100 à 11,5 p. 100.

Nous avons évoqué ce point lors de la discussion de la première partie de la loi de finances. Le Gouvernement s'est alors engagé à reprendre aujourd'hui avec toute l'attention nécessaire la discussion sur les charges du B. A. P. S. A. Sous le bénéfice de cette promesse — et j'ajoute, monsieur le ministre, uniquement à la suite de cet engagement — nous avons retiré l'amendement tendant à une réduction de charges de 340 millions de francs et nous attendons maintenant les propositions précises que le Gouvernement entend nous présenter.

Il reste, monsieur le ministre, au-delà de l'ajustement pour 1972, le problème de fond. C'est un problème qu'on ne résoudra pas par des artifices, ni même en délestant l'agriculture de ce budget annexe parfois jugé encombrant.

Il s'agit, vous n'en doutez pas, du revenu cadastral. Nous sommes ici de plus en plus nombreux — pour ne pas dire tous les parlementaires ruraux — à penser qu'une répartition des cotisations sociales basée sur le revenu cadastral est un système injuste et périmé, qui condamne à l'échec toute tentative d'évolution du financement de ce budget.

M. Louis Briot. Excellent !

M. Marcel Bousseau, rapporteur pour avis. Les retouches qui viennent d'y être apportées, et que nous avons du reste approuvées, ne doivent constituer qu'une transition vers une refonte totale des cotisations agricoles.

Vous surtaxez, avec ce système, les plus défavorisés, c'est-à-dire les exploitants d'élevage des zones à forte pression démographique, où la terre est surévaluée. A ceux qui supportent déjà les charges foncières les plus lourdes dans les secteurs de production les moins rentables, vous imposez des cotisations sociales majorées. Or, le problème est d'une grande urgence car la révision actuelle des revenus cadastraux entraîne des rajustements supérieurs pour les régions d'élevage et fera passer de nombreux exploitants dans une tranche de cotisations supérieure.

Il reste enfin — et ceci intéresse non seulement la population agricole, mais toute la population rurale, dont il faut bien prendre la défense puisque aucune organisation ne les représente — le problème des abattements de zone pour les prestations familiales.

La suppression de ces abattements serait pour votre commission un facteur important de la justice sociale et de l'équilibre régional français. On ne saurait trop y insister. (Applaudissements sur plusieurs bancs.)

Telles sont, mes chers collègues, les conclusions que votre commission vous propose : pour 1972, un ajustement rigoureux

des charges permettant de revoir le niveau des contributions demandées aux agriculteurs ; mais surtout un engagement solennel des pouvoirs publics d'abandonner définitivement l'assiette actuelle des cotisations sociales agricoles, conformément aux orientations auxquelles vous-même, monsieur le ministre, souvenez-vous, paraissiez naguère si favorable.

M. le ministre de l'agriculture. J'y suis toujours favorable. Qu'on cesse enfin de chercher à me mettre en contradiction avec mon passé de parlementaire !

M. Marcel Bousseau, rapporteur pour avis. C'est sous ces réserves expresses, mes chers collègues, et selon les réponses qui nous seront faites que, conformément au mandat qui m'a été confié par la commission de la production et des échanges, je vous demanderai d'adopter ou de rejeter le budget des prestations sociales agricoles. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains-indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. de Montesquiou, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour les prestations sociales agricoles.

M. Pierre de Montesquiou, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le B. A. P. S. A. traverse une crise.

Fin 1970, au prix d'une augmentation de 13,50 p. 100 des cotisations professionnelles, votre commission croyait avoir assuré le financement de la protection sociale des exploitants agricoles.

Il n'en était rien.

En cours d'exécution du budget, le 11 août dernier, deux taxes parafiscales de solidarité, sur les oléagineux et sur les céréales, à la charge exclusive des producteurs, ont été instituées par décret et mises immédiatement en recouvrement. Il fallait, en effet, assurer 161 millions de francs de ressources supplémentaires à l'Amexa.

Il y a plus grave ! Le B. A. P. S. A., pour 1972, va s'élever à 10 milliards 250 millions de francs, contre 8 milliards 855 millions de francs l'année dernière ; c'est-à-dire que les crédits vont progresser de 15,75 p. 100.

Pour faire face à l'alourdissement des dépenses, le Gouvernement demande une augmentation de 18,56 p. 100 des cotisations professionnelles. Mais, si l'on y ajoute le montant des taxes de solidarité reconduites, c'est de plus de 32 p. 100 que va s'accroître la participation professionnelle directe des agriculteurs.

Or, dans le même temps, la contribution de la collectivité aux dépenses du B. A. P. S. A. n'augmente que de 11,91 p. 100. La subvention du budget général n'est elle-même majorée que de 7,29 p. 100.

La signification est claire : en matière de protection sociale agricole, l'Etat se désengage.

M. le ministre de l'agriculture. Monsieur de Montesquiou, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Pierre de Montesquiou, rapporteur pour avis. Avec plaisir, monsieur le ministre.

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

M. le ministre de l'agriculture. Il n'est pas dans mes habitudes d'interrompre les orateurs, mais je ne puis laisser dire que l'Etat se désengage dans le B. A. P. S. A.

En effet, vous avez fait état de certains pourcentages — 18,56 p. 100, 11,91 p. 100, 7,29 p. 100 — mais non de valeurs absolues. Or, l'augmentation de 18,56 p. 100 qui porte sur 19 p. 100 du financement, part des agriculteurs, représente une somme de 500 millions de francs environ, alors que la majoration de la part de l'Etat, même si son taux est plus faible, porte sur 75,4 p. 100 de la dépense et se traduit par un supplément de 875 millions de francs.

Ainsi, cette année encore, l'effort de l'Etat sera supérieur de 350 millions de francs à celui de la profession. En outre, chaque année, la part représentée par les cotisations directes des agriculteurs diminue.

Je le répète donc : vous n'avez pas le droit d'affirmer que l'Etat se désengage.

M. Pierre de Montesquiou, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces précisions. Mais ce n'est pas à vous, qui vous êtes déclaré à la Mutualité le tuteur et l'avocat des agriculteurs, que j'apprendrai que la dépopulation des campagnes accroît constamment les charges supportées par les exploitants et que le revenu agricole n'augmente pas.

De plus, certaines régions, que vous connaissez bien, ont été complètement ruinées cette année. C'est ainsi que le vignoble de ma région a été détruit à 100 p. 100 et qu'il en est de même en d'autres endroits, en Bourgogne notamment. Il serait donc normal que la part de l'Etat soit maintenue au même niveau que l'année dernière.

Pour les raisons que j'ai exposées, nous avons eu l'impression que l'Etat se désengageait. Mais vous nous assurez du contraire : nous nous en réjouissons donc.

Les dépenses sociales atteignent maintenant 48 p. 100 du budget de l'agriculture et de la part de l'agriculture dans le budget des autres ministères. Aussi, le ministre de l'agriculture a récemment déclaré que, entre les équipements agricoles et la protection sociale agricole, il fallait choisir. Le Gouvernement a donc mis l'accent sur les équipements agricoles.

La commission des affaires culturelles, familiales et sociales n'a pas l'intention de critiquer l'augmentation de crédits, au demeurant modeste, décidée en faveur des investissements agricoles car elle connaît la misère de l'équipement dans nos campagnes.

Elle doit, en revanche, appeler l'attention du Gouvernement sur les circonstances économiques et sociales dans lesquelles, semble-t-il — vous constatez, monsieur le ministre, que je deviens restrictif — se produit son désengagement dans le domaine social.

L'indice des prix à la consommation augmente en moyenne de 0,5 p. 100 par mois.

A la fin de 1970, l'I. N. S. E. E., en se basant sur les hypothèses officielles en matière de hausse des prix, espérait que l'augmentation moyenne du revenu brut d'exploitation par exploitant en francs constants serait, en 1971 et 1972, de l'ordre de 4,2 p. 100. Cet objectif ne sera pas atteint. De toute façon, en agriculture plus encore que dans les autres branches de l'activité économique, les moyennes n'ont guère de sens.

A ce propos, il convient de rappeler que de nombreuses régions de France — notamment le Sud-Ouest, la Côte d'Azur et l'Alsace — ont été victimes cette année de calamités agricoles dont les conséquences n'ont été que partiellement réparées.

Enfin, les incertitudes monétaires pèsent sur les débouchés de notre production agricole. Il est donc évident qu'il n'est pas possible, année après année, de laisser augmenter les cotisations sociales à une vitesse sans commune mesure avec la progression des revenus agricoles et il est permis de regretter que lorsqu'un réajustement de prix se produit, le bénéfice n'en soit pas laissé intégralement aux exploitants agricoles.

On ne s'étonnera donc pas qu'exposant les grandes lignes du budget social de l'agriculture, le journal *Le Monde* ait récemment parlé de mauvaise surprise pour la paysannerie et de vives désillusions des dirigeants agricoles. Dans de nombreuses régions, les exploitants agricoles sont inquiets. Ils l'écrivent et ils le disent. C'est là aussi une des données du B. A. P. S. A. Telles sont les conditions financières, économiques et psychologiques dans lesquelles notre commission a étudié le B. A. P. S. A. pour 1972.

Elle l'a fait en examinant les dépenses de ce budget annexe et l'état de la protection sociale des exploitants agricoles.

Elle a surtout consacré son attention aux problèmes du financement de ce budget, car elle sait que beaucoup de désordres sociaux sont nés du retard des pouvoirs publics à rétablir à temps une situation financière dégradée.

Je ne veux pas entrer dans le détail des chiffres puisque l'Assemblée les a déjà entendu citer par les différents rapporteurs.

Je rappellerai que, grâce au vote des lois du 23 septembre 1970 et du 13 juillet 1971, deux nouvelles prestations familiales sont nées — l'allocation destinée aux orphelins et l'allocation en faveur des mineurs handicapés — et qu'un projet de loi portant diverses dispositions tendant à améliorer la situation des familles est fort bien accueilli par la profession.

Notre commission a estimé qu'il serait souhaitable d'aligner les taux de l'allocation de la mère au foyer sur ceux de l'allocation de salaire unique.

En ce qui concerne l'assurance vieillesse, nous avons remarqué une légère augmentation du montant annuel de la retraite qui passera de 3.250 francs au 1^{er} janvier 1971 à 3.850 francs au 1^{er} octobre 1972.

Mais, en raison de l'exode rural, la catégorie socio-professionnelle des exploitants agricoles comprend une proportion de personnes âgées de beaucoup supérieure à la moyenne des autres professions. Le nombre des nouveaux retraités l'emporte de loin sur celui des décès et, entre 1968 et 1971, le nombre des bénéficiaires des prestations de vieillesse est passé de 1.516.418 à 1.670.000.

Pour l'Amexa, dont on a beaucoup parlé et avec éloquence, l'équilibre a été réalisé en 1971. Aussi la commission a-t-elle été surprise de voir ses crédits augmentés dans de telles proportions au titre de l'exercice 1972. L'Assemblée nationale a réagi en votant, lors de l'examen de la première partie de la loi de finances, l'amendement de M. Collette, qui réduit de 150 millions de francs la charge du B. A. P. S. A. Je pense que M. le ministre de l'agriculture, en accord avec M. le ministre des finances, maintiendra au B. A. P. S. A. cette masse de crédits. Nous souhaiterions que notre Assemblée soit associée à l'évaluation des dépenses de l'assurance maladie pour 1972.

Pour ce qui a trait à l'invalidité, aucun aménagement n'a été prévu. L'an passé, la commission avait insisté sur la nécessité d'améliorer la situation des invalides. Nous ne pouvons pas admettre, monsieur le ministre, votre argumentation selon laquelle un exploitant agricole, s'il n'est pas totalement invalide, peut continuer à diriger son exploitation. Mais il ne faut pas oublier que le petit exploitant n'a pas les moyens d'engager un ouvrier, qui est d'ailleurs difficile à trouver et entraîne de nombreux frais.

Les taux des pensions pour invalidité servies à ceux qui sont dans une situation difficile et précaire sont malheureusement trop bas. En outre, il serait bon — je le signale au passage — que l'âge de la retraite soit fixé à soixante ans pour les veuves d'exploitants agricoles.

Si certains regrets ont été exprimés à propos des dépenses, les critiques sont nombreuses en ce qui concerne les recettes. La faiblesse des revenus agricoles, comparés à ceux d'autres branches de l'économie nationale, et le rapport cotisants-bénéficiaires toujours plus défavorable en raison de l'exode rural dont bénéficient les autres secteurs de l'activité du pays, placent le régime des exploitants agricoles dans l'impossibilité de financer lui-même les prestations accordées à ses affiliés.

Le recours à la solidarité nationale est donc indispensable et certains le justifient en faisant état d'une dette envers l'agriculture.

Je ne reviendrai pas sur les recettes provenant de la profession, ni sur les taxes sur les produits agricoles, non plus que sur les ressources diverses du fonds de solidarité.

Je me bornerai à constater que le financement professionnel direct progresse de 18,56 p. 100, c'est-à-dire plus vite que le pourcentage d'augmentation du B. A. P. S. A. Les taxes sur les produits agricoles, qui avaient diminué, recommencent à progresser. La somme des diverses taxes sur les produits et des cotisations professionnelles augmente de 29 p. 100.

Le Gouvernement, moins que jamais, n'accepte l'idée de faire varier la part du financement de la profession proportionnellement à l'élévation du revenu moyen agricole.

Il faudrait que le Gouvernement s'efforce, comme il l'avait fait au cours des années précédentes, de répartir les charges supplémentaires du budget en tenant compte, autant que possible, des pourcentages respectifs des trois sources de financement.

Il serait également souhaitable de réaménager le système du revenu cadastral. En fait, le revenu cadastral repose plus sur la valeur de l'hectare de terre que sur le revenu qu'il est possible d'en tirer. Certaines régions connaissent un revenu cadastral surévalué, mais la situation est fort différente d'un département à l'autre.

La méthode d'approche que le ministère de l'agriculture a retenue doit être approuvée et les agriculteurs souhaitent qu'une base d'imposition soit définie dans le sens de la justice et du respect de l'homme.

C'est pourquoi j'ai inséré, dans mon rapport écrit, des tableaux comparatifs concernant les impositions appliquées en France et, en particulier, dans le département du Gers.

Nous constatons aussi une certaine stabilité du montant des cotisations des petits exploitants. Mais si la charge des cotisations continue d'augmenter au même rythme, il ne sera sans doute pas possible d'en faire supporter plus longtemps le poids par les seules grandes et moyennes exploitations.

Je me permets d'ajouter que, parmi les exploitations agricoles du Gers, il en est beaucoup qui produisent du maïs. Or les taxes sur les céréales et sur les oléagineux vont créer de nouvelles disparités de situation entre les producteurs de céréales et les non-producteurs.

Notre commission a adopté un amendement réduisant de 150 millions de francs les crédits du titre IV du B. A. P. S. A., marquant ainsi sa solidarité avec la commission des finances qui estime surévaluées les dépenses de l'Amexa pour 1972. Nous espérons que le Gouvernement comprendra la nécessité de réduire la progression des cotisations versées au titre de l'Amexa.

Notre commission a adopté deux autres amendements supprimant de l'état des taxes parafiscales dont la perception est autorisée en 1972, les taxes de solidarité sur les céréales et sur les oléagineux, estimant que le Parlement aurait dû être consulté avant leur création sur l'opportunité et l'assiette de ces nouvelles recettes affectées au B. A. P. S. A.

En conclusion, je dirai que la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, reconnaît les qualités de ce budget si ses faiblesses n'étaient pas aussi nombreuses, en particulier en matière d'invalidité.

L'augmentation prévue de la part de financement assurée par la profession semble déraisonnable. C'est pourquoi notre commission ne donne un avis favorable à l'adoption des crédits du budget annexe des prestations sociales agricoles et des articles du projet de loi de finances qui lui sont rattachés que sous réserve des amendements que je viens d'évoquer. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur divers bancs.)

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n° 1993). (Rapport n° 2010 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Agriculture, F. O. R. M. A., B. A. P. S. A. et articles 41 à 44 (suite) :

Agriculture et articles 43 et 44. (Annexe n° 5. — MM. Papon et Pomiatowski, rapporteurs spéciaux ; avis n° 2011, tome VII (Enseignement agricole), de M. Bordage, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 2015, tome II, de M. Le Bault de La Morinière, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles (F. O. R. M. A.). (Annexe n° 11. — M. Godefroy, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome VI, de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Budget annexe des prestations sociales agricoles (B. A. P. S. A.) et articles 41 et 42. (Annexe n° 39. — M. Collette, rapporteur spécial ; avis n° 2011, tome XVI, de M. de Montesquiou, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 2015, tome XXI, de M. Bousseau, 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,

VINCENT DELECCHI.