

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

COMPTE RENDU INTEGRAL — 37^e SEANCE

2^e Séance du Mardi 30 Octobre 1973.

SOMMAIRE

1. — Aménagement de l'ordre du jour (p. 5061).
2. — Loi de finances pour 1974 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5061).
 - Transports (suite) :
 - III. — Aviation civile (suite).
 - MM. Valleix, Brocard, Raymond, Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan; Cermolacce, Guena, ministre des transports; Commenay, Stehlin, Frédéric-Dupont, Maujouan du Gasset, Massot.
 - MM. le ministre des transports; Stehlin, Cermolacce.
 - Etat B.
 - Titre III. — Adoption.
 - Titre IV. — Adoption.
 - Etat C.
 - Titre V. — Adoption.
 - Titre VI. — Adoption.
 - IV. — Marine marchande.
 - MM. Gabriel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan; Porelli, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.
 - M. Guena, ministre des transports.
 - Rappel au règlement: MM. Hamel, Porelli, rapporteur pour avis; le ministre.
 - Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.
3. — Ordre du jour (p. 5080).

PRESIDENCE DE M. MARCEL ANTHONIOZ,
vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

AMENAGEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. J'informe l'Assemblée qu'il y a lieu de reporter les scrutins pour les nominations à la Haute cour de justice, qui étaient prévus pour le mardi 6 novembre, à une date ultérieure.

Cette date sera fixée par la conférence des présidents.



— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1974 (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 1974 (n° 646, 681).

TRANSPORTS

III. — Aviation civile.

(Suite.)

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

La parole est à M. Valleix.

M. Jean Valleix. Monsieur le ministre, après ce qui a été dit ce matin, aussi bien par les rapporteurs, MM. Baudis et Labbé, que par vous-même, je ne m'attarderai pas longuement sur l'analyse de votre budget. J'essayerai plutôt de définir certains objectifs propres à préciser l'orientation de la politique française en matière d'aviation civile tant sur le plan de la production que sur celui du transport.

En ce qui concerne d'abord votre budget, je regrette, bien sûr, comme les rapporteurs, que ce budget soit en stagnation par rapport à celui de 1973. Certes, il vaudrait mieux que la part de l'aviation civile dans le budget des transports soit supérieure à ce petit tiers qu'elle représente. Mais, quoi qu'il en soit, le budget de l'aviation civile est assez dynamique dans sa conception puisque, comme vous le rappeliez ce matin, il permettra de donner suite à des engagements de programmes déjà décidés, dont plusieurs sont en cours d'exécution, et de parachever ainsi l'action entreprise en la poussant jusqu'au stade de la commercialisation.

Je regrette aussi, avec M. Labbé, que vos services ne répondent pas toujours aux questions qui leur sont posées, notamment en ce qui concerne certains détails du plan de charge de l'aéronautique française.

S'agissant des problèmes techniques, qui ont déjà été étudiés de façon fort intéressante dans les deux rapports écrits, j'évoquerai brièvement trois points: les équipements nouveaux nécessaires; la promotion de Concorde et d'Airbus, si je puis dire; enfin les relations existant entre les compagnies aériennes françaises.

En ce qui concerne les équipements, notamment ceux des aéroports, je tiens à appeler votre attention sur les perspectives déjà en cours de développement ou à venir que laissent entrevoir la mise en service d'avions gros porteurs — je pense notamment au Boeing 747 — et celle, dans deux ans, d'avions de transport supersoniques — je pense à Concorde.

De toute évidence, si des avions supersoniques permettent de franchir l'Atlantique en trois heures trente-trois minutes, comme ce fut le cas récemment, le temps de parcours nécessaire à la desserte des aéroports aux deux extrémités de la ligne paraîtra d'autant plus long que le temps de vol aura été plus court.

C'est pourquoi j'appelle votre attention et celle de vos services sur la nécessité de prévoir avec tous les organismes responsables, notamment les organismes aéroportuaires, des aménagements permettant, d'une part, de réduire le temps passé en contrôle d'identité et en formalités de douane et, d'autre part, d'accélérer la desserte.

Sans ces aménagements, il est certain que le développement de l'aviation de grande capacité ou de très grande rapidité risque d'être freiné. Or, je suis convaincu que, sur ce point, vous pouvez apporter à l'Assemblée des éléments d'information utiles dans l'esprit du dialogue que vous souhaitez.

Par ailleurs — petit détail anecdotique — Airbus ne doit-il pas devenir un mode de transport comparable au chemin de fer ? Autrement dit, les passagers ne doivent-ils pas avoir la possibilité de voyager avec leurs bagages ? Ce modeste aménagement technique a déjà été introduit par des fabricants concurrents, aussi bien soviétiques qu'américains. Aussi l'Airbus devrait-il recevoir quelques amodiations sur ce point dans ses prochains types.

Concorde et Airbus ont récemment fait l'objet d'opérations promotionnelles. De telles initiatives me paraissent excellentes, même si leurs résultats n'apparaissent pas dans l'immédiat.

Je suis sensible, avec vous, à l'esprit de pari, d'espoir et aussi de symbole qui se dégage de ce genre de manifestation dont l'utilité, en toute hypothèse, est incontestable. En suscitant la curiosité du public et en favorisant une meilleure connaissance des capacités de ces appareils, on valorisera pleinement, et à bref délai, je l'espère, des réalisations techniques qui sont indéniables et dont il s'agit maintenant d'assurer la protection commerciale.

En ce qui concerne les relations des compagnies aériennes, j'ai noté avec beaucoup d'intérêt l'accord récemment conclu entre Air France et Air Inter. Je crois savoir que cet accord sera très bientôt suivi d'un nouveau protocole entre le Gouvernement et Air Inter, et j'aimerais savoir quelles perspectives le Gouvernement attend de cette nouvelle entente. Je voudrais notamment savoir si elle est de nature à favoriser les transports inter-régionaux en France et — pourquoi pas ? — à travers l'Europe.

J'aborderai maintenant quelques problèmes d'orientation politique en matière d'aviation civile et, pour ce faire, je vous livrerai très rapidement quelques réflexions fondées sur des constatations conjoncturelles et sur les perspectives rapprochées de l'aéronautique française et de l'aéronautique européenne.

Première constatation : il importe de ne pas oublier qu'il n'est point d'aéronautique civile sans le support d'une aéronautique militaire. Il faut que notre Assemblée le sache bien et qu'elle prenne conscience de ce rôle de support que jouent les budgets militaires pour les capacités de l'industrie aéronautique civile elle-même.

Deuxième constatation, il ne faut pas perdre de vue l'importance du moteur si l'on veut avoir une industrie aéronautique indépendante. Cette notion, qui n'est pas toujours reconnue, est cependant assez importante pour justifier pleinement les nouvelles initiatives tant des industriels français que du Gouvernement en la matière.

Troisième constatation : voici quelques années que l'industrie aéronautique européenne a opéré une percée à partir de réussites techniques d'avant-garde. Autrement dit, de la recherche fondamentale, puis de la recherche appliquée et enfin de la technologie, on est passé à l'industrie tout court. Nous devons donc prendre conscience que, dans l'aéronautique, nous en sommes non plus à l'ère technologique mais à la période d'une économie de marché. Nous le constatons à tous les échelons. Autant nous produisons d'excellents produits, autant nous nous heurtons à des difficultés en matière d'écoulement et, par conséquent, de commercialisation. Une économie de marché suppose une information sur les besoins. La production n'est pas seulement fonction des capacités techniques ou technologiques ; elle est aussi fonction des capacités du consommateur, en l'occurrence, les compagnies aériennes.

Quatrième constatation, sur laquelle je reviendrai : des réformes de méthode et parfois de structure s'imposent.

Dernière constatation, avant d'aborder les orientations d'une politique générale de l'aéronautique : les conditions de la concurrence mondiale à laquelle nous sommes confrontés s'aggravent, notamment par suite des problèmes de change, du fait de l'aide publique que plusieurs de nos concurrents accordent à leur production, en raison des contraintes douanières que certains de ces concurrents font peser sur nos exportations et par le jeu de la politique du crédit, sans parler de l'amortissement des chaînes déjà réalisé par de grands producteurs, notamment américains, qui peuvent, à partir de cet amortissement, voire des bénéfices déjà recueillis, engager des crédits nouveaux pour lancer de nouveaux produits.

Monsieur le ministre, les 17 et 18 septembre dernier, vous avez ouvert les travaux de l'Assemblée de l'Union européenne occidentale, en affirmant dès le départ une position très européenne, puisque vous avez énoncé ce principe que, à l'avenir, aucun nouveau programme ne devrait être engagé sans avoir fait l'objet d'une concertation préalable entre les gouvernements européens.

Dans le même esprit d'ouverture et pour aborder le problème de la concurrence intra et extra-européenne, je formulerai cinq observations qui permettront peut-être d'engager notre politique en matière d'aviation civile dans des voies positives.

Première observation : il n'est pas d'aéronautique indépendante sans industrie de moteurs indépendante. Je l'ai déjà dit. L'accord conclu entre la S.N.E.C.M.A. et la compagnie américaine General Electric ne compromet nullement les chances d'une coopération européenne. Il est bon de l'affirmer du haut de cette tribune, afin que la France ne se voie pas reprocher en l'occurrence une action individualiste, voire égocentrique, alors qu'en vérité ledit accord est à la fois européen et américain, puisque la part de 50 p. 100 revenant à la S.N.E.C.M.A. est — je crois — une part reconnue par notre partenaire américain comme susceptible d'être traitée en coopération européenne. Les Belges eux-mêmes contribuent à certains programmes de la S.N.E.C.M.A. Il faut donc bien considérer que cet accord est destiné à sauvegarder une industrie européenne de moteurs et que la coopération qui pourra être pratiquée avec le chef de file qu'est la S.N.E.C.M.A. permettra à l'Europe de participer à cette action.

Deuxième orientation politique à venir et qui me paraît importante : le gouvernement français est-il prêt à appuyer les efforts menés par plusieurs compagnies pour développer les lignes inter-régionales européennes qui devraient elles-mêmes contribuer au renforcement de la régionalisation en Europe ? Un tel appui, qui serait conforme à l'esprit communautaire, est nécessaire au développement de nombreuses capitales régionales françaises. Dans cet esprit de coopération avec la commission européenne de l'aviation civile et avec l'association européenne des lignes aériennes, le Gouvernement pourrait avoir une action incitatrice positive pour le développement de nos grandes cités provinciales, en concourant à un effort européen mais aussi à la mise en valeur des grandes régions françaises.

Troisième point, qui me paraît aussi important et à propos duquel la France doit jouer un rôle d'entraînement : l'un des freins à l'industrie aéronautique européenne est sa diversité, sa multiplicité.

Il faut savoir qu'un type d'avion autorisé à voler en France ne peut voler aux Etats-Unis qu'après avoir subi de multiples modifications et reçu un important rééquipement en matériels américains. Mais ce même type d'appareil qui vole déjà en France et, avec ces modifications, est autorisé à voler aux Etats-Unis, n'a pas pour autant le droit, ni sous une formule ni sous une autre, de voler en Grande-Bretagne. C'est là un système aberrant et il convient d'accélérer l'harmonisation des normes en matière d'équipement, de même qu'il faut accélérer les formalités de certification et de navigabilité afin que les productions européennes ne se trouvent pas en la matière brimées par la concurrence internationale.

Vous savez l'action menée dans ce domaine par l'association européenne des constructeurs de matériel aéronautique. C'est une action méritoire, c'est une action de « fourmi ». La France, qui est consciente de l'importance de l'aéronautique pour les pays occidentaux et d'abord pour elle-même, peut jouer un rôle pour tenter d'accélérer l'entreprise et aller vers la création d'une agence européenne de certification, comme il en existe une aux Etats-Unis.

Quatrième direction de politique dans laquelle il me semble nécessaire de s'engager : les pays européens ont chacun des services chargés de l'aviation très divers, où aucune structure ne correspond à une autre. Je souhaite qu'en ce domaine, pour accélérer les décisions car les choses vont vite en aéronautique,

la France donne l'exemple et recherche des contacts pour aboutir à la création d'un organisme de regroupement, pour avoir des échanges plus réguliers, et non plus seulement à la demande, entre les différents services responsables de l'aviation dans les pays d'Europe occidentale.

La France concourrait ainsi à mieux faire face aux problèmes industriels actuels et à mieux définir — et c'est très important — les besoins pour l'avenir.

Enfin, dans la conjoncture actuelle, le problème fondamental est d'assurer les conditions d'une concurrence normale dans le domaine de l'aéronautique.

Or l'amenuisement du dollar, les possibilités de l'export-import bank, le complément d'aide en matière de crédit que les banques américaines elles-mêmes accordent aux constructeurs américains, la barrière des 5 p. 100 à l'importation qui, à l'entrée des Etats-Unis, frappe tout le matériel aéronautique en provenance de l'Europe constituent autant d'obstacles qui gênent l'expansion de la production européenne et en particulier les possibilités de commercialisation des réalisations françaises.

J'ai été très intéressé par votre analyse, monsieur le ministre, concernant le crédit-bail. L'Assemblée serait heureuse de connaître, à cet égard, les développements en perspective.

Car si nous continuons de nous heurter à des conditions de concurrence aussi inégales, il est évident que, quelle que soit l'amélioration de la productivité, les efforts des 110.000 salariés de l'industrie aéronautique française, de ces ingénieurs, cadres, techniciens, ouvriers hautement qualifiés qui constituent l'un des ressorts humains les plus solides, les plus riches d'avenir de notre pays, tous ces efforts risquent d'être voués à l'échec.

Nous constatons une certaine stagnation du budget, une réduction de crédits de paiement et d'autorisations de programme. Or, si la production doit être développée, il faut aussi assurer la vente de nos fabrications et même produire en fonction des perspectives de vente. Alors, ne serait-il pas possible, à l'avenir, d'inscrire dans notre budget des crédits permettant précisément de déterminer les possibilités de commercialisation ?

Une telle action, sous les différentes formes que j'ai énoncées, contribuerait à faire entrer une industrie aéronautique européenne d'une haute technicité et d'une grande capacité dans l'économie de marché et à lui assurer des débouchés.

Le Gouvernement, le Parlement, les industriels, des compagnies très actives, ont déjà permis un important développement de l'industrie aéronautique européenne. Il est essentiel pour l'avenir de continuer dans cette voie, afin que cette industrie continue de vivre et de prospérer.

Je suis convaincu que telle est votre volonté, monsieur le ministre.

Je suis persuadé que, de la sorte, vous contribuerez à placer l'industrie aéronautique française parmi les plus puissantes d'Europe et que, pour nos populations comme pour la Communauté, vous mènerez ainsi une action positive et attendue de tous. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et de l'union centriste.*)

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

M. Jean Brocard. Mesdames, messieurs, ce matin j'ai écouté avec une grande attention les rapporteurs MM. Baudis et Labbé, et les indications de M. le ministre concernant l'aéronautique civile.

Je me bornerai à évoquer la situation de certaines catégories de personnels et le problème général de l'industrie aéronautique.

Les dépenses ordinaires de l'aviation civile sont en augmentation puisqu'elles passent de 11.203.000 francs en 1968 à plus de 12 millions de francs en 1974. En particulier, 244 emplois d'officiers contrôleurs sont créés. Dans votre projet de budget, vous justifiez ce recrutement important, monsieur le ministre, par le fait que l'accroissement du trafic contrôlé par les centres régionaux de la navigation aérienne conduit à prévoir un renforcement des corps techniques de la navigation aérienne directement chargés de la régulation. Et, ce matin, vous avez ajouté qu'il faudrait augmenter la capacité du système, diminuer si possible les charges de personnel et également accroître la sécurité.

Par conséquent, priorité doit être donnée à un meilleur écoulement du trafic.

Je présenterai deux observations sur la situation des officiers contrôleurs de la navigation aérienne. Le budget de 1974, je l'ai dit, prévoit 244 emplois nouveaux. Votre décision est bonne

car cette augmentation était absolument indispensable. Mais la question de la formation de ces personnels reste entière. Les contrôleurs sont recrutés par concours. S'ils sont reçus, ils suivent pendant neuf mois les cours de l'école nationale de l'aviation civile, à Toulouse. Ils perfectionnent ensuite leur formation sur le tas, c'est-à-dire dans des tours de contrôle, pendant trois ans au minimum. Cette filière est excellente, à condition toutefois de donner à ces contrôleurs élèves les moyens de se former. Malheureusement, ces moyens sont trop souvent déficients, qu'il s'agisse des matériels d'entraînement — je pense aux *line trainers*, aux simulateurs — ou des conditions mêmes de la formation. En effet, il arrive que les élèves soient trop nombreux par rapport aux contrôleurs expérimentés ; leur pourcentage atteint même dans certaines tours de contrôle 45 p. 100. Les contrôleurs en titre sont donc tout naturellement des instructeurs, mais peut-être sont-ils contraints de consacrer trop de temps à la formation et pas assez au contrôle de la circulation aérienne.

J'insiste, monsieur le ministre, sur ce rôle de formation. Les contrôleurs sont indispensables à la sécurité des vols. Leur formation doit donc être impeccable. Mais, à cette fin, il faut qu'ils disposent des moyens matériels de formation nécessaires. Malheureusement, ces moyens font trop souvent défaut.

Ma deuxième observation concerne plus les hommes que les techniciens. Vous avez rappelé ce matin les différends qui ont éclaté et les sanctions qui ont été prises. Vous avez ajouté que nous étions entrés dans une période de détente et que le dialogue était renoué. C'est bien.

Vous avez annoncé la création d'un organe de concertation et l'adoption de mesures positives : relèvement de primes, augmentation des effectifs et des moyens de travail. Vous avez également annoncé que des mesures d'apaisement et d'atténuation des sanctions étaient intervenues ou devaient intervenir. C'est le fond du problème.

Les événements que nous avons vécus récemment ont montré les lacunes et les imperfections de la loi de 1964. Son article 2, interdisant toute grève, est trop rigoureux. De plus, aucune procédure de règlement des conflits entre le personnel et le ministre n'est prévue. Donc, la loi n'accorde aucune garantie au personnel.

Des sanctions, je l'ai dit, ont été prises. Sept révocations ont été prononcées, des mutations d'office sont intervenues, des employés ont été exclus temporairement du service.

Alors, dans cet esprit de détente et d'apaisement dont vous nous avez parlé ce matin, monsieur le ministre, il serait nécessaire de revoir le problème et d'abord de créer dans les meilleurs délais cet organe de concertation. De nombreuses questions sont à régler, telles celles que pose la loi de 1964, dans son article 2 en particulier.

Certains de mes collègues viennent de déposer une proposition de loi modifiant cette loi de 1964. Ils proposent la création d'un comité, d'un collège ou d'un conseil de médiation — le médiateur est à la mode. Il faut aller dans ce sens pour prévenir les conflits qui risquent de surgir.

Cet organe de concertation pourrait avoir pour première mission l'élaboration d'un texte nouveau traitant des rapports entre ces personnels et l'administration, puis l'étude du classement indiciaire des intéressés.

Ces personnels ont une très haute technicité ; ils assument de lourdes responsabilités ; ils tiennent entre leurs mains la vie de nombreux voyageurs qui leur font entièrement confiance.

Donc, un organe de concertation est indispensable et la tâche qui l'attend est importante. Il faudrait qu'un apaisement total, né d'un réexamen des sanctions prononcées, permette à cet organe de démarrer dans un climat de paix, de désir de travail et de dialogue.

Je vous demande, monsieur le ministre, de revoir les sanctions prises et, sans parler d'une amnistie en quelque sorte, je dirai qu'il faut permettre à ces personnels de réintégrer les fonctions qu'ils occupaient auparavant, oublier les événements passés et, par le dialogue, par l'adoption d'un certain nombre de mesures, interdire le retour de tels événements.

C'est, je crois, le vœu de tous et, si vous pouvez aller dans ce sens, monsieur le ministre, je vous en remercie par avance.

En ce qui concerne le matériel aéronautique, vous avez parlé ce matin, monsieur le ministre, pour les appareils, de trois programmes : Concorde, Airbus, Mercure, et, pour les moteurs, du moteur de dix tonnes. Au sujet de Concorde, vous nous avez dit : « Pari, espoir sûr ».

Je suis absolument d'accord : le pari doit être gagné, et l'espoir est sûr. Concorde est un succès technique ; il doit être un succès commercial. Tous les membres du groupe des répu-

blicains indépendants au nom duquel je parle le considèrent comme un succès et estiment que cet appareil, le premier supersonique commercial, devrait nous permettre de prendre la tête de l'aéronautique civile.

En ce qui concerne Mercure, je ne partage pas tout à fait votre optimisme. Pour être amorti, cet appareil devrait être commandé à 140 exemplaires. Actuellement, 10 sont commandés par Air Inter; il n'y en a pas d'autres. En définitive, Mercure est un appareil qui ne répond pas suffisamment aux besoins actuels et le budget prévoit d'ailleurs quelques crédits d'études pour le super Mercure. On a sans doute vu, dans ce domaine, un peu court.

De même, certains modèles de l'aviation civile française sont peut-être placés en situation de concurrence; je pense notamment à Corvette.

M. le ministre des armées et vous-même, monsieur le ministre, vous êtes les tuteurs de l'aviation civile, mais vous avez surtout un rôle de coordination. Dans les programmes qui sont élaborés par les grands constructeurs — ils ne sont plus très nombreux maintenant en France, puisque les fusions ont permis justement d'en faire des grands à l'échelle mondiale — il devrait y avoir une concertation, de façon à éviter les doubles programmes d'avions français trop concurrentiels.

Vous avez dit ce matin, monsieur le ministre, que le marché mondial était très difficile et que chaque fois que le Gouvernement accorde des subventions au niveau des études, des recherches et de la construction, il faudrait être sûr que le nouvel appareil ne trouvera pas sur le même marché français un concurrent français.

Par votre rôle de coordination, vous devez limiter pour le plus grand bien de tous cette concurrence entre constructeurs aéronautiques français.

En effet, nous éprouvons une certaine inquiétude quant au plan de charge de l'industrie aéronautique civile. Certes, elle a fait un effort de reconversion pour passer de l'aviation militaire — nous sommes dans une période de paix — à l'aviation civile. Mais cette industrie doit être aidée pour éviter précisément la concurrence entre constructeurs français.

Je me résume.

La situation des contrôleurs de la navigation aérienne pose un problème. L'apaisement doit venir, sous forme de mesures définitives. Créez, monsieur le ministre, votre organe de concertation, réglez les problèmes qui subsistent et étudiez dans quelle mesure on peut modifier la loi de 1964.

Sur le plan de la construction des appareils commerciaux, jouez à plein votre rôle de coordonnateur pour que la France conserve son rôle de leader dans le monde. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. Alex Raymond. Mesdames, messieurs, alors que les difficultés s'accumulent dans le secteur de l'aviation civile et de l'aéronautique, alors que l'inquiétude grandit chez tous les travailleurs de ce secteur et, en général, chez tous ceux qui ont le souci de l'avenir de l'aéronautique française, le budget de 1974 est très loin d'apaiser les craintes qui se manifestent en ce domaine.

Un de nos rapporteurs a écrit, dans son rapport, que la situation de l'aviation civile ne serait pas satisfaisante en 1974. C'est effectivement, mes chers collègues, l'impression que nous laisse la lecture des fascicules concernant le budget de l'aviation civile, qui nous est proposé cette année.

Sans doute les dépenses ordinaires progressent-elles de 10 p. 100, ce qui représente en fait une augmentation modeste par rapport à l'accroissement global des crédits de l'Etat. Mais cette majoration est, pour une large part, la conséquence de l'application de mesures relatives à la rémunération des personnels. Or, on sait que les fonctionnaires et assimilés sont loin d'être satisfaits de leur situation actuelle et à venir.

Mais la stagnation est infiniment plus préoccupante dans le domaine des dépenses en capital: les chapitres les plus importants de votre budget, monsieur le ministre, ceux qui expriment la politique aéronautique de la France, ceux qui concernent les équipements civils de l'aéronautique, traduisent, en 1974, une chute de crédits souvent importante, quelquefois impressionnante, toujours inquiétante.

Il en est ainsi de la réduction des crédits concernant les équipements des aéroports et des routes aériennes en métropole. Apparemment, les crédits ne sont réduits que de 5 millions de francs, mais, en réalité, ils sont amputés d'une somme

plus importante, du fait de l'incidence de la hausse des prix. Certes, les autorisations de programmes inscrites au chapitre 53-90 progressent de 30 p. 100, mais nous savons bien que l'emploi des autorisations de programme est étalé dans le temps et que le retard pris par la France est très important en ce domaine, notamment en ce qui concerne l'équipement de nos aérodromes en matériels de sécurité aérienne pour l'atterrissage sans visibilité.

C'est également une chute de crédits qu'on peut constater au chapitre « études, recherches, essais, et développement de matériels ». Vous nous demandez 10 millions de francs de moins, en crédits de paiements, que l'année dernière et 10 millions de plus en autorisations de programmes. Là encore, monsieur le ministre, ce chapitre traduit une stagnation de l'effort en 1974 et le renvoi à plus tard d'un certain nombre de recherches qu'il est urgent d'accomplir et dont je dirai un mot tout à l'heure.

Mais c'est au chapitre 53-24 que la diminution est la plus frappante, et aussi la plus inquiétante, car il s'agit du poste le plus important du budget de l'aviation civile: 67 millions de francs pour les crédits de paiement et près de 200 millions pour les autorisations de programme.

Voilà, mes chers collègues, ce qu'on nous demande de voter et qui est de nature à compromettre gravement l'avenir des grands programmes aéronautiques.

A cet égard, je ne puis partager l'affirmation qui figure dans le rapport de M. Baudis.

En effet, M. le rapporteur spécial, qui, par ailleurs, fait bien état de son inquiétude, écrit à la page 6 de son rapport: « En effet, qu'il s'agisse du Concorde, de l'Airbus ou du Mercure, les programmes en sont arrivés au dernier stade de leur développement et l'effort de l'Etat doit normalement décroître. »

Théoriquement, M. Baudis aurait raison si tout allait bien. En effet lorsque les programmes arrivent normalement au stade de la fabrication, la commercialisation doit prendre le relais des crédits budgétaires. Mais, malheureusement pour les trois programmes qui viennent d'être cités, elle démarre lentement et nous cause les plus vives inquiétudes. C'est pourquoi, compte tenu de ces difficultés, l'effort de l'Etat aurait dû être maintenu en 1974.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Puis-je vous interrompre, monsieur Raymond?

M. Alex Raymond. Je vous en prie.

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Je souhaiterais dissiper tout malentendu concernant mon rapport écrit.

Il paraît en effet évident que l'avenir de nos programmes dépendra, en définitive, de la commercialisation. Ni l'Etat français ni l'Etat anglais ne peuvent, à long terme, se substituer artificiellement aux compagnies aériennes et acheter l'Airbus et Concorde.

L'avenir de ces appareils ne dépend que du seul succès — qui sera, à mon avis, mérité — de ces productions, face à une concurrence étrangère acharnée.

Précisément parce que je crois à la supériorité de ces appareils, à la qualité du travail des ingénieurs et des ouvriers qui les ont conçus, je manifeste ma confiance en affirmant que leur avenir ne dépendra pas uniquement des crédits que l'Etat exerce, en quelque sorte, sa tutelle, pourrait dégager en leur faveur.

M. Alex Raymond. Mon cher collègue, je n'ai fait que reprendre scrupuleusement les termes qui figurent dans votre rapport, et je vous remercie de vos précisions.

Parlons maintenant plus particulièrement de Concorde. Actuellement neuf exemplaires de cet avion sont en commande, il faut y ajouter trois options de la Chine et deux options de l'Iran.

Les programmes de production portent actuellement sur seize avions, et bien qu'ayant été programmé en septembre 1972, la tranche de dix-sept à vingt-deux appareils n'a toujours pas été lancée. Il en résulte que les établissements industriels intéressés, notamment ceux de Toulouse, éprouvent actuellement d'énormes difficultés.

Si cette tranche n'est pas lancée au plus tard à la fin de cette année, l'emploi ne sera pas assuré à Toulouse en 1974, et cela en dépit des vacances normales qui ne sont pas comblées, des mises en préretraite et des mesures qui ont déjà été adoptées, concernant, d'une part, l'impossibilité d'embaucher les

170 élèves de l'école professionnelle de la Société nationale des industries aéronautiques et spatiales — la S. N. I. A. S. — de Toulouse, et, d'autre part, le départ de 160 travailleurs toulousains dans d'autres établissements.

C'est pourquoi j'indique à M. le rapporteur spécial, qui se trouve, avec moi à Toulouse, au cœur des problèmes que connaît notre région, qu'il est difficile de prétendre que l'aide de l'Etat devra être interrompue l'an prochain alors qu'au contraire il faudrait que les crédits budgétaires continuent à intervenir dans l'attente de commandes fermes plus importantes qui viendront prendre le relais.

Mais il y a pis encore ! Une partie des crédits de l'aviation civile est bloquée au fonds d'action conjoncturelle.

Je suis d'autant plus à l'aise pour dire tout cela, mes chers collègues, qu'on trouve toujours de l'argent lorsque c'est nécessaire. Je relisais hier encore le dernier rapport de la Cour des comptes. S'agissant notamment de la construction du Mercure, la Cour des comptes s'inquiète — cela figure aux pages 36 et 37 de ce document — des avances sur crédits budgétaires consenties sans intérêt à la société Marcel Dassault. Cette procédure a sans doute permis le maintien du plan de charge de l'entreprise et, donc, de l'emploi, mais tout de même, elle est appliquée, là, en faveur d'un secteur privé. Du reste, elle n'a pas garanti pour autant la commercialisation du Mercure.

Si nous considérons l'effort important consenti en faveur du secteur privé, nous pouvons dire qu'il est inadmissible de lésiner sur l'attribution des crédits nécessaires aux entreprises nationales. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, je déplore que, dans le budget de l'aviation civile qui, en gros, comporte autant de crédits qu'en 1973, on se soit dispensé de faire l'effort nécessaire pour tirer l'aéronautique française de l'ornière dans laquelle elle risque de s'enfoncer l'année prochaine et où, déjà, nombre de firmes sont actuellement enlisées.

Je ne rappellerai pas dans le détail le débat qui s'est déroulé ici même, sur mon initiative, le 29 juin dernier, avec votre collègue M. le ministre des armées, ministre de tutelle.

J'avais, en effet, posé la question de la commercialisation et de l'indispensable coordination européenne en ce domaine, qui permettrait de régler les problèmes qu'affronte actuellement notre industrie.

Je dois dire que les nombreux points qui ont été soulevés à l'époque n'ont toujours pas été tranchés. J'espérais trouver, dans votre projet de budget, les réponses attendues, mais je dois constater, hélas ! que, là encore, il n'en est rien. Et en ce qui concerne le crédit bail, vous avez du reste ce matin, monsieur le ministre, été très évasif. Aucune disposition n'est à ce jour appliquée.

Alors se pose, mes chers collègues, le problème de l'avenir de nos industries à travers le maintien de leur plan de charge pour l'an prochain. S'agissant de la S. N. I. A. S., et plus spécialement de ses usines de Toulouse, pour les deux appareils qui constituent actuellement l'essentiel des travaux d'études et de montage, Concorde et Airbus, le plan de charge se présente de la façon suivante : au bureau d'études tout d'abord, une diminution des effectifs est inévitable en 1974 si n'est pas lancée d'urgence l'étude d'un super Concorde ou d'un appareil assimilable à Caravelle, dont la fabrication a assuré un volume de travail important, permettant une réussite technique sans précédent.

En effet, s'il est bon que l'aéronautique française et l'aéronautique européenne se placent à des niveaux techniques ambitieux et élevés et construisent des appareils de prestige et de haute technicité — c'est le cas de Concorde et d'Airbus — il faut aussi penser à des appareils plus courants, moins prestigieux, mais qui assurent un fonctionnement plus régulier des bureaux d'études et des chaînes de montage.

Nos concurrents américains ont mis au point, et déjà commercialisé, un très grand nombre d'appareils de ce type. Nous n'en sommes hélas ! pas là, car, chez nous, les réussites techniques n'ont pas reçu le soutien commercial de l'Etat, dont bénéficient les Américains chez eux.

Par ailleurs, il faut que les bureaux d'études des sociétés nationales de cellules puissent se consacrer à nouveau aux avions militaires.

Il n'est pas normal, en effet, que l'aviation militaire reste entièrement entre les mains de l'industrie privée ; le rapport de la Cour des comptes, que j'ai cité tout à l'heure, dénonce les énormes avantages dont bénéficient les entreprises privées, bien qu'il s'agisse d'avions dont la vente est assurée. Il est

inadmissible que ce secteur rentable reste entre les mains du secteur privé, tandis que le secteur nationalisé supporte seul les études coûteuses et de haute technicité qu'exige la conception des avions de demain, dont la commercialisation sera très difficile.

Pour ma part, je rejoindrai l'opinion du nouveau responsable de l'Aérospatiale, M. Cristofini, dont les récentes déclarations sont sur ce point dépourvues de toute ambiguïté.

Je n'ai pas trouvé, monsieur le ministre, dans votre budget la trace des études d'un super Concorde ou d'un concurrent aux moyens courriers américains, pas plus, du reste, qu'un programme militaire pour la S. N. I. A. S.

Une telle politique serait, en effet, éminemment souhaitable pour l'avenir des bureaux d'études de notre société nationale.

Je n'ai pas trouvé non plus — je le rappelle — s'agissant de Concorde, les crédits nécessaires au lancement immédiat de la tranche « dix-sept à vingt-deux », ni l'approvisionnement de la tranche « vingt-trois à vingt-huit », qui permettraient d'atteindre la cadence annuelle de huit avions, que vous avez vous-même, monsieur le ministre, déclarée indispensable pour éviter le licenciement de personnel en France.

Je n'y ai pas trouvé, enfin, la nécessaire organisation européenne du marché des avions civils, au sujet de laquelle j'ai déjà interrogé en juin dernier M. le ministre des armées, et qui paraît hautement souhaitable pour assurer l'avenir de l'aviation civile.

Pour l'Airbus, on ne compte aujourd'hui que treize commandes fermes, alors que les compagnies aériennes européennes ont commandé, en trois ans et demi, 400 appareils civils américains. Or la plupart de ces compagnies sont nationalisées, assimilées ou aidées, et il est inadmissible que les Etats qui devraient soutenir l'aéronautique européenne n'incitent pas les compagnies dépendant d'eux-mêmes à réserver une priorité d'achat aux appareils construits en Europe.

Quelles en sont les raisons ?

On dira, sans doute, que la dévaluation du dollar nous a placés dans des conditions de concurrence défavorables. Au contraire, à mon avis, l'une des premières raisons, c'est que les avions américains entrent pratiquement, dans tous les pays européens en franchise de douane, tandis que nos exportations sont frappées de droits de douane. Il y aurait là, monsieur le ministre, des décisions immédiates à proposer à nos partenaires européens, à l'exemple de ce qui s'est fait pour nos produits agricoles.

Quelles sont les autres raisons ? Je vous pose la question, monsieur le ministre.

Mes amis et moi-même, nous ne saurions nous satisfaire de la politique que l'Etat entend suivre en 1974 dans le domaine de l'aviation civile et qui s'est exprimée dans le budget peu hardi, à notre avis, qui nous est proposé. A cet égard, les inquiétudes que j'ai exprimées en juin dernier, et celles qui concernent plus généralement tous les secteurs de l'aéronautique, conservent toute leur actualité. Elles ont, d'ailleurs, été évoquées dans une question orale avec débat qui a été déposée au mois d'août et qui n'a toujours pas été inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée.

Nous constatons en outre qu'il n'y a aucune ouverture — ou si peu — en ce qui concerne la diversification de nos productions, les études qui assureraient notre plan de charge, la mise en chantier de plusieurs versions de l'Airbus, le moteur de dix tonnes de poussée de la S. N. E. C. M. A. et, à cet égard, vous soulignez ce matin, monsieur le ministre, les difficultés de la collaboration franco-américaine.

Maintenant, j'aborderai rapidement trois points qui mériteraient sans doute de longs développements, mais que je ne pourrai que très brièvement évoquer à cette tribune.

Le premier concerne la réorganisation de la S. N. I. A. S., au sujet de laquelle je souhaite, monsieur le ministre, que vous éclairiez l'Assemblée. En 1970, mes amis ont dénoncé le monstre industriel qui était alors en voie de constitution. Aujourd'hui, c'est la démarche en sens inverse qui est accomplie puisque les récentes décisions de réorganisation et l'institution d'un directeur risquent d'entraîner, à terme, le démantèlement ou le fractionnement de l'entreprise.

Je m'interroge à ce sujet : s'agit-il de répondre à un besoin industriel impérieux ? Y aurait-il d'autres raisons que j'aurais quelque scrupule à évoquer dans cette enceinte ?

Toujours au sujet de la S. N. I. A. S., je rappelle ici la compétence et la valeur de son personnel à tous les niveaux. Les bureaux d'études sont d'une telle qualité qu'ils devraient pouvoir

être utilisés dans de très nombreux domaines, notamment pour les études de transports rapides en surface, pour ne citer que cet exemple. Je souhaite, monsieur le ministre, que vos services examinent cette possibilité.

Je terminerai en évoquant deux problèmes qui concernent ceux que certains appellent les « mal aimés » de l'aviation civile. Je veux parler des contrôleurs de la navigation aérienne et de la météorologie.

En ce qui concerne les contrôleurs, je tiens à rappeler que nous sommes favorables à la réintégration des fonctionnaires qui ont fait l'objet d'un licenciement à la suite de la grève de l'an dernier. Nous demandons aussi que soient levées toutes les autres sanctions qui continuent de peser sur la carrière des intéressés.

Monsieur le ministre, vous avez apporté ce matin, certains apaisements. Mais vous devriez, me semble-t-il, aller plus loin encore.

Quant à la météorologie, je serais tenté de me réjouir de la décision, prise à un haut niveau, d'installer ce service à Toulouse, ville qui confirme ainsi sa vocation de capitale européenne de l'aéronautique. Hélas ! la décentralisation est opérée de telle manière qu'elle paraît actuellement contraire à l'intérêt du service.

La réforme de structures que vous envisagez à cette occasion conduirait, si l'on n'y prenait garde, au démantèlement du caractère public de cet organisme. Nous voyons poindre à l'horizon la « privatisation » de certaines études, notamment de celles qui concernent la météorologie agricole.

En outre, alors que la décentralisation est décidée, on fait déménager des services installés près du pont de l'Alma pour les reloger près du pont de Sèvres dans un immeuble neuf dont l'indemnité d'occupation serait, paraît-il, fort élevée. Monsieur le ministre, puissiez-vous nous donner des apaisements à ce sujet.

Mais j'exprimerai un autre souhait : la coopération directions-syndicats dans nos différentes firmes doit être plus étroite encore afin que le principe : « à bonne gestion sociale, bonne gestion industrielle et commerciale » devienne enfin réalité.

Telles sont les observations, forcément brèves, que je devais, me semble-t-il, formuler sur le projet de budget de l'aviation civile pour 1974. Je rappelle que la lecture des documents budgétaires, m'a laissé particulièrement inquiet pour l'avenir de l'aéronautique française, de l'aéronautique européenne et des centaines de milliers de travailleurs qu'elles font vivre.

A l'évidence, ce débat budgétaire est trop court pour que nous puissions aller au fond des choses. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de prévoir l'inscription prochaine d'un débat à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale pour que cette dernière puisse être éclairée sur les perspectives nationales et européennes de l'aéronautique française. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

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

M. Paul Cermolacce. Messieurs les ministres, débarrassés des fioritures de quelques éléments de mouvements non négligeables, en matière de personnel, votre budget reste relativement modeste. Il n'augmente pratiquement pas ; c'est donc une régression.

C'est ce qu'on peut lire d'ailleurs dans le rapport présenté par la commission des finances : « Quoi qu'il en soit, le budget de l'aviation civile est, pour 1974, un budget en stagnation. Le total de ses crédits de paiement se situe au même niveau qu'en 1973. »

Si ce n'est pas une condamnation, les réserves sont, pour le moins, importantes. Venant de votre majorité, elles doivent être soulignées avec force, et cela à un moment où cette industrie de pointe et ses personnels devraient retenir toute l'attention du Gouvernement.

Nous avons, à maintes reprises, souligné la nécessité de doter la météorologie nationale de moyens financiers lui permettant de remplir son rôle de service public dans les multiples domaines où son activité doit s'exercer.

Cela est d'autant plus fondé que la météorologie traverse une crise profonde qui a pour conséquence l'aggravation de la situation du personnel et la dégradation continue du service rendu aux usagers.

Prétendant apporter des remèdes à cette crise, vous envisagez, sous couvert de décentralisation, de transférer les installations techniques de la météorologie nationale à Toulouse.

Nous n'avons rien contre Toulouse, mais nous pensons que ce projet est contraire à l'intérêt du service,...

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Sûrement pas !

M. Paul Cermolacce. ... puisqu'il réalise l'éclatement de la météorologie nationale.

Il est contraire aux intérêts des usagers puisqu'il n'améliore en rien les services rendus ; contraire aux aspirations des personnels, puisqu'il perturbe gravement leur avenir professionnel et familial.

Ainsi, brusquement, vous êtes prêts, messieurs les ministres, à débloquer une enveloppe globale de 27 milliards d'anciens francs, alors que, en dépit de multiples demandes et de l'action des personnels, vous vous êtes refusés à satisfaire de légitimes revendications, sous prétexte d'impossibilité budgétaire.

Cela est vrai aussi de la sécurité aérienne. Certes, en 1964, votre majorité a voté une loi qui, en échange de quelques solutions parfaitement fondées en matière de classement indiciaire et de retraites, privait les fonctionnaires concernés de l'exercice du droit de grève. Qu'en est-il, neuf ans après le vote de cette loi, de la valeur des arguments sur lesquels se fondait le Gouvernement pour justifier la suppression de fait du droit de grève ?

Concernant la sécurité des vols, les organisations syndicales de la navigation aérienne ont démontré à plusieurs reprises, au cours des dernières années, en ce basant sur des faits et sur des situations précises, que le niveau de sécurité et de régularité du trafic ne cessait de se détériorer, alors que la qualité des services était autrefois mondialement reconnue.

A ce propos, est-il exact que vingt-cinq contrôleurs militaires seraient affectés à la tour de contrôle de l'aéroport de Roissy-en-France ? S'il en était ainsi, une telle orientation ne pourrait que renforcer l'autoritarisme en la matière.

La détérioration des services de la navigation aérienne au cours des dernières années a pour principale origine les difficultés rencontrées par les personnels et leurs organisations syndicales pour faire valoir leurs vues par les procédures reconnues aux autres travailleurs.

Redonner aux services de la navigation aérienne la qualité qu'on leur reconnaissait autrefois, les mettre en mesure de répondre aux besoins du trafic aérien en croissance continue, cela suppose d'abord répondre aux revendications essentielles des personnels, notamment : solution de la crise des effectifs par le recrutement et la formation des personnels, amélioration des conditions de vie par le relèvement du pouvoir d'achat.

Pour mettre un terme à la dégradation des services, à la situation des personnels, il faut leur rendre les moyens de défense qui sont ceux de tous les travailleurs, en abrogeant les dispositions antigreve de la loi de juillet 1964 et en premier lieu en annulant les sanctions qui ont été prises et en réintégrant les personnels injustement pénalisés.

De même, il est indispensable d'accorder à l'ensemble du personnel des entreprises du transport aérien un statut commun, empêchant les transferts d'activités entre les différentes compagnies et assurant à tous la garantie de stabilité de l'emploi et le maintien des droits acquis.

Enfin, ce qui nous préoccupe au premier chef est le devenir de notre industrie aérospatiale, celui de nos sociétés nationales.

Nous ne pensons pas que le nouveau mode d'organisation basé sur une prétendue collégialité présente un intérêt évident pour la S. N. I. A. S.

La dilution de la société nationale dans des organismes multinationaux lui ferait perdre incontestablement toute sa représentativité.

Si cette opération devait se poursuivre, elle favoriserait la formation de sociétés anonymes de type multinational, formation qui aurait des conséquences graves pour notre industrie nationale et les travailleurs qu'elle occupe.

Tout autre est la vraie solution pour mettre un terme à la crise générale qui se développe et dans laquelle s'inscrit la situation difficile de l'industrie aérospatiale.

Le Gouvernement doit se prononcer sur une volonté politique de surmonter les obstacles qui sont la cause essentielle des difficultés actuelles de l'industrie. En premier lieu, permettez-moi de poser quelques questions.

Quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour mettre un terme à la prétention des U. S. A. de conserver l'hégémonie quasi totale des marchés aéronautiques et spatiaux du monde occidental ?

Quelles démarches politiques envisage-t-il d'effectuer pour faire en sorte que les gouvernements des pays de la Communauté économique européenne — puisqu'elle existe — administrent la preuve de leur solidarité en privilégiant la commercialisation des productions européennes, dont plusieurs sont d'ailleurs réalisées en coopération ?

Concorde est le premier appareil d'une génération d'avions de transport supersoniques. Il s'inscrit dans l'histoire du développement des sciences et des techniques.

Pour ces raisons, le supersonique est pour la première fois un concurrent sérieux pour le marché américain. C'est ce qui explique de la part des Etats-Unis d'Amérique un blocage qui n'a rien à voir avec des motivations techniques car elles sont essentiellement d'ordre politique et économique.

Cependant, en dépit de cette position officielle du gouvernement américain, la réalité du transport supersonique s'affirme.

Une étude de marché faite aux Etats-Unis indique que 94 p. 100 des personnes consultées utilisant fréquemment les vols long courrier se prononcent en faveur du transport supersonique, à des conditions de tarifs acceptables, cela va de soi.

La *Federal Aviation Agency*, organisme de l'administration américaine, affirmait récemment que la flotte commerciale des Etats-Unis comprendrait 41 supersoniques en 1978 et 65 en 1982.

Ces informations confirment notre opinion sur la nécessité de poursuivre le programme et de prendre d'urgence les mesures qui s'imposent.

Elles concernent Concorde, les mesures financières, le transport aérien, les études, la coopération internationale.

Figure de proue de notre industrie, le programme « Concorde », débouchant sur une réussite commerciale que devraient lui assurer son avance technique et son caractère de précurseur d'un nouveau type de transport aérien, constituerait incontestablement un facteur stimulant pour l'industrie et contribuerait à renforcer la confiance des travailleurs de ce secteur en leur avenir.

M. Yves Guéna, ministre des transports. Je vous remercie, monsieur Cermolacce, de l'hommage que vous rendez à l'action de la V^e République, car c'est elle qui a lancé ce programme.

M. Paul Cermolacce. Nous n'avons jamais cessé de défendre Concorde contre vents et marées y compris dans votre milieu. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

Mais peut-être me donnez-vous satisfaction sur ce que je vous demande ! J'en serais fort heureux pour l'avenir de Concorde et des personnels qui travaillent à sa réalisation.

M. le président. Je vous prie, monsieur Cermolacce, de poursuivre votre intervention et de ne pas entamer de dialogue, fût-ce avec le Gouvernement !

M. Paul Cermolacce. Voici mes questions :

Afin d'être en mesure de satisfaire les commandes qui devraient arriver en 1976, êtes-vous prêt à autoriser immédiatement les constructeurs à poursuivre la série pour la tranche de 17 à 22 et l'approvisionnement des tranches suivantes en fournissant les moyens de financement budgétaires nécessaires ?

Etes-vous prêt à user de toute votre influence pour que soient transformées en commandes fermes toutes les options prises par Air France et la B. O. A. C. et à fournir aux constructeurs et aux compagnies les moyens permettant la mise en ligne rapide des premiers avions ?

Etes-vous prêt à programmer dans le budget la production de série à la cadence nécessaire au maintien et à la rentabilité du potentiel des chaînes ?

Etes-vous prêt à mettre en place aux Etats-Unis d'Amérique et dans les pays clients potentiels de véritables services de promotion des ventes investis des responsabilités nécessaires ?

Etes-vous prêt à assurer une véritable garantie de change, visant à lever l'incertitude persistante, qui rend impossible, dans la conjoncture actuelle, toute prévision commerciale ? En effet, les coûts des matériels français se sont trouvés renchérir de 25 p. 100, en deux ans, à la suite de la double dévaluation du dollar.

Etes-vous prêt à rétablir l'équilibre douanier ? Car les exportations de matériel aéronautique français sont actuellement frappées d'une taxe douanière de 5 p. 100, alors qu'à l'inverse les importations des Etats-Unis d'Amérique ne subissent aucune taxation dans notre pays.

Etes-vous prêt à allouer les crédits nécessaires pour la poursuite d'études de pointe afin de sortir de l'ornière les secteurs « moteur » et « équipements » ?

Voilà des questions puisque vous m'avez interrompu. Nous attendons vos réponses.

La nécessité apparaît clairement aujourd'hui de nationaliser l'ensemble de l'industrie « cellule-moteur-équipement » pour les besoins nationaux et de généraliser l'emploi de l'hélicoptère.

Il faut également développer le transport aérien — de passagers et de fret — et répondre aux besoins stricts de la défense nationale, de la recherche scientifique et de l'exploration spatiale.

L'aéronautique française ne peut continuer de travailler à jour le jour en subissant continuellement des périodes de crise puis de stabilité. Des appareils tels que Caravelle, Concorde, Airbus ne voient le jour qu'après d'âpres luttes contre des campagnes de dénigrement systématique.

Les plus belles réalisations, celles qui, en définitive, contribuent au rayonnement de notre pays — satellites scientifiques, réalisations aéronautiques d'avant-garde — ont été l'aboutissement des actions clairvoyantes et de la ténacité des ouvriers, des techniciens dont le rôle national s'est affirmé avec éclat.

Une politique d'intérêt national exige que soient entreprises des études techniques de pointe et que soit orientée la recherche. En tout premier lieu pour des programmes civils.

C'est le sens de notre politique et ce sont nos raisons de ne pas approuver votre projet de budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Jean-Marie Commenay. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur trois points : notre politique en matière d'aviation civile, la desserte aérienne du territoire et la régularité de la sécurité du trafic.

Après lecture des rapports de la commission et audition des intervenants, je note que la situation de l'aéronautique civile n'est pas bonne et que notre industrie vit dans un état d'extrême vulnérabilité.

Sans doute, les prévisions les plus pessimistes ne se sont-elles pas réalisées. Concorde, pour ne prendre que cet exemple, a répondu sur le plan technique à tous les espoirs placés en lui. Il a même reçu, au Texas, un accueil particulièrement favorable de la part d'un public que l'on pouvait légitimement craindre réticent. Il n'en reste pas moins que nos succès commerciaux ne sont pas à la mesure de nos réussites techniques.

Actuellement, toujours pour Concorde, en regard des seize avions en construction, il n'y a que neuf commandes fermes.

Il est encore difficile de se prononcer sur la rentabilité des programmes d'Airbus et de Mercure mais, pour le second en particulier, l'avenir commercial semble dès à présent limité puisqu'aucune commande, hormis celle d'Air Inter, n'a encore été enregistrée. Tous ces divers éléments d'incertitude inquiètent, à juste titre, les travailleurs de notre industrie aéronautique.

Le Grand-Sud-Ouest et la région sous-pyrénéenne de l'Adour, où cette industrie constitue l'un des rares piliers du développement régional, ressentent tout particulièrement ce climat lourd de menaces.

La situation que j'évoquais à l'instant ne peut pas en effet être sans influence sur l'activité des constructeurs, dans la mesure où, comme vous le souligniez tout à l'heure, monsieur le ministre, l'aide financière importante de l'Etat à la construction doit être désormais relayée par les résultats commerciaux. La stagnation de cette commercialisation oblige à s'interroger sur la poursuite des programmes. Il importe que des difficultés conjoncturelles ne remettent pas en cause l'existence même de cet outil de production qu'est notre industrie aéronautique dont il n'est pas besoin de souligner encore le haut niveau de compétence et de qualification.

On peut penser que, dans l'avenir, la pression de la demande obligera à solliciter pleinement cet outil de production et que, de ce fait, la reconversion immédiate témoignerait d'une grande imprévoyance.

Mes amis et moi-même, prenons acte, monsieur le ministre, de votre volonté de tout mettre en œuvre pour rétablir une situation bien délicate.

Je note avec satisfaction votre propos de ce matin, selon lequel rien, dans l'immédiat, ne justifie des prédictions pessimistes. Le Gouvernement, déclarez-vous, ne possède pas encore d'éléments suffisants pour arrêter sa décision et il ne le fera qu'en fin d'année. Je souhaite que vous saisissiez l'Assemblée de l'ensemble des éléments d'information qui pourront vous parvenir et de la décision que vous prendrez.

Dès à présent, je formule des vœux pour que le pari que vous évoquiez ce matin soit tenu et que l'espoir que vous nourrissiez soit comblé. Qu'il me soit permis d'espérer que les nouveaux programmes à l'étude, qui ont déjà connu un début de réalisation — je pense en particulier au moteur de dix tonnes de poussée et au super Mercure — soient entourés de toutes les précautions souhaitables pour que l'on parvienne à une évaluation aussi précise que possible de leur coût et que, dès à présent, on se soucie de leur commercialisation.

Certes, cette politique ne dépend pas, pour l'essentiel, de décisions internes. Dans le domaine de l'aéronautique, la suprématie américaine est telle qu'elle couvre plus de 80 p. 100 du marché du monde non communiste.

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. 91 p. 100 !

M. Jean-Marie Commenay. J'ai dit « plus de 80 p. 100 », monsieur Baudis, ce qui suppose qu'elle puisse atteindre 91 p. 100.

Les marchés nationaux ne pouvant plus, en Europe, assurer des débouchés suffisants aux industries nationales, celles-ci sont contraintes de jouer sur la qualité technique et sur les intervalles de sortie des constructeurs américains qu'il faut chercher à prendre de vitesse. Mais les promesses de cet ordre sont présentement contrariées par la dévaluation du dollar et, il ne faut pas le dissimuler, par une certaine subordination aux puissantes firmes américaines.

Alors, comment assurer le salut des 110.000 travailleurs du secteur aéronautique dont les qualités techniques sont si évidentes que leur reconversion, en sus de son coût, serait un véritable non-sens ?

Mes amis et moi-même, nous sommes en communion d'idées avec M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Il faut, comme il l'écrit dans son rapport, pousser beaucoup plus loin les ententes avec les pays européens. Si certaines formes de coopération existent, par exemple pour Concorde, Jaguar, Transall, Alphajet, malheureusement, on note aussi beaucoup de déceptions dans ce domaine : les Anglais n'ont pas participé à la construction de l'Airbus et naguère les compagnies allemandes n'ont point acheté Caravelle.

Monsieur le ministre, le Gouvernement est-il disposé à jouer cette carte de la coopération européenne aéronautique, pour une solidarité dans le domaine des études, des fabrications et des approvisionnements, coopération devant s'étendre — je le précise — aux matériels militaires qui constituent un marché important — que cela plaise ou déplaise — mais, à nos yeux, incontestablement beaucoup trop dépendant des Etats-Unis d'Amérique ?

M. Rémy Montagne. Très bien !

M. Jean-Marie Commenay. Etes-vous prêt, monsieur le ministre, à proposer — je dis à proposer car je n'ai pas la certitude de la réussite — l'organisation de ce Marché commun européen de l'aéronautique, qui nous paraît être l'un des moyens d'assurer la survie des industries nationales de l'Europe, le maintien de l'emploi de milliers d'ouvriers hautement qualifiés et aussi la garantie d'une certaine indépendance de notre vieux continent ?

Cela dit, j'aborde très succinctement deux points particuliers : la desserte du territoire et la sécurité du trafic.

Le système des compagnies régionales doit être fortement étendu afin de fournir aux villes moyennes des antennes de correspondance avec les grands aéroports, Paris, Lyon, Toulouse, etc.

A cet égard, je rappelais l'année dernière à votre prédécesseur que les lignes régulières font trop souvent défaut en province où, lorsqu'elles existent, les horaires, généralement établis en fonction des besoins parisiens, sont souvent aussi peu commodes pour les provinciaux.

Il conviendrait, pour l'établissement des horaires, de consulter les instances provinciales — ce qui n'est pas le cas actuellement — et peut-être les nouvelles assemblées régionales pourront-elles intervenir en ce sens, je l'indique à l'intention du responsable de ce secteur de l'activité régionale.

L'essor de l'aviation d'affaires exige aussi un équipement correct à l'échelon départemental, afin de favoriser pleinement l'industrialisation. En effet, il ne suffit pas de désenclaver les régions ; beaucoup de départements sont encore mal desservis par la route ou le chemin de fer auxquels une aviation d'un certain niveau rendrait d'éminents services.

Cette desserte correcte du territoire exige un trafic régulier, c'est-à-dire sans embouteillage et sans retard. Or c'est un fait que, notamment à Paris, la ponctualité des horaires est malmenée. Nous vous demandons de tout mettre en œuvre, monsieur le ministre, pour diminuer les inconvénients de cet encombrement.

Il convient aussi de maintenir à l'avion sa réputation de moyen de transport sûr et commode, par un meilleur équipement des aéroports de province, par le retrait des appareils trop anciens, par une information rapide et précise sur les causes d'accident, ce qui, jusqu'à présent, n'a pas été fait.

Au sujet de la sécurité, l'activité des contrôleurs de la navigation aérienne, dont on a beaucoup parlé, se situe à un point stratégique. L'efficacité et la stabilité du contrôle reposent presque entièrement sur la qualité des hommes qui l'assument. Vous nous disiez ce matin, monsieur le ministre, qu'entre le béton et les hommes votre choix était fait et je prends acte de l'ensemble des mesures que vous pensez adopter dans ce domaine.

La récente grève de 1973 posait devant le public le problème des rémunérations et des conditions de travail de ces catégories de personnel, dont la responsabilité est de plus en plus lourde. Sans doute, ce problème n'est-il pas spécifiquement français, mais cela ne suffit pas à nous consoler. Souhaitons que les mesures que vous nous annoncez contribuent à apaiser le conflit. L'organe de concertation que vous envisagez de créer sera très probablement un bon moyen pour y parvenir.

On peut se demander, toutefois, si l'on ne peut aller plus loin et, à ce propos, vous me permettez d'être ici l'interprète de mes collègues du groupe de l'union centriste, MM. Partrat, Barrot et Bernard-Reymond qui viennent de déposer une proposition de loi relative à l'amélioration de la situation des agents de la navigation aérienne.

Dans un souci d'apaisement, cette proposition tend, d'une part, à amnistier les sanctions prises l'an passé et, d'autre part, à assouplir l'interdiction faite aux contrôleurs de la navigation aérienne, par la loi de 1964, de recourir au droit de grève.

Il s'agit, pour l'essentiel, de mettre en place une procédure réglementant strictement le droit de grève en interdisant d'user de ce droit durant une période de négociations et de médiations. Une telle procédure prévoit, en outre, l'obligation, en cas de grève, d'assurer un service minimal répondant aux exigences de la sécurité et de la défense, ainsi qu'au respect de nos engagements internationaux.

Sans me prononcer sur le fond, il m'apparaît que cette proposition apporte des orientations de recherche qui faciliteraient un règlement définitif du conflit en cours, en profitant des bonnes dispositions qui semblent se manifester aussi bien du côté de l'Etat que du côté des milieux professionnels.

Tels sont, monsieur le ministre, les points particuliers que je voulais évoquer. Je sais pouvoir compter sur vous et sur votre administration pour que ces problèmes connaissent, pour le premier, c'est-à-dire l'avenir de la construction aéronautique et singulièrement la coopération européenne, une solution hardie et pour le second une solution équitable. (*Applaudissements sur les bancs de l'union centriste, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. Paul Stehlin. Monsieur le ministre, en 1971, j'ai eu l'occasion de poser à votre prédécesseur une question à propos de l'arrêt des vols décidé par les directions des compagnies Air France, Air Inter et U.T.A., à la suite d'une grève de trois jours du personnel navigant.

Cette mesure a probablement été prise avec l'approbation du Gouvernement. Je ne pense pas qu'elle ait été heureuse, ni pour les compagnies qui ont perdu des sommes considérables, ni pour les navigants sur qui est retombée la responsabilité de l'arrêt des vols et qui ont vu les textes régissant leur profession modifiés par décret, ni surtout pour les usagers, dont nous sommes, et qui sont chaque fois les victimes les plus à plaindre de ces différends opposant direction et personnels.

D'ailleurs, la cour d'appel a dénoncé, dans des attendus sévères, les atteintes portées en la circonstance tant au code du travail qu'aux contrats de travail.

Ces événements, qui ont atteint l'aviation civile de transport, en février et mars 1971, ne doivent plus se reproduire.

Or, je crains que l'accord élaboré dans des conditions difficiles en mars 1971 ne débouche, après deux ans et demi d'une application constamment mise en cause, sur un nouveau conflit.

Vous parlez sans cesse de participation, monsieur le ministre. Pourquoi, alors, les navigants ne sont-ils pas consultés sur la politique de leur compagnie en général et, plus particulièrement, sur les matériels volants et la réforme des brevets et licences ?

Si nous voulons réellement que nos compagnies de transport aérien fonctionnent harmonieusement, il est indispensable d'établir l'entente entre la direction et le personnel en faisant participer davantage celui-ci à la politique d'une bonne exploitation.

Le conflit périodique entre les contrôleurs de la navigation aérienne et l'Etat est de nature différente. Cette profession, à mon sens, n'a pas encore trouvé sa place ou la place qui lui revient dans la hiérarchie de la fonction publique. Elle assume des tâches difficiles, astreignantes, délicates, mais surtout de hautes responsabilités. Quand les contrôleurs de la navigation aérienne se mettent en grève, il s'ensuit l'arrêt complet du trafic aérien en France, à moins que l'armée de l'air ne prenne la relève. Elle l'a fait à diverses reprises avec un total dévouement et une pleine efficacité auxquels nous devons rendre hommage malgré les critiques injustes et sans fondement qui lui ont été adressées.

Mais ce n'est pas son rôle. Le contrôle aérien militaire participe à la défense du pays. Laissons-lui cette tâche vitale et, en même temps, évitons toute friction entre des professions de même nature, qu'elles soient militaires ou civiles, entre des professions qui, au demeurant coopèrent à tout instant dans un parfait esprit de camaraderie.

Où en est la situation des contrôleurs civils de l'air, et pouvons-nous espérer que nous ne connaissons pas une situation semblable à celle qui sévit en République fédérale allemande depuis cinq mois ?

En fait, le problème est d'ordre législatif et la loi du 2 juillet 1964 devrait être modifiée pour que soit élaborée une législation conciliant les réalités sociales et la nécessaire continuité d'un service public dont j'ai souligné, et nombre de mes collègues avant moi, la grande importance.

Mais mon intention, monsieur le ministre, en participant à ce débat était surtout d'appeler votre attention sur la compagnie Air Inter. C'est une entreprise nationale sérieuse, qui est exploitée depuis toujours avec une conscience et une rigueur qui ne devraient lui valoir que des louanges.

Elle a aujourd'hui besoin, pour son expansion — cela a déjà été dit de cette tribune — de machines d'une plus grande capacité que n'en offrent les matériels les plus récents, si j'ose m'exprimer ainsi, qu'elle utilise : les Caravelle III et XII qui disposent respectivement de 99 et 128 places. Je ne parle pas des Fokker, bimoteurs à hélices, rappelant les dessins de Marcel Jean-Jean, qui continuent à sévir sur nos lignes intérieures pour le plus grand déplaisir et inconfort des passagers.

La mise en chantier du seul programme Mercure, qui bénéficie d'une aide substantielle de l'Etat, aurait permis à Air Inter de s'équiper de matériels français et aussi d'assurer le plan de charge de l'industrie aéronautique.

Malheureusement, les dix premières machines commandées par Air Inter, en vue du lancement du marché, semblent maintenant constituer la totalité de la série.

Sur le plan compétitif, outre les aléas de la mise en service d'un appareil nouveau, premier gros porteur de la société Dassault, la compagnie Air Inter, à qui l'on a refusé l'acquisition de matériels étrangers de conception éprouvée et construits à plus de sept cents exemplaires, voit son programme de 1974 compromis par des retards de livraison appréciables de l'avion Mercure et les clauses contractuelles d'indemnité de retard qui frapperont le constructeur ne compenseront pas, tant s'en faut, l'augmentation des charges financières entraînée par la location d'avions non adaptés à la mise sur pied hâtive d'un programme de remplacement.

Que va faire l'Etat qui est mandataire du projet Mercure et a imposé ce matériel à Air Inter ? Il est infiniment regrettable que le programme Mercure se solde jusqu'à présent par un échec commercial, qui se traduit par la prudence tout à fait compréhensible du constructeur à se lancer dans la fabrication en série de ce matériel. L'Etat devrait donc prendre conscience de cette situation dramatique pour l'avenir d'Air Inter et autoriser cette compagnie, tout comme Air France ne cesse de le faire, à s'équiper de façon rationnelle et rentable en matériels disponibles, qu'ils soient étrangers ou non.

Il serait dommage que la compagnie Air Inter, que nous utilisons beaucoup les uns et les autres et dont nous n'avons qu'à nous louer pour la sécurité et la régularité qu'elle nous offre, mis à part l'inconfort intérieur de ses avions, fût la victime de la politique de matériels que lui impose l'Etat.

Aussi les personnels navigants, mes camarades et amis, qui sont attachés à leur compagnie et la servent avec le plus remarquable dévouement, lancent-ils un cri d'alarme. Leur souhait le plus vif est qu'elle soit la plus satisfaisante et la plus rentable entreprise de lignes intérieures.

Puisque, à propos d'Air Inter, j'ai été amené à parler du programme Mercure, j'en viens, après certains de mes collègues, à vous interroger, monsieur le ministre, sur les autres types d'avions et tout d'abord sur Concorde.

Actuellement, neuf commandes fermes ont été enregistrées, quatre pour Air France, cinq pour la British Airways. La Chine et l'Iran ont signé des accords préliminaires pour cinq avions. Ce bilan ne permet donc pas d'être optimiste et les incertitudes concernant, notamment, l'attitude des grandes compagnies américaines ne seront pas levées tant que Concorde ne sera pas mis en service sur les lignes de l'Atlantique Nord.

En ce qui concerne Airbus, treize commandes ont été enregistrées auxquelles s'ajoutent vingt-sept options. Ce bilan est décevant car pour être rentable une série de cette importance doit normalement être de l'ordre de deux cents à trois cents appareils. L'Airbus, qui va se heurter à une concurrence très vive, semble arriver un peu tard sur le marché. Sans doute aurait-il fallu, commercialement, construire Airbus avant Concorde.

Je vous demande aussi de nous dire, monsieur le ministre, quelles sont les perspectives d'avenir pour l'avion Corvette.

Enfin, pour terminer et comme M. Cermolacce j'évoquerai rapidement les services de la météorologie nationale. J'ai été informé que le Gouvernement a décidé de transférer à Toulouse les installations techniques centrales de la météorologie nationale, ce qui aura pour conséquence l'éclatement de cet organisme.

Cette décentralisation, qui représentera une charge de l'ordre de 270 millions de francs, n'améliorera en rien les services rendus aux usagers. En revanche, elle posera aux personnels de graves problèmes au sujet de leur avenir professionnel et de leur situation de famille.

De plus, il faut signaler qu'en février 1972 un comité technique paritaire avait reconnu la nécessité de créer sept cents postes pour faire face aux besoins existants. Jusqu'à présent, il semble qu'aucune suite n'ait été donnée à cette proposition.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques remarques que je tenais à vous présenter, à bâtons rompus, et les questions que je voulais vous poser. Je suis sûr que vous voudrez bien y répondre à la fin de ce débat. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs démocrates sociaux.)

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont.

M. Edouard Frédéric-Dupont. Mes chers collègues, j'aborderai rapidement le problème de la desserte des aéroports.

J'entends depuis plusieurs heures déjà énumérer toutes les dépenses engagées pour tenter de gagner quelques minutes sur les grands parcours. Malgré tous ces efforts, on ne parvient pas à résoudre le problème de la desserte des aéroports. Demain, à la veille des fêtes de la Toussaint, il faudra beaucoup plus de temps pour aller du centre de Paris à Orly que pour aller d'Orly à Nice. De même, l'année prochaine, il faudra assurément beaucoup plus de temps pour aller d'ici au nouvel aéroport de Roissy que pour aller de Roissy à Madrid ou à Lisbonne.

Vous voyez, par conséquent, la disproportion qu'il y a entre l'effort accompli pour gagner quelques minutes sur les grands parcours et l'oubli dans lequel on laisse la desserte de nos aéroports. Dans les autres pays, on a été plus soucieux du problème ; toutes les capitales étrangères commencent à se rendre compte de sa gravité.

Dans votre projet de budget, qui est bon et que je voterai avec plaisir, monsieur le ministre, j'ai fait tout de même une constatation inquiétante : l'aéroport de Roissy sera ouvert au cours du premier semestre 1974, mais nous ne sommes pas sûrs qu'une chaussée au moins de l'autoroute B-3 sera alors ouverte à la circulation puisque sa mise en service ne devrait avoir lieu que quelques mois plus tard.

La desserte S. N. C. F., Aulnay-sous-Bois—Roissy, n'est prévue que pour avril 1976, soit deux ans après l'ouverture de l'aéroport au trafic aérien. Alors, il ne faut pas se dissimuler que l'on va voir des embouteillages épouvantables qui nous rappelleront ceux que nous avons connus et que nous connaissons encore à Orly. Ce qui est surprenant, c'est d'en arriver là alors que nous avons eu l'expérience d'Orly. On pourrait écrire un livre sur les raisons pour lesquelles nous n'avons pas de liaison ferroviaire entre la gare d'Orsay et l'aéroport d'Orly. Mais je ne reviendrai pas sur cette question que j'ai eu très souvent l'occasion de traiter. D'ailleurs, je vois derrière vous, monsieur le ministre, sourire un de nos anciens préfets de police qui m'a entendu maintes fois sur ce sujet.

Pour revenir d'Orly, il est une solution bancale qui consiste à prendre l'autobus jusqu'à Rungis et, de là, à prendre le train pour la gare d'Orsay. Ce n'est pas brillant, mais cela vaut mieux que rien.

Mais alors, comment se fait-il, qu'ayant déjà connu cette situation invraisemblable qui, à chaque fête, déclenche un tollé général dans la presse, provoque des embouteillages, fait manquer des avions, on ait pu recommencer la même erreur pour Roissy ?

Le conseil d'administration du district de la région parisienne et les préfets de région n'ont cessé depuis huit ans d'alerter les gouvernements successifs sur la nécessité de prévoir une liaison avec Roissy, et j'ai moi-même, il y a six ans, refusé de voter le budget parce que j'estimais que cette question n'avait pas été suffisamment étudiée.

Comment en est-on arrivé là, alors que préfets, conseil d'administration du district et schémas directeurs n'ont cessé de donner la priorité aux liaisons avec l'aéroport de Roissy ?

Nous avons eu un espoir lorsque fut envisagée la création d'une liaison par aérotrain des aéroports entre eux. En effet, mes chers collègues, il ne s'agit pas seulement des liaisons des aéroports avec le centre de Paris, mais également de la liaison des aéroports entre eux. Il arrive que les avions soient détournés à cause du brouillard ou pour des raisons techniques. Vous imaginez quelles peuvent en être les conséquences pour le voyageur qui, ayant laissé sa voiture à Orly, sera contraint d'atterrir à Roissy !

Cette liaison, qui devait passer par Joinville, aurait permis un raccourcement avec le R.E.R., grâce à un système étudié avec beaucoup de précision par la société de l'aérotrain, laquelle était favorable à ce projet plus conforme à sa vocation que la ligne de banlieue envisagée par ailleurs, où ce mode de transport ne pourrait donner toutes les preuves de sa valeur.

Le projet a été adopté par le conseil d'administration du district, qui a même voté les crédits nécessaires. M. le préfet de région s'est battu comme un lion, on peut le dire, pour tenter d'en obtenir la réalisation. Au cours d'une visite au Président de la République, nous avons été encouragés à essayer d'infléchir la décision du Gouvernement dans un domaine qui relevait de sa compétence. Un comité interministériel a été réuni, où ont siégé sans doute les véritables maîtres de Paris, et on en est arrivé au résultat que l'on sait.

Les élus de Paris, qui votent pourtant les crédits, ont appris par la presse, comme c'est souvent le cas, que tous leurs efforts et ceux des préfets de région n'avaient servi à rien.

Le représentant d'un ministre, assurément peu informé, avait fait culbuter le projet. Nous en sommes là !

Je crois que c'est un projet à reprendre. En effet, si le conseil d'administration du district a voté des sommes importantes pour que l'aérotrain soit utilisé entre Cergy-Pontoise et la Défense, ce fut à la condition que le projet de liaison des aéroports ne serait pas abandonné. Verrons-nous, mes chers collègues, comme les journaux d'hier nous l'ont annoncé, l'aérotrain, invention française, relier Genève et Amsterdam, avant de desservir les aéroports parisiens ?

Mais, me direz-vous peut-être, on a prévu l'interconnexion, c'est-à-dire la liaison, fort intéressante au demeurant, entre la gare du Nord et la gare de Lyon. Ce projet n'est pas du tout incompatible avec celui de l'aérotrain. Il ne résout pas le problème de la liaison des aéroports entre eux. D'autre part, du point de vue de la rapidité des déplacements, aucune comparaison n'est possible entre les deux modes de transport.

Avant de conclure, je voudrais aborder une autre question. L'aéroport d'Orly est desservi dans les conditions, assez pitoyables, que vous savez, par le rail et l'autobus. Mais il est tout de même relié à la ligne d'Austerlitz et à la gare d'Orsay.

Si vous regardez le plan de Paris, vous constatez que les projets prévus, avec la jonction des lignes 13 et 14 aux Invalides, feront de cette station le pendant de celle du Châtelet et le grand centre ferroviaire de Paris. Il y aura alors deux pôles : le Châtelet et les Invalides.

Mais, car il y a un « mais », entre la gare des Invalides et la gare d'Orsay, qui est reliée à l'aérodrome d'Orly, il y a cette coupure dont on parle depuis si longtemps. Pour y remédier, nous avons prévu une liaison dans le schéma directeur, proposition que nous avons reprise lors de l'établissement du Plan pour la région parisienne. Et, alors que nous n'avons pas toujours été d'accord avec les responsables de la S.N.C.F., ces derniers insistent pour que cette liaison soit réalisée. Prévu il y a encore trois mois, ce projet semble avoir de nouveau disparu dans les ténèbres d'un autre comité interministériel.

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Edouard Frédéric-Dupont. Bien volontiers !

M. le président. La parole est à M. Maujoui du Gasset, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset. Je remercie M. Frédéric-Dupont de me permettre de l'interrompre.

Ce matin, lorsque M. le ministre a énuméré les opérations qui retenaient plus particulièrement son attention, j'ai observé qu'il n'a pas mentionné le projet d'aérodrome international au nord de Nantes, dans mon département.

Je lui demande donc où en est ce projet. Y a-t-il un commencement de réalisation ? Existe-t-il des structures qui permettent dès maintenant de prévoir un démarrage de l'opération ? Des crédits sont-ils prévus pour indemniser les propriétaires qui seront expropriés et les agriculteurs qui vont voir désorganiser ou disparaître les exploitations qu'ils possèdent sur les terrains concernés ?

Je serais très heureux, monsieur le ministre, d'obtenir une réponse sur ce point.

M. Edouard Frédéric-Dupont. Il n'y a pas que Paris, en effet, et la France compte d'autres grandes villes.

Bien entendu, monsieur le ministre, je voterai votre budget. Je le ferai même avec plaisir, car vous avez eu le mérite de faire tout ce que vous pouviez pour accélérer la réalisation de la liaison routière entre Paris et Roissy. C'est un effort dont nous vous sommes reconnaissants.

Je vous demande de bien vouloir nous préciser votre programme en ce qui concerne la desserte des aéroports d'Orly et de Roissy et leur liaison avec les centres hôteliers, les centres d'affaires et les centres administratifs de la région parisienne. *(Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants.)*

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

M. Marcel Massot. Monsieur le ministre, mon propos sera bref. Je me bornerai à évoquer une simple question d'ordre régional.

Il existait dans les Alpes-de-Haute-Provence un aérodrome militaire appelé « camp de Sisteron-Thèze », bien qu'il fût situé entièrement sur la commune de Vaumeilh, dans le magnifique site clair et ensoleillé des rives de la Durance. Il a été très utilisé pendant la guerre. Abandonné voici une quinzaine d'années, les terrains ont été revendus à leurs anciens propriétaires.

Or j'ai appris, il y a quelque temps, que l'administration des bases aériennes voulait installer sur ces mêmes terrains un aérodrome civil, appelé même à prendre une certaine importance et à devenir un aérodrome de dégagement de celui de Marignane.

Le conseil général des Alpes-de-Haute-Provence a accepté d'être le maître d'œuvre de cette opération et a déjà voté des crédits pour l'acquisition des terrains nécessaires.

Les paysans intéressés, qui ont déjà été dépossédés une première fois, voudraient bien savoir quand ils le seront pour la deuxième fois.

Ma question est donc celle-ci : à quelle date cet aérodrome sera-t-il réalisé ? Quelles seront ses dimensions, son importance, en un mot son avenir ?

Peut-être ne serez-vous pas en mesure de me répondre immédiatement. Je vous demanderai, dans ce cas — et je vous en remercie à l'avance — de le faire par lettre.

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

M. le ministre des transports. Mesdames, messieurs, ce matin déjà, après MM. les rapporteurs, j'ai exposé les grandes lignes de ce budget et répondu par avance à certaines interventions de cet après-midi.

J'essaierai maintenant de répondre, de façon sans doute un peu décousue — je vous prie de m'en excuser, mais c'est la loi du genre — à quelques questions plus précises.

Dans une longue intervention, M. Valleix a évoqué des problèmes de détail et des problèmes de fond.

Parmi les questions de détail importantes tout de même, j'en relève une relative aux équipements au sol destinés à recevoir les passagers des gros-porteurs et des superloniques. Monsieur Valleix, aucune comparaison n'est possible entre la réception d'un avion de 200, 300 voire 400 passagers et celle d'une Caravelle, par exemple, avec quatre-vingts passagers. Je vous dirai que les aménagements nécessaires et les équipements de base, comme les pistes, sont exécutés parallèlement. Aussi, ne devez-vous nourrir aucune inquiétude à ce sujet.

Vous m'avez ensuite interrogé sur la disposition des bagages dans l'Airbus. Je serais assez tenté de vous répondre : « De minimis non curat praetor. » (*Sourires.*) Sachez, cependant, que l'Airbus sera équipé de façon à permettre aux passagers de prendre leurs bagages exactement comme dans un Boeing 727.

Vous avez évoqué l'accord Air France-Air Inter dans ses conséquences sur les liaisons régionales et interrégionales. Cet accord, dont les modalités ne sont pas encore toutes arrêtées mais dont la presse a longuement parlé, a pour objet de rendre plus souples les relations entre les transports intérieurs et les transports internationaux et de permettre à Air France de multiplier les liaisons à l'étranger en les appuyant sur des tronçons intérieurs, sans nuire pour autant aux intérêts d'Air Inter.

Il devrait en résulter, ainsi que vous le souhaitez tout comme nous, une amélioration très sensible des dessertes régionales et interrégionales à l'échelon de l'Europe.

Quant à la coopération franco-américaine en ce qui concerne le moteur de dix tonnes de poussée, le Gouvernement demandera en effet à la S. N. E. C. M. A. d'y associer les autres motoristes européens, mais en gardant la maîtrise d'œuvre de la part européenne, comme vous le désirez sans doute.

Vous avez évoqué ensuite le problème d'ensemble de la construction aéronautique européenne dont j'ai parlé ce matin, notamment dans la perspective d'une coopération entre les principaux pays constructeurs, c'est-à-dire essentiellement, dans l'ordre d'importance : la Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne. MM. Cermolacce, Brocard, Raymond et Commenay ont également abordé le sujet.

Devant ce qu'on a appelé « l'hégémonie américaine » et la position dominante de l'industrie aéronautique américaine, il est indispensable qu'une véritable coopération s'établisse entre les industries aéronautiques des divers pays d'Europe. C'est ce à quoi nous nous attachons depuis plusieurs mois. De nombreuses déclarations ont été faites dans ce sens, je pense notamment au discours prononcé par M. le Premier ministre au salon du Bourget et aux propos que j'ai tenus dans l'enceinte de l'Union de l'Europe occidentale.

Nous avons insisté essentiellement sur la nécessité de concertation entre les pays européens avant de lancer un nouveau programme d'avion civil et sur l'opportunité qu'il y aurait — divers orateurs l'ont dit — de donner une priorité au matériel européen, c'est-à-dire de demander aux gouvernements d'inviter les compagnies de leur pays, dans la mesure où les constructeurs peuvent fournir les appareils dont elles ont besoin, à acheter aux industriels européens.

Ces déclarations d'intention se traduisent maintenant dans les faits. J'ai eu hier une première rencontre avec mes collègues anglais et allemand, la presse l'a annoncée — au cours de laquelle nous avons poussé plus avant nos réflexions dans ce domaine sur les bases que je viens de rappeler.

En ce qui concerne les normes de certification, un très gros effort a été accompli depuis trois ans pour les insérer dans un code européen de la navigabilité, dont la mise au point est pratiquement terminée, et ce code sera le fondement d'une véritable certification européenne.

En ce qui concerne la formation des contrôleurs, problème que je n'ai pas traité ce matin, je voudrais rassurer tout à fait M. Brocard. Le matériel d'enseignement utilisé à l'école nationale de l'aviation civile, matériel dont les américains — cela me paraît être une référence — ne possèdent pas l'équivalent, est considéré comme le plus évolué du monde. Il est exactement identique à celui qui équipe les tours de contrôle, ce qui permet une adaptation immédiate. Une partie du temps de travail de chaque contrôleur est réservée à la formation permanente, ou si vous préférez, au recyclage et cela pendant toute la carrière. Chaque centre dispose d'un certain nombre d'instructeurs. La durée de la formation complète est, en France comme dans tous les pays étrangers, de l'ordre de trois à quatre ans.

M. Raymond a évoqué un certain nombre de questions et, entre autres, la réforme des structures internes de la S. N. I. A. S. Je m'étonne un peu qu'ayant dénoncé — si j'ai bien suivi son propos — il y a quelques années, un regroupement interne, il dénonce aujourd'hui un allègement du dispositif qui devrait, au contraire, lui donner satisfaction.

En ce qui concerne la météorologie, je précise que l'objet de la réforme n'est pas de dispenser les services, mais au contraire, pour la première fois, de les regrouper. Ceux-là même qui dénoncent le transfert de la météorologie nationale à Toulouse, ne manqueront sans doute pas, lors de la discussion du budget de la délégation à l'aménagement du territoire, de regretter l'insuffisance de l'effort de l'Etat pour décentraliser les industries et les administrations en province.

Le super Concorde n'est pas encore d'actualité, il nous faut d'abord, semble-t-il, commercialiser le Concorde sous sa forme actuelle et, éventuellement, des versions légèrement différentes. Tel que nous le connaissons, il a tout de même un certain nombre d'années de service devant lui avant qu'une version plus élaborée, qui poserait d'ailleurs des problèmes considérables, vienne le

remplacer. Faut-il rappeler que les Américains ont dû renoncer à leur projet de S. S. T. dont l'étude avait été entreprise il y a quelques années ? Si nous avons réussi, nous, à maîtriser les problèmes que posait le transport de passagers à vitesse supersonique, les Américains, eux, ne sont pas parvenus à maîtriser les techniques de l'échelon supérieur, c'est-à-dire le transport, non pas mach 2 mais mach 2,7. Nous n'en sommes pas là, nous non plus.

Quoi qu'il en soit, les approvisionnements à long cycle de la tranche 17 à 22 de Concorde ont été lancés ; ainsi, lorsque les commandes que nous attendons seront confirmées, nous aurons tout à notre disposition pour les exécuter sans délai, sans hiatus, comme je l'ai déjà dit ce matin.

M. Cermolacce m'a demandé à plusieurs reprises : êtes-vous prêt ? Je m'apprêtais à lui faire une réponse très longue, mais comme il m'a averti qu'en tout état de cause il voterait contre mon budget, cela m'a un peu découragé. (*Exclamations sur les bancs des communistes.*)

M. Paul Cermolacce. Cela ne doit pas vous empêcher de répondre !

M. le ministre des transports. Personne ne peut douter que l'effort considérable — dont nous sommes fiers — que nous avons consenti pour la recherche et le développement du Concorde et pour le mener au point où il en est, ne se ralentira pas sur le plan de sa commercialisation et de sa construction en série. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

Je crois avoir répondu à M. Commenay sur les problèmes de l'industrie aéronautique et de la desserte du territoire national. Comme je l'ai dit ce matin, nous envisageons de développer les aérodromes provinciaux et même départementaux, car l'expansion des compagnies de troisième niveau nous paraît une bonne chose.

A. M. Stehlin, je voudrais dire que, à ma connaissance, la concertation et la participation sont permanentes entre les compagnies et leurs personnels navigants et, dans la mesure où cela relève de notre responsabilité, entre le secrétariat général à l'aviation civile et les personnels de ces compagnies. Le problème des brevets et licences est très difficile, je le reconnais. Nous en débattons depuis des mois et, comme vous avez pu le constater, nous n'avons pris aucun ukase en ce domaine.

M. Frédéric-Dupont a parlé le langage du bon sens. Il est vrai que la desserte des aéroports est une affaire aussi importante que l'implantation même des aéroports ou leur agrandissement.

J'ai dit ce matin que les travaux de l'autoroute B 3 seraient accélérés. En ce qui concerne la S. N. C. F., ce n'est certes qu'en 1976 que la liaison Aulnay-Roissy fonctionnera. Comme la mise en service de l'aéroport Charles-de-Gaulle ne se fera que progressivement, le trafic ne sera pas considérable la première année. Pour l'avenir, grâce à la liaison Invalides-Orsay, qui sera réalisée dans un assez proche avenir, et grâce à la liaison Châtelet-gare du Nord, nous allons terminer l'interconnexion des réseaux de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. qui permettra de relier sans perte de temps pour les voyageurs les points principaux de Paris et en particulier de manière très directe Roissy et Orly.

A. M. Massot, puisqu'il a l'obligeance de me le permettre, je répondrai par lettre ; je pourrai lui donner ainsi une réponse plus précise, puisqu'il s'agit d'un problème particulier.

M. Maujoui du Gasset m'a interrogé sur l'aérodrome international de Nantes. La métropole nantaise est actuellement desservie par l'aéroport de Château-Bougon, qui est situé à quelques kilomètres au sud de la ville, sur la rive gauche de la Loire. La longueur de sa piste est actuellement de 2.200 mètres et son allongement à 2.800 mètres est prévu pour 1974 ou 1975, de façon à permettre l'atterrissage des charters européens. Compte tenu de la croissance du trafic qui en résultera, et des nuisances accrues qui en résulteront pour l'agglomération voisine, cet aéroport ne pourra satisfaire aux besoins à long terme de la métropole nantaise. Un nouvel aéroport est prévu aux Landes de Bretagne, à vingt kilomètres de Nantes et à trente kilomètres de Saint-Nazaire ; les terrains sont réservés grâce à la réalisation d'une Z. A. D. et les travaux pourraient être terminés d'ici 1985.

Je crois avoir répondu à l'essentiel des questions qui m'ont été posées et, si l'Assemblée s'estime ainsi éclairée, je lui demande de bien vouloir voter mon projet de budget pour 1974.

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

M. Paul Stehlin. Monsieur le ministre, la majeure partie de mon intervention a concerné Air Inter, son avenir, son programme d'équipement pour 1974. Pourriez-vous me donner des réponses à ce sujet, ou tout au moins des apaisements ?

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, vous avez répondu en fait par une pirouette aux quinze questions que je vous ai posées.

M. Alexandre Bolo. Ce n'est déjà pas si mal !

M. Paul Cermolacce. Je suis prêt à les reprendre les unes après les autres. (*Murmures sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

Vous avez déclaré que vous entendiez poursuivre le programme Concorde. Mais vous n'avez rien dit sur la levée des sanctions qui ont frappé les contrôleurs de la navigation aérienne, ni sur la coopération européenne pour le placement du Concorde... (*Exclamations et rires sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

Oui, messieurs, il y a l'Europe ! Vous devez en profiter ! Elle peut aussi servir notre économie et pas seulement les intérêts capitalistes. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

Vous n'avez rien répondu en ce qui concerne la coopération européenne et la commercialisation du Concorde dans les pays du Marché commun. Vous n'avez rien dit non plus concernant les barrières douanières que dressent les Etats-Unis pour décourager nos exportations de matériels, alors qu'ils nous obligent à accepter en franchise leurs propres produits.

Vous n'en avez pas dit davantage, ou tout au moins vous avez esquivé la question, sur les dotations budgétaires qui seront affectées au programme Concorde pour la tranche 17 à 22.

Je n'ai repris là que quelques-unes des questions que je vous ai posées. Convenez que nous ne pouvons être satisfaits de vos réponses. C'est aux travailleurs, aux techniciens et aux cadres de cette industrie de pointe que nous apporterons notre soutien le plus complet afin qu'ils assurent l'avenir de l'aviation française. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

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

M. le ministre des transports. Il me semble que nous avons fait de notre côté tout notre devoir pour garantir l'avenir de l'aviation française et que la majorité de cette assemblée en est convaincue.

Le problème du Mercure et d'Air Inter, monsieur Stehlin, est bien sûr préoccupant. Je n'en disconviens pas. Je pense, cependant, qu'il sera résolu parce que les livraisons du Mercure n'auront que quelques mois de retard.

Mais j'ai été un peu inquiet de vous entendre dire que la compagnie nationale et la compagnie intérieure devaient pouvoir se procurer les appareils les mieux adaptés à leurs besoins au meilleur coût. Je serais tout à fait d'accord avec vous, à condition toutefois que vous n'entendiez pas conseiller à nos compagnies d'acheter en priorité du matériel américain !

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (III. — Aviation civile).

III. — Aviation civile.

ETAT B

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

« Titre III : 41.326.378 francs ;
« Titre IV : — 448.000 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 1.533.877.000 francs ;
« Crédits de paiement : 1.052.096.000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 16 millions de francs ;
« Crédits de paiement : 10.230.000 francs. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix le titre III.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre les crédits de l'aviation civile.

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

(*Le titre III est adopté.*)

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

(*La réduction de crédit est adoptée.*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TRANSPORTS

IV. — Marine marchande.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports : IV. — Marine marchande.

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

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Mes chers collègues, après avoir procédé à un examen attentif des crédits de la marine marchande, votre rapporteur souhaite ajouter, au nom de la commission des finances, à son rapport écrit, quelques observations sur l'ensemble des questions intéressant la marine.

Ces observations porteront sur le régime social des marins, l'armement au commerce et les pêches maritimes.

La première remarque concerne la situation des marins pensionnés avant la parution du décret du 7 octobre 1968 sur les surclassements catégoriels après dix ans de fonction dans la même catégorie. Cette mesure, heureuse en soi, engendre en raison du principe de la non-rétroactivité, une lourde injustice à l'égard des marins pensionnés avant cette date, injustice qui est particulièrement ressentie dans les plus petites catégories.

Votre commission, sur la suggestion de son rapporteur, appuyée par l'intervention de M. Denvers, demande fermement au Gouvernement de prendre des mesures destinées à faire disparaître cette iniquité proclamée par tout le monde maritime au moment même où le Gouvernement s'efforce d'établir, avec raison, plus de justice sociale.

Ma deuxième remarque a trait à la situation des plus basses catégories de marins. Certes, des améliorations importantes sont en cours ; elles étaient indispensables compte tenu de la médiocrité unanimement reconnue des pensions. Rappelons cependant qu'il faudra agir rapidement en faveur de la catégorie des pensionnés âgés de cinquante ans dont les annuités sont immuablement fixées à 25, quel qu'ait été le temps passé en mer. Cette pénalisation des retraités proportionnels qui ont continué à travailler en mer constitue un lourd handicap pour eux, car la plupart d'entre eux ont obtenu leur pension sur le salaire forfaitaire de la plus petite catégorie. Actuellement, certains ne touchent que 230 francs par mois.

Aussi votre commission des finances insiste-t-elle particulièrement auprès du Gouvernement pour que les marins qui auront continué à naviguer après la concession de leur pension à cinquante ans puissent voir décompter par fraction annuelle

leur temps de services supplémentaires en mer dans la limite prévue par la loi du 10 avril 1941 modifiée — c'est-à-dire jusqu'à cinquante-cinq ans, avec un maximum de trente-sept annuités et demie.

La troisième remarque de votre commission porte sur le rattrapage, dit rattrapage Forner, qui s'effectue par rapport à une situation estimée en 1963. A-t-on mené une nouvelle enquête sur le décalage existant, à l'heure actuelle, entre les salaires réels et les salaires forfaitaires, de façon à prendre une décision fondée en ce qui concerne la prolongation, au-delà de 1975, de cette opération? Ne peut-il être question d'une majoration définitive du Forner de 5 p. 100, ce qui mettrait un terme à ce procédé exceptionnel de rattrapage?

La quatrième remarque a trait au véritable scandale que constitue la situation des veuves des marins décédés par suite d'un accident du travail maritime, qui touchent une pension dérisoire aux taux de 30 p. 100 du salaire forfaitaire lorsqu'elles atteignent leur soixantième année ou qu'elles deviennent invalides, alors que ce taux est de 50 p. 100 du salaire réel dans le régime général de la sécurité sociale. Ces pensions, infimes lorsque la victime du travail maritime est décédée jeune, ne permettent plus à certaines d'entre elles de subvenir à leurs besoins en chauffage, comme à Saint-Pierre et Miquelon par exemple où la pension s'élève à 200 francs alors que les dépenses mensuelles pour le chauffage atteignaient déjà 180 francs, avant que soit annoncée l'augmentation de 25 p. 100 du prix du fuel.

Cette situation est à un tel point choquante et inadmissible que certains professionnels se demandent s'il n'y a pas lieu de rechercher la responsabilité administrative d'un pareil état de choses. Nous nous gardons, bien entendu, d'entrer dans ces vues insolites car le responsable, comme chacun le sait, est toujours le ministre, et le ministre de tutelle seulement.

Un projet est préparé en faveur de ces malheureuses depuis plus de deux ans et des crédits — cinq millions de francs — sont inscrits depuis 1972 au budget de l'établissement national des invalides. Une question écrite avait été posée à ce sujet au ministre des transports par M. Christian Bonnet, rapporteur en 1971 du budget pour 1972, et à qui il faut rendre le plus vif hommage pour la qualité de ses travaux. Le ministre indiquait en réponse « qu'un texte était soumis à l'examen des départements ministériels et devait être publié incessamment ».

C'est exactement la même réponse, à une question identique, qui a été faite au rapporteur, trois années plus tard.

Dans ces conditions, la commission des finances demande qu'intervienne rapidement la décision d'aligner la situation des veuves de marins victimes d'un accident professionnel sur celles qui relèvent du régime général de la sécurité sociale.

J'ajoute qu'en vertu de l'article 40 de la Constitution des amendements allant en ce sens ont été déclarés irrecevables. Le Gouvernement devra maintenant s'en préoccuper.

Mes deux observations suivantes sont relatives à des surclassements catégoriels.

En premier lieu, il est nécessaire de prévoir la prise en charge, dans le décompte des dix années nécessaires à l'obtention de ce surclassement, des années passées par un marin dans un emploi relevant de la catégorie supérieure. Ce marin doit pouvoir bénéficier des possibilités de surclassement ouvertes par le décret d'octobre 1968.

En second lieu, il serait juste, pour récompenser les dévouements remarquables, exceptionnels même, des sauveteurs bénévoles — nous venons encore une fois de le constater lors du naufrage du *Cop de la Hague*, qui donne lourdement à réfléchir — qu'il soit tenu compte dans l'établissement de leurs pensions du temps qu'ils ont passé dans les opérations de sauvetage.

Les marins sont souvent les seuls, et plus particulièrement encore dans les départements et territoires d'outre-mer, à ne pas bénéficier des avantages sociaux offerts à d'autres catégories de travailleurs. Je signale au passage que l'annonce de la construction de la première maison de retraite des marins, à Saint-Mandrier, a été très bien accueillie. De même, un effort particulier en faveur des handicapés bénéficiaires de l'aide sociale doit être encouragé.

Enfin, la création d'une section sociale à l'E. N. I. M. s'impose. Ne pourrait-on l'espérer?

J'aborde maintenant l'armement au commerce.

Mon rapport fait état de l'excellent taux d'exécution du plan de relance, mais aussi de la dégradation de la balance des frets et passages, alors même que l'objectif du VI^e Plan était de stabiliser ce déficit au niveau atteint en 1968. Aussi est-il urgent

que les autorités responsables, tant que n'est pas remis en cause cet objectif, définissent la suite qu'il convient de donner au plan de relance, de façon que soit entrepris un accroissement de notre flotte, et non plus seulement sa modernisation.

Or nous venons d'apprendre que le plafond fixé par le ministre des finances pour définir le montant des bonifications d'intérêt viendrait d'être porté de 6,50 p. 100 à 7,25 p. 100. Ne peut-on voir dans cette décision inopportune, si elle est confirmée, un dessein risquant de freiner la progression de notre flotte de commerce, en dépit des assurances officielles qui nous sont données, à juste titre d'ailleurs, au sujet des efforts d'investissement?

Au surplus, M. le Premier ministre, tout récemment, manifestait explicitement son intention de soutenir à nouveau le pavillon français face à ses concurrents. Nous espérons qu'à l'occasion de la réunion des groupes de travail prévus à cet effet on parviendra rapidement — car le temps presse — à une redéfinition de la composition de notre flotte et des moyens à employer.

Cette flotte s'est accrue de pétroliers de fort tonnage qui permettent une couverture de nos besoins dans ce domaine à concurrence des deux tiers environ, ce qui est essentiel à la sauvegarde de nos approvisionnements énergétiques. En revanche, dans les secteurs notamment des cargos et des paquebots de croisière, notre flotte est tout à fait insuffisante par rapport à nos besoins. La diminution du nombre d'unités, alors même que le tonnage augmente, en est la démonstration.

S'il est certain que les navires de faible et moyen tonnage comportent des coûts d'exploitation élevés, les travaux du VI^e Plan ont laissé cependant entrevoir la possibilité d'une très bonne rentabilité pour des types nouveaux de navires.

De même, paraît-il surprenant que la France soit l'une des rares puissances maritimes à ne pas prendre sa part dans le marché en plein développement des croisières maritimes, pour des raisons qui n'ont jamais été exposées clairement. Une opposition systématique et véritablement peu évolutive nous relègue, sur le plan international, à une place inconfortable dont les conséquences, sur ce marché, sont considérables.

Nous savons, il est vrai, que notre régime social est souvent mis en cause, comme il est mis en cause pour les bâtiments classiques de petit et moyen tonnage. Dans le cadre européen, des progrès ont cependant été faits; mais, si la concurrence reste vive, on peut se demander si cette compétition parfois sauvage ne devrait pas commander des solutions appropriées.

Enfin, ne doit-on pas perdre de vue, dans l'orientation qui sera donnée à l'évolution de notre flotte, le problème de l'emploi des marins et les retombées économiques que peut avoir, sur des régions côtières souvent insuffisamment industrialisées, l'existence d'une flotte nombreuse et active.

Certes, nos voisins ne nous ménagent pas. L'exemple cité à la commission par M. de Rocca Serra des détournements de trafic avec la Corse au profit des ports italiens le démontre. Une modulation des tarifs de fret selon la valeur de la marchandise serait souhaitable à cet égard.

De même, la commission des finances, faisant sienne l'observation de notre collègue, demande au Gouvernement que soient respectés les textes prévoyant la consultation préalable du comité consultatif avant toute modification des tarifs.

La décision concernant la construction d'un car ferry doit également être portée le plus rapidement possible à la connaissance des intéressés.

Le Gouvernement doit aussi nous éclairer sur les modalités du regroupement envisagé des deux compagnies d'économie mixte dans une seule holding.

En cette affaire, il s'agit d'améliorer la rentabilité de l'ensemble grâce aux économies de gestion et à la concentration des moyens financiers, et, surtout, de donner à ce groupe un poids suffisant dans la compétition internationale grâce à l'accroissement de son réseau commercial et à de meilleures possibilités de recherche d'activités nouvelles. Il faut, en effet, éviter que ne se reproduisent des situations de faiblesse telles que celle qui a récemment défrayé la chronique maritime lorsque notre armement, tentant d'obtenir l'intégration d'un porte-conteneurs français dans un consortium international, a dû subir les exigences abusives des grands partenaires étrangers.

Des précisions demeurent donc souhaitables. Les missions de nos compagnies nationales doivent être redéfinies, car le simple rapprochement de deux situations déficitaires ne peut jamais entraîner de résultats positifs.

Ne pourrait-on, d'abord, par exemple, par la simple application de la loi de 1948, envisager un seul conseil d'administration dont la composition resterait commune ? Ces graves problèmes ne seront peut-être, au surplus, qu'une question d'hommes.

Ainsi, aussitôt après la guerre, en cinq années, on était bien parvenu, grâce aux efforts du moment, à reconstruire une flotte et à préserver notre indépendance économique nationale. Celle-ci exige aujourd'hui l'arrêt de la régression de la France dans le rang des puissances maritimes. Notre pays ne figure actuellement qu'à la onzième place, alors que le niveau de son développement lui donne la quatrième place dans celui des échanges internationaux.

Une politique communautaire d'encouragement à l'armement doit être définie sans tarder, compte tenu de l'environnement international, d'autant que se pose avec acuité, pour les frets maritimes, le problème créé par la monnaie et les soubresauts qu'elle connaît. Les représentants qualifiés de l'armement français demandent instamment qu'une solution soit recherchée d'urgence. Ne conviendrait-il pas, d'ailleurs, de distinguer plus clairement le problème créé par la monnaie d'expression des tarifs et celui qui résulte des phénomènes de conversion ?

N'oublions pas, monsieur le ministre, que la contribution actuelle du transport maritime à l'équilibre de la balance des paiements est capitale pour notre pays.

À l'issue de ces réflexions hâtives, je conclus à la nécessité — je le répète — d'une redéfinition d'une politique d'ensemble.

Le Gouvernement doit redéfinir la flotte qu'il désire en fonction d'objectifs clairement énoncés, et mettre dès lors en harmonie les moyens consacrés à la réalisation de cette politique avec les objectifs de demain. C'est l'avenir de toute l'économie de notre pays qui est en cause.

En ce qui concerne les pêches maritimes, l'un des problèmes les plus préoccupants est actuellement celui du financement des investissements de la flotte de pêche.

Certes, les cours du poisson sont plus favorables depuis quel temps ; mais, dans le même moment, les coûts de la construction navale, du carburant — hélas ! — et des autres fournitures, ainsi que les salaires et les charges sociales ont largement compensé l'amélioration constatée.

Le F. E. O. G. A. est venu soutenir, dans le secteur de la grande pêche, l'effort financier du budget national. Encore faut-il constater qu'on aboutit ainsi à des disparités regrettables dans les aides qui, désormais, varient de 10 p. 100 pour les navires qui relèvent de la seule aide nationale, et qui sont les plus nombreux, à 23,9 p. 100 pour ceux qui bénéficient d'un financement complémentaire du F. E. O. G. A.

Une harmonisation interviendrait-elle rapidement, conformément aux assurances données au rapporteur sur ce point : « Le secrétaire général de la marine marchande a reçu des instructions pour que la direction des pêches maritimes et les services du ministère des finances actualisent les études qui permettront de participer efficacement, le moment venu, à l'élaboration et à la mise en œuvre des actions communes concernant tant la pêche hauturière que la pêche artisanale » ?

Cette harmonisation serait d'autant plus souhaitable qu'elle apporterait enfin cet élément de stabilité dans les programmes de financement que les professionnels réclament en vain depuis plusieurs années. Un pas vient d'être fait — mais dans la direction contraire — avec la récente décision du ministère de l'économie et des finances de supprimer à la pêche industrielle l'accès aux prêts du F. D. E. S., qui représentaient le seul élément fixe et connu à l'avance des concours extérieurs à leurs investissements.

Tout en comprenant parfaitement combien il est difficile, dans l'incertitude monétaire actuelle, d'assurer à un secteur économique particulier un régime de financement à coût fixe, la commission des finances, sur la suggestion de son rapporteur, insiste auprès du Gouvernement pour que le montant des prêts bonifiés auxquels auront accès les pêcheurs, en contrepartie, soit le plus élevé possible par rapport au volume de leurs investissements.

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Une des difficultés que connaît également la pêche provient de la lourdeur des charges sociales par rapport au chiffre d'affaires. Le Premier ministre, lorsqu'il a, dans un de ses discours récents, annoncé que des mesures seraient prises pour alléger les charges des industries de main-d'œuvre, a suscité de grands espoirs dans cette industrie de main-d'œuvre qu'est incontestablement la pêche. Qu'en est-il exactement ? Dans quelle mesure les études ont-elles avancé ?

Enfin, il conviendrait de ne pas perdre de vue le sort de la pêche artisanale, qui n'obtient qu'une aide en pourcentage insuffisante, en dépit des prêts de la Caisse de crédit maritime, dont il faut souligner les activités bénéfiques.

La commission, tout en étant parfaitement consciente de l'ampleur des problèmes posés, souhaite l'aboutissement rapide de tous ces projets.

Ma troisième remarque concerne le droit maritime, encore qu'il ne soit pas dans le pouvoir du Gouvernement d'influer sur les conclusions définitives auxquelles aboutira la conférence mondiale sur le droit de la mer. Les décisions qui seront prises au milieu de l'an prochain sur la délimitation des eaux territoriales et des droits de pêche, notamment par le Canada, seront très lourdes de conséquences pour la survie des flottes de pêche des pays qui s'adonnent traditionnellement à cette activité. D'elles dépendront, dans l'avenir, les possibilités d'approvisionnement de nos pays en poisson et le coût de cet approvisionnement.

Cependant, des mesures d'ordre international s'imposent d'urgence. L'appauvrissement des ressources vivantes de la mer s'aggrave partout. Il est grand temps de donner l'alerte générale.

Le dernier volet de ces observations concerne l'aménagement du littoral.

La façade maritime attire de plus en plus les convoitises des industriels et des organismes de loisirs. Encore faut-il que la mise en valeur des possibilités que recèlent nos côtes et nos fonds marins — hydrocarbures, graviers — ne s'effectue pas au détriment des activités de pêcheurs, et notamment des ostréiculteurs.

Aussi une participation des professionnels dans les instances régionales de décision est-elle indispensable.

De même, devraient être systématiquement encouragées, dans la distribution des subventions à laquelle procèdent des organismes tels que le Cnexo, toutes les initiatives prises par les pêcheurs groupés en coopératives dans le domaine de l'aquaculture.

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, à l'issue de ces remarques, il en est une qui s'impose d'office : il est nécessaire que soit définie, au plus haut niveau, une politique maritime d'ensemble.

Il faut donner une place capitale reconnue aux activités maritimes dans notre économie ; maintien d'une certaine indépendance de nos approvisionnements, grâce à une construction navale prospère et à une flotte marchande nombreuse et compétitive ; existence d'une économie des pêches qui enrayera la dégradation de la balance des produits de la mer et maintiendra des emplois à terre sur la façade maritime ; accroissement d'une exploitation rationnelle des ressources de l'océan, sans risques dramatiques de détérioration de l'environnement marin et terrestre ; développement accru de l'action sociale dans l'indépendance maintenue du régime social des marins.

Le monde maritime reste profondément attaché à cette indépendance. Toute atteinte à son caractère spécifique serait non seulement contraire à l'intérêt public, mais aussi aux engagements pris par le Gouvernement et renouvelés solennellement, à plusieurs reprises, devant le Parlement.

La puissance d'une nation, a dit récemment un éminent membre du Gouvernement, ne se mesure pas en kilomètres carrés, ni au chiffre de sa population ; elle se mesure à la force de son économie, à sa stabilité, à son équilibre. La marine marchande attend, avec une impatience légitime, l'application honnête de ces principes.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances vous propose l'adoption, sans modification, des crédits du ministère des transports relatifs à la marine marchande.

Cependant, j'ai personnellement conscience que le tour d'horizon qui est effectué à l'occasion de l'examen de ce budget est bien insuffisant pour étudier des problèmes d'une telle envergure. Aussi serait-il indispensable d'envisager, au cours de la session de printemps du Parlement, l'an prochain, l'ouverture d'un débat, maintes fois ajourné lors de la dernière législature, sur les grands problèmes maritimes. Ce débat, qui devient nécessaire — et dans lequel la collaboration de l'Assemblée vous serait certainement acquise, monsieur le ministre — devrait évidemment avoir lieu avant la réunion du congrès mondial du droit de la mer.

Si votre arrivée à la tête de cet important ministère tricolore, qui assume de lourdes charges, a été bien accueillie, c'est parce que votre rôle dans l'avenir du pays est capital, et parce que nous vous faisons confiance.

Exceptées les populations côtières et d'outre-mer, extrêmement sensibilisées et attentives à nos problèmes, l'opinion en général, inconsciente ou mal informée et qui semble déjà oublier facilement les très graves menaces d'un récent passé, pourrait ne s'intéresser qu'au côté spectaculaire de nos multiples activités !

Cependant, il se pourrait que les impératifs de la conjoncture internationale surgissent de l'ombre où ils paraissent s'effacer ; tous les Français alors, sans exception, pourraient être ouvertement concernés. Ces impératifs nous imposeront alors — demain peut-être — leur loi, dans le même temps où le développement et le rayonnement de notre économie nationale requièrent, dans le domaine qui nous intéresse, les solutions les plus urgentes, les plus opportunes et les plus courageuses. (*Applaudissements sur les bancs de l'union centriste, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Porelli, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Vincent Porelli, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, chaque année, la discussion du budget de la marine marchande est l'occasion pour la commission de la production et des échanges de passer en revue les problèmes des diverses branches du monde maritime français. Son nouveau rapporteur ne failira pas à cette tradition. Il s'efforcera cependant de faire plus nettement ressortir les questions sur lesquelles la commission a concentré son attention cette année, question forcément limitée, hélas ! par les conditions très mauvaises de la discussion de la loi de finances.

L'examen des crédits ayant été effectué par le rapporteur spécial du budget de la marine marchande, je me contenterai, en ce qui me concerne, de vous présenter les observations de la commission sur les différents secteurs de l'activité maritime, en commençant par les constructions navales.

Au 1^{er} juin 1972, la France occupait le quatrième rang mondial en matière de construction navale. Mais, d'après les dernières statistiques du Lloyds du 1^{er} juillet 1973, elle ne serait plus qu'à la sixième place mondiale, dépassée par l'Allemagne fédérale dès le début de l'année et maintenant par le Royaume-Uni.

La variété des types de navires qui était une des caractéristiques de la production des chantiers français s'est atténuée et, maintenant, le carnet de commandes est composé, pour près de trois quarts, par les pétroliers. Une spécialisation excessive peut représenter un danger car la concurrence est particulièrement rude sur ce marché instable.

Au cours de l'année 1973, la part des commandes destinées à l'exportation est passée d'un peu moins de la moitié à près des deux tiers.

Les chantiers français sont donc exposés à une concurrence de plus en plus forte, notamment de la part du Japon, de l'Espagne, des pays socialistes et des Etats-Unis. Aussi la conjoncture apparemment favorable que révèlent les plans de charge dans le court terme est en réalité très inquiétante à moyen et à long terme.

Elle est encore plus grave pour les petits chantiers, qui sont les plus menacés par la concurrence étrangère et les moins aidés. Or, sur les 30.000 travailleurs qu'emploie la construction navale française, les petits chantiers en occupent 7.000, soit une proportion comprise entre le quart et le cinquième des effectifs. Mais, alors que les cinq grands chantiers ont perçu plus d'un milliard de francs d'aide — 1.061 millions exactement — au cours des deux premières années du VI^e Plan, l'ensemble des petits chantiers ne recevait que 40 millions. La disproportion est donc flagrante puisque les grands chantiers reçoivent vingt-six fois plus d'aide que les petits et n'emploient que quatre fois et demie plus de main-d'œuvre, soit un rapport de un à six.

Cette inégalité dans la répartition des subventions de l'Etat est très frappante et suffirait à elle seule à expliquer les difficultés permanentes des petits et moyens chantiers.

Mais, à terme, l'expansion excessive des capacités de production mondiale, qui deviennent très supérieures aux besoins, constitue une grave menace pour l'existence même des chantiers navals français et européens. C'est donc l'indépendance nationale en matière de constructions navales qui est en jeu.

Le Gouvernement doit envisager une véritable politique de la construction navale, à l'échelle du péril, car il appartient à notre pays de prendre l'initiative d'une action concertée sur le plan mondial pour éviter dans ce domaine une concurrence internationale sauvage.

En ce qui concerne la marine de commerce, le Gouvernement, d'après ses réponses au questionnaire de la commission, estime que les objectifs du plan de relance sont atteints au moins à 98 p. 100 en tonnage et à 87 p. 100 en valeur, compte tenu des commandes conclues à la fin de l'année dernière et livrables avant la fin de l'année 1975.

Ce résultat, apparemment favorable, l'est moins si l'on considère cette fois les objectifs du VI^e Plan exprimés non plus en tonnage mais en nombre de navires, car le nombre de navires a des répercussions très directes sur l'emploi des gens de mer.

Si l'on examine d'abord le nombre des navires construits, on constate que, pour la fin de l'année 1974, le Plan prévoit que 573 bateaux devraient être en service dans la flotte ; or il en manque encore 54 selon les dernières statistiques communiquées. Ce décalage, de l'ordre de 10 p. 100, est faible mais très réel, et il est beaucoup plus important lorsqu'on prend en compte le nombre de bateaux sortis de la flotte ; là, les prévisions sont dépassées de plus de la moitié : 116 bateaux vendus contre 49 prévus.

Or si certaines ventes correspondent à ce que les observateurs appellent par euphémisme une « modernisation accélérée de la flotte », leurs répercussions sur l'emploi des gens de mer sont incontestablement défavorables et nuisibles au transport maritime français : au cours des cinq dernières années, l'emploi au commerce a diminué de près de 30 p. 100, passant de 5.051 à 3.930 postes pour les officiers et de 16.200 à 10.900 pour les autres marins. Autrement dit, il était près de 60 p. 100 plus élevé il y a cinq ans pour les personnels non officiers.

Dans l'optique de la « balance des frets et passages », on est obligé de constater que le plan de relance a été un échec complet. En effet, l'objectif du plan de relance était de stabiliser le déficit de la balance des frets et passages au niveau de l'année 1968. Or, au lieu de se stabiliser, ce déficit a pratiquement triplé en trois ans, passant de 811 millions de francs en 1968, niveau de référence retenu, à 2.423 millions de francs en 1971, dernière année pour laquelle des statistiques aient été fournies.

Devant un tel résultat, la commission pense que le Gouvernement doit entreprendre un nouveau plan de relance qui tienne compte du rôle essentiel que doit jouer le pavillon national dans les échanges extérieurs de la France, notamment dans la maîtrise du coût de ses exportations et de ses importations.

La peu glorieuse affaire du *Korrigan*, la crise des paquebots et les difficultés de l'armement français à être compétitif sur le marché de la croisière, où nos concurrents font des bénéfices, conduisent à s'interroger sur la capacité des dirigeants des compagnies françaises de navigation à prévoir à temps l'évolution des trafics.

Trop longtemps habitués à travailler sur des lignes impériales protégées, ils n'ont pas su prévoir à temps la reconversion des flottes assurant le trafic colonial, ils n'ont pas su aller chercher le trafic là où il était, c'est-à-dire dans les nouveaux courants d'échanges entre pays tiers, ils ont été dans l'incapacité de commander à temps les navires modernes adaptés à ces types de transports nouveaux, ce qui les conduit évidemment à invoquer aujourd'hui des frais d'exploitation élevés.

Il y a donc également un problème de dirigeants que le Gouvernement serait bien avisé de résoudre.

Mais puisque les armateurs se sont laissés acculer à cette situation, le Gouvernement doit prendre l'initiative d'une politique dynamique.

Il faut lutter contre les pavillons de complaisance qui compromettent la sécurité des cargaisons et des hommes.

Il faut harmoniser les charges sociales à l'intérieur du Marché commun, pour éviter de pénaliser notre armement, et ce, bien entendu, sans revenir sur les avantages acquis par les marins français.

Il faut enfin qu'au sein des instances internationales compétentes le gouvernement français obtienne que soient abandonnés les principes périmés qui régissent le commerce maritime international, dominé par les ententes tarifaires des pays transporteurs. En d'autres termes, il faut briser le carcan des conférences de tarifs, dont on a pu apprécier la nocivité dans l'affaire du *Korrigan*.

En ce qui concerne les pêches maritimes françaises, notons que leur valeur en 1972 s'est élevée à 1.920 millions de francs mais que les importations ont atteint 1.430 millions, tandis que les exportations ne dépassaient pas 340 millions. Au total, la balance des produits de la mer s'est dégradée un peu plus en 1972 puisqu'elle a, au cours de cette année, franchi le cap du milliard de francs de déficit.

Parallèlement, en cinq ans, les effectifs de la pêche française ont diminué d'un huitième puisqu'ils sont passés de près de 40.500 marins-pêcheurs en 1967 à 35.400 au début de l'année dernière.

Pour répondre à cette situation, le Gouvernement a reconnu la nécessité de moderniser la flotte de pêche.

Mais, alors que, dans l'hypothèse d'une progression linéaire, il aurait fallu atteindre un volume de 51.000 tonneaux lancés chaque année pour respecter les objectifs du VI^e Plan corrigé, 43.200 tonneaux seulement auront été construits, au terme des trois premières années du Plan, pour la pêche industrielle.

Pour la pêche artisanale, le Plan prévoyait un taux de croissance de 8 p. 100 par an; le taux de construction n'a atteint que 3 p. 100 en 1971 et 4 p. 100 en 1972. Le retard pris ne semble plus pouvoir être rattrapé, mais il devient urgent que le ministre rende public le programme pluriannuel promis par plusieurs de ses prédécesseurs et dont les professionnels attendent toujours la mise en œuvre.

L'avenir des pêches est conditionné par le règlement de trois autres problèmes: la conservation des espèces, la liberté de la pêche en haute mer et la pollution des mers.

Contrairement à une croyance heureusement de moins en moins répandue dans le public, les ressources des mers ne sont pas incépuisables. On constate déjà une diminution inquiétante de la production de nombreuses espèces animales. Plus de 90 p. 100 de la production mondiale provenant du plateau continental, on conçoit aisément que les États riverains situés au voisinage de ce plateau soient préoccupés de voir diminuer, sinon anéantir, les ressources marines au large de leurs côtes.

Surexploitation de certains fonds, destruction de frayères, pêche intensive d'immatures expliquent pour une bonne part l'extension des eaux territoriales pratiquée par des pays de plus en plus nombreux, surtout dans le tiers monde.

Donc, une réglementation efficace de la pêche est indispensable pour éviter une exploitation inconsidérée des mers qui ne pourrait que fournir des prétextes à certains États riverains pour étendre de façon abusive la limite de leurs eaux réservées.

La commission a fait siennes l'appréciation du comité central des pêches maritimes, qui considère que, « entre ceux qui prétendent que les eaux réservées en matière de pêche doivent être réduites à leur plus simple expression afin de permettre l'exploitation des océans par les flottilles industrielles mieux équipées et les nations qui prétendent s'attribuer l'exercice exclusif de la pêche au large de leurs côtes, ou tout simplement s'arroger le droit de percevoir des redevances sur les navires de pêche étrangers, il est nécessaire de trouver des solutions conformes à la raison, à la justice et à nos connaissances en matière de ressources biologiques des océans ».

C'est cette position que la France devrait défendre à la prochaine conférence sur le droit de la mer qui aurait dû se tenir, l'année prochaine, sous l'égide de l'O. N. U., à Santiago du Chili, sans les terribles événements que chacun connaît.

Enfin, la pollution de la mer, sensible sur toutes les côtes mais particulièrement aiguë en Méditerranée, rend de plus en plus aléatoire l'existence de nombreux pêcheurs. L'affaire des « boues rouges » en Corse a fait se dresser tout un département et a touché l'opinion publique française. Mais l'on ne sait pas assez que le golfe de Fos — où l'on trouve des traces de mercure voisines du seuil au-delà duquel elles sont mortelles pour l'homme — est condamné pour les prochaines années et que les moyens d'existence de plusieurs centaines de familles de marins-pêcheurs, petits artisans, sont compromis, d'autant plus que l'on rejette déjà dans le golfe des eaux incorrectement traitées.

Il y a là un problème d'une extrême gravité, auquel aucune solution énergétique n'a été apportée jusqu'à présent.

La commission tient à souligner l'intérêt des recherches poursuivies par l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Sur le plan des résultats, l'I. S. T. P. M. a, par exemple, déterminé l'agent de la maladie qui causait la perte des huîtres plates de Bretagne-Nord. Les ostréiculteurs de la Penzé, prévenus du danger qui menaçait leurs stocks, ont pu sauver 320 tonnes d'huîtres, soit une valeur de 8 millions de francs.

C'est là un exemple très spectaculaire, parce que chiffrable, des résultats d'une recherche menée durant plusieurs années. Mais, le plus souvent, les fruits des travaux de l'I. S. T. P. M. sont diffus et les gains qu'ils procurent aux utilisateurs passent inaperçus de ceux-ci.

C'est la raison pour laquelle la commission regrette qu'aucune mesure nouvelle ne figure cette année au titre des dépenses de fonctionnement de l'I. S. T. P. M., l'augmentation des crédits provenant de mesures acquises et la création de quatre emplois nouveaux étant gagée par une diminution des crédits de fonctionnement pudiquement baptisée « ajustement ».

En ce qui concerne les problèmes sociaux et humains, votre rapporteur ne pourra jamais assez insister sur les conditions de vie extrêmement dures que connaissent les marins-pêcheurs: le danger, un travail extrêmement pénible par tous les temps,

parfois quatre cents heures effectives de labeur pour vingt-quatre à vingt-cinq jours de mer par mois, la séparation de la famille, ne sont pas compensés du fait que la rémunération en est définitive très moyenne et que, surtout, plus tard, la pension est insuffisante.

C'est dire qu'est amplement justifiée l'exigence formulée par les pêcheurs de l'Atlantique comme par ceux de la Méditerranée, notamment ces derniers jours, de bénéficier de conditions de travail et d'existence qui soient enfin décentes.

En ce qui concerne le régime des pensions, des résultats ont été obtenus cette année en matière de rattrapage Forner par la signature d'une série d'accords entre les organisations de marins et celles des armateurs, aux termes desquels les pensions seront majorées de 22 p. 100 en cinq ans au rythme de 4 p. 100 par an, majorations auxquelles s'ajoute, bien entendu, le rattrapage annuel de 1 p. 100.

La situation en sera, certes, améliorée à terme, mais de graves injustices n'en subsistent pas moins, et la commission se doit d'insister pour qu'il y soit mis fin sans délai.

Alors que l'établissement national des invalides de la marine est la plus ancienne institution de retraite de notre pays, les marins, surtout ceux des plus basses catégories, touchent des pensions inférieures à celles des salariés des secteurs privés et publics. Cette situation est aggravée pour les veuves, lorsqu'on sait que le taux de la pension de la veuve d'un marin victime d'un accident professionnel n'est que de 30 p. 100 et qu'un décret relevant son taux à 50 p. 100 lorsque la veuve atteint l'âge de soixante ans ou devient invalide se heurte constamment à l'opposition du ministre des finances.

Il est profondément choquant que le paiement des arrérages de rente découlant de la revision des salaires forfaitaires ne suive les majorations qu'avec retard.

De même, il est anormal que, alors que la pension des marins des petites catégories reste dérisoire et que ces hommes sont obligés de continuer à travailler pour vivre, bien au-delà de l'âge de la retraite, les années supplémentaires de travail au-delà de vingt-cinq ans ne puissent être prises en compte pour le calcul de la retraite après que l'intéressé a commencé à percevoir celle-ci à cinquante ans.

Il est enfin nécessaire que disparaisse l'inégalité engendrée par l'application du décret du 7 octobre 1968, lequel institue un surclassement en catégorie pour ancienneté qui permet aux marins de la base de gagner une catégorie. Ce décret, louable en soi, ne s'applique qu'aux marins ayant pris leur retraite après le 7 octobre 1968. Il existe donc une injustice criante pour les marins plus âgés qui, ayant eu le malheur de prendre leur retraite avant la publication de ce décret, ne peuvent en bénéficier.

Le Gouvernement est mal fondé à opposer la non-rétroactivité de ces dispositions alors que, dans d'autres domaines, des précédents montrent qu'il n'en a rien été. C'est pourquoi la commission demande au Gouvernement de réparer cette injustice commise envers les plus déshérités.

Elle tient enfin à signaler la situation particulière des sauveteurs bénévoles qui exposent, avec une abnégation totale, leur vie au profit des autres marins et des plaisanciers et à qui, hélas! on refuse le surclassement d'une catégorie lorsqu'ils ont atteint l'âge de la retraite.

En ce qui concerne la sécurité des hommes, le naufrage d'une drague près de Calais, avec la majeure partie de son équipage, et plusieurs accidents et pertes de navires survenus en haute mer au cours des deux dernières années posent de manière aiguë le problème de la sécurité des navires, des cargaisons et surtout des hommes.

S'agissant du drame de la drague *Cap de la Hague*, je tiens à rendre hommage aux sauveteurs, à assurer les familles des victimes de toute notre sollicitude et à souhaiter que la commission d'enquête, chargée aux syndicats, puisse conclure sans tarder.

Il existe des règlements dont l'application stricte devrait éviter de pareils drames. Si ces règlements sont insuffisants, il appartient au ministre — puisqu'ils échappent au domaine du législateur en vertu de l'article 34 de la Constitution — de les modifier.

Mais si les règlements ne sont pas appliqués, ce que les enquêtes devraient avoir déterminé, alors la responsabilité du ministre est encore plus grave. Il est indispensable de veiller à ce que les armateurs et les affréteurs, pour accélérer la rotation de leur matériel, ne prennent pas de liberté avec les règles de sécurité, et que les pénalités contre les coupables soient

particulièrement sévères. La commission demande au Gouvernement d'être sans faiblesse lorsque la vie des hommes est en jeu. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

Je conclus, mes chers collègues.

La commission s'est réunie le 17 octobre pour entendre le ministre des transports présenter les crédits de son département. Le rapporteur et les commissaires ont animé une large discussion — bien que réduite, hélas ! aux quelques membres présents — discussion au cours de laquelle le rapporteur a signalé à la commission, en présence du ministre, un fait portant atteinte aux droits du Parlement et que je voudrais porter à la connaissance de l'Assemblée.

L'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 modifiée par l'ordonnance n° 61-1396 du 21 décembre 1961 dispose dans son article 164, paragraphe IV, que les rapporteurs budgétaires « suivent de façon permanente, sur pièces et sur place, l'emploi des crédits... Tous les renseignements d'ordre financier et administratif de nature à faciliter leur mission doivent leur être fournis. Réserve faite, d'une part, des sujets de caractère secret concernant la défense nationale, les affaires étrangères, la sécurité intérieure ou extérieure de l'Etat, d'autre part, du principe de la séparation du pouvoir judiciaire et des autres pouvoirs, ils sont habilités à se faire communiquer tous documents de service de quelque nature que ce soit. »

Or, dans sa réponse à la question n° 27 que je lui posais en tant que rapporteur et qui demandait la communication de deux notes sur les compagnies maritimes d'économie mixte, pour lesquelles chaque année des crédits sont inscrits au budget de l'Etat, le ministre a argué du caractère de « document interne à l'administration » pour en refuser la communication au rapporteur.

Une telle attitude, témoignant d'une méconnaissance grave des droits des rapporteurs qui œuvrent au nom de la commission tout entière, revient, en un certain sens, à mépriser les pouvoirs du Parlement. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

Après le départ du ministre, la commission a fait siennes les observations du rapporteur. Elle a regretté l'insuffisance de l'effort de l'Etat, particulièrement dans le domaine des pensions et de l'aide à la pêche artisanale, a réclamé sa vigilance en matière de sécurité, mais a, à la majorité des voix, donné un avis favorable à l'adoption des crédits de la marine marchande. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

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

M. Yves Guena, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, comme il est de tradition, je remercie d'abord MM. les rapporteurs de la commission des finances et de la commission de la production et des échanges qui ont analysé le projet de budget de la marine marchande pour 1974. Je rendrai un hommage particulier à la compétence de M. Gabriel, qui est particulièrement spécialisé dans ce domaine.

Avant d'aborder l'examen du budget proprement dit, je tiens à répondre à l'observation qui vient d'être faite concernant la non communication d'un rapport.

Il s'agit d'un rapport de l'Inspection des finances, qui a été demandé par le ministre des finances et par mon prédécesseur, et qui a trait à certains aspects de la situation des compagnies d'économie mixte. Venons-en aux textes qui ont été cités.

Si l'on se reporte au paragraphe 4 de l'article 164, trois notions apparaissent : celle du contrôle d'emploi des crédits ; celle des missions des rapporteurs, enfin, celle des documents de service.

Il est dit d'abord que les rapporteurs qui ont la charge de présenter un rapport sur le budget d'un département ministériel, « suivent et contrôlent l'emploi des crédits inscrits au budget du département ». Il est dit ensuite que « tous les renseignements d'ordre financier et administratif de nature à faciliter leur mission doivent leur être fournis ». Il est dit enfin que « les rapporteurs seront, en outre, habilités à se faire communiquer tous documents de service, de quelque nature que ce soit, relatifs au fonctionnement des entreprises, sociétés ou établissements soumis à leur contrôle ».

Tous ces documents ont été communiqués aux rapporteurs lorsqu'ils les ont demandés. Pour ce qui est du texte dont il a été fait état, il ne s'agit pas d'un « document de service » au sens des textes que je viens de citer. Il s'agit d'un document interne que je ne suis pas disposé à communiquer, et ce dans le plein respect des prérogatives du Parlement. (*Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

D'autre part, puisqu'on a évoqué les deux drames qui viennent d'endeuiller le monde maritime, il est de mon devoir d'en parler à cette tribune au début de mon exposé.

Je me trouvais à Boulogne et à Dunkerque vendredi et samedi derniers et j'ai pu mesurer l'émotion — que je soupçonnais d'ailleurs — soulevée par le naufrage de la drague *Cap de la Hague*. J'ai pu, puisqu'on venait de retrouver un corps au large de Calais, aller m'incliner devant ce malheureux marin qui avait péri en mer. Je suis en mesure d'apporter un certain nombre de précisions à l'Assemblée sur ce sinistre.

A la suite de ce naufrage, des questions ont été posées et des critiques ont été exprimées à propos des garanties de sécurité présentées par ce navire ainsi que sur l'organisation du sauvetage encore que, d'une façon générale, on rende — et c'est heureux — hommage aux sauveteurs. Le *Cap de la Hague*, navire de charge neuf, long de 80 mètres, jaugeant 1.580 tonneaux, avait été acheté alors qu'il était en achèvement dans un chantier norvégien, pour être transformé aussitôt après dans un chantier des Pays-Bas. La quille avait été posée en 1971 et l'aménagement définitif terminé en 1973.

En ce qui concerne la sécurité intrinsèque du navire, des doutes ont été exprimés sur l'application à cet engin de la réglementation relative à la sécurité, en particulier sur la façon dont le bateau avait été conçu du point de vue de la stabilité.

Ce cargo transformé, dont les caractéristiques originelles n'étaient pas celles d'un transporteur autochargeur de gravier, avait fait l'objet de transformations comportant l'installation d'équipements importants, notamment dans les hauts.

Comme tous les navires de ce genre, cet engin a fait l'objet d'examen sur plans en commission centrale de sécurité, avant et pendant les transformations, et d'une visite de sécurité avant mise en service. Tous ces contrôles ont pour but de vérifier l'observation des prescriptions réglementaires en matière de sécurité.

Sur le point particulier de la stabilité, la décision de la commission centrale de sécurité a été prise au vu des résultats, d'une part, d'études poussées et, d'autre part, d'un essai réel destiné à vérifier les hypothèses des calculs de stabilité.

La commission centrale de sécurité a donc décidé d'approuver le projet et d'admettre le franc-bord de travail qui a été assigné au navire pour son exploitation dans des conditions bien précises : zone d'utilisation limitée à douze milles nautiques de la côte ; état de la mer ; force du vent au plus égale à quatre, échelle Beaufort.

Le navire a subi une visite de mise en service provisoire dès sa sortie des chantiers et a aussitôt été exploité sous la conduite de son équipage assisté par les techniciens de l'armement. La visite de mise en service définitive a eu lieu par la suite le 14 juin 1973, à Dunkerque. La commission de visite de mise en service n'a alors été saisie d'aucune réclamation de la part de l'équipage, ce qui, comme cela est de règle, aurait motivé un nouvel examen portant sur l'objet de la réclamation.

Certes, il n'existe pas de règlement spécial pour ce type d'engins relativement nouveaux. Mais le navire *Cap de la Hague* a été étudié à la lumière des dispositions réglementaires communes à tous les navires pour tout ce qui relevait du domaine général, c'est-à-dire la quasi totalité des points appelant un contrôle de sécurité. Pour l'incidence du chargement sur le comportement du navire, l'examen a été fait en référence aux normes du bureau Véritas et à des réglementations étrangères.

Quoi qu'il en soit, les causes de l'accident ne pourront être connues qu'à l'issue de l'enquête réglementaire qui vient d'être ouverte. Il va sans dire qu'alors l'administration revisera et complètera éventuellement la réglementation, avec le concours de la commission centrale de sécurité et de la commission technique administrative qui vient d'être créée pour l'étude des problèmes de sécurité liés au chargement des navires.

Les opérations de sauvetage de l'équipage ont fait l'objet de critiques, bien compréhensibles du fait de l'émotion légitimement ressentie par le monde maritime et la population locale. Mais il convient que certaines précisions soient apportées, car des opinions diverses ont été émises sur les délais d'organisation des secours et sur l'opportunité de certaines mesures prises, plus particulièrement en ce qui concerne le remorquage préalable de l'épave.

La chronologie des opérations établit clairement la promptitude de leur déclenchement : l'alerte a été donnée environ un quart d'heure après l'heure présumée de l'accident, bien que le navire n'ait pu envoyer d'appel du fait de la soudaineté de l'événement, et une demi-heure plus tard un hélicoptère était déjà au-dessus de l'épave.

Dans la conduite des opérations il a fallu, après le sauvetage immédiat des deux rescapés accessibles, échouer l'épave dans un site approprié, seul moyen de sauvegarder les chances

d'extraction des marins qui pouvaient être emprisonnés dans la coque et de réduire raisonnablement les risques encourus par les sauveteurs compte tenu des conditions météorologiques très défavorables.

Cette opération devait aussi être rapide et sûre pour éviter de provoquer d'autres accidents, qui sont toujours à craindre dans des parages très fréquentés à proximité de plusieurs ports.

Les travaux sur l'épave échouée ont été ensuite menés avec le souci primordial de sauver des vies humaines sans considération des biens.

A cet égard, des affirmations ont été émises quant à un manque de moyens adéquats pour un tel sauvetage et aussi quant à des défauts de coordination des opérations.

Les moyens mis en œuvre ont été tous ceux qui étaient disponibles et, en définitive, efficaces. Les cloches de plongée n'ont pas pu être utilisées du fait de l'inclinaison du navire et de sa conformation. Par contre, le seul moyen susceptible d'aboutir à un résultat a été largement employé : plus de quarante plongeurs ont participé aux recherches et aux travaux, et c'est grâce à eux que fut sauvé l'un des marins, après plus de soixante heures d'efforts. Il était impossible de disposer d'autres moyens de sauvetage mieux adaptés aux circonstances de cette catastrophe.

Il a été fait appel à des moyens étrangers, car, dans cette zone frontalière, il était plus rapide de recourir à des engins de plongée venant d'Anvers et de Grande-Bretagne que d'en faire venir de ports français.

Il faut également reconnaître que cet accident tout à fait exceptionnel s'apparente plus à un sauvetage de sous-marin qu'à des opérations de sauvetage et de recherche en surface et qu'il a d'ailleurs été fait appel à des spécialistes de la marine nationale.

Les milieux maritimes seront tenus informés des conclusions visant à établir les circonstances de ce naufrage et les enseignements de l'enquête réglementaire.

En ce qui concerne le naufrage du thonier *Pell-Euz-An-Neiz*, M. Guermeur a posé une question d'actualité qui n'a pu être appelée en raison de la discussion budgétaire. Je vais donc communiquer à l'Assemblée des renseignements sur ce naufrage.

Le thonier *Pell-Euz-An-Neiz*, appartenant à l'armement Perherin de Douarnenez, a sombré corps et biens dans le golfe de Gascogne, vraisemblablement le samedi 13 octobre. C'était un bateau de seize mètres, jaugeant quarante-sept tonneaux et équipé d'un moteur de 160 CV. Six hommes étaient à bord : le patron, un mécanicien et quatre matelots.

Les dernières nouvelles communiquées par le navire, qui était alors en contact avec un autre navire de Douarnenez, remontent au samedi 13 octobre à trois heures du matin. A ce moment-là, le *Pell-Euz-An-Neiz* avisait ce navire, l'*Atlantide*, qu'il avait une fuite d'huile à son moteur. Il était convenu qu'il rappellerait l'autre navire le samedi à cinq heures ; il ne l'a pas fait. L'*Atlantide* a présumé une panne de radio et a regagné Douarnenez le dimanche soir. Dès qu'il a eu connaissance des difficultés du navire, le *Crissa*, qui n'avait reçu aucun message radio d'alerte auparavant, a déclenché les recherches. Le dernier message lancé par le thonier le situait par 46 degrés, 30 degrés Nord et 10 degrés Ouest, soit à un jour et demi du voyage de nos côtes.

Les affaires maritimes mirent en alerte tous les navires naviguant dans les parages. La marine nationale envoyait deux avions Atlantide de la base de Lann-Bihoué, qui effectuèrent quarante heures de vol. De plus, la marine nationale a effectué des recherches au moyen de ses navires dans le cadre de ses missions propres. Les recherches se sont poursuivies jusqu'au vendredi 19 à huit heures, sans avoir donné de résultat. Seule une épave identifiée comme étant le capot du caisson ayant contenu le canot pneumatique du navire a été retrouvée. Le navire a donc été considéré comme perdu corps et biens le vendredi matin.

Le premier avis de tempête — et ici je réponds à une question précise de M. Guermeur — a été diffusé par le Conquet-Radio dans un bulletin météorologique spécial le vendredi 12 octobre à sept heures. Il annonçait une dépression par 27 degrés Ouest, c'est-à-dire qu'à ce moment-là la tempête se trouvait à 660 milles à l'Ouest de la position présumée du navire.

La question s'est posée de savoir si la grève de la fonction publique du jeudi 11 octobre a pu avoir une conséquence sur l'assistance météorologique.

Plusieurs députés communistes. Et voilà !

M. le ministre des transports. Messieurs, la question m'a été posée, et je ne fais que respecter les droits du Parlement en y répondant.

Il faut rappeler que les avis météo diffusés par Le Conquet-Radio concernent les zones côtières et lui sont communiqués par la station météorologique de Brest-Guipavas. Les deux services, Le Conquet-Radio et Brest-Guipavas, qui dépendent respectivement des ministères des P.T.T. et des transports, étaient effectivement en grève le jeudi 11 octobre, mais un service de sécurité était assuré, de sorte que, si elle avait eu connaissance d'un bulletin météo spécial, la station du Conquet l'aurait certainement diffusé. De même, si la dépression avait concerné les zones de responsabilité de la station météo de Brest-Guipavas, elle aurait fait l'objet dans la journée du 11 octobre, malgré la grève, d'un bulletin météorologique spécial. La dépression du 11 octobre était située dans la zone du grand large et avait fait l'objet d'une diffusion par Saint-Lys-Radio.

Il faut ajouter qu'en tout état de cause, compte tenu de la position du navire au moment où la dépression a été localisée, il ne lui aurait pas été possible de gagner un abri, d'autant plus que, d'après les derniers renseignements connus, le *Pell Euz An Neiz* avait des ennuis de moteur.

Cela dit, j'aborderai maintenant les principaux points du budget de la marine marchande.

Le premier point consiste dans la poursuite et dans l'intensification du développement de notre flotte de commerce. La conduite de la politique maritime de la France doit s'inspirer de réflexions fondées sur un bilan de notre flotte, une analyse des motifs de son développement et une définition des objectifs.

Le bilan des trois dernières années de fonctionnement de notre marine marchande est loin d'être mauvais. Le marché français du transport maritime est en nette expansion ; le taux de croissance de nos échanges extérieurs par mer dépasse celui de la production intérieure brute. L'activité de notre armement progresse régulièrement aussi pour ce qui est des relations entre pays tiers.

Les investissements expliquent la compétitivité retrouvée : notre flotte comptait 5 millions de tonneaux en 1965 ; elle atteindra 8 millions à la fin de 1973 et près de 10 millions en 1975, conformément d'ailleurs aux prévisions du Plan. Le rapport du tonnage en commande au tonnage en service est l'un des plus élevés au monde et, parallèlement, le dégauchement des unités désuètes est si rapide que notre flotte est l'une des plus jeunes qui soient. La moyenne d'âge déjà peu élevée, de neuf ans en 1970, est tombée à sept ans en 1973.

Cette évolution, particulièrement satisfaisante, tient à l'exécution convenable des prévisions du VI^e Plan, quant au tonnage. Neuf milliards de francs auront été investis en cinq ans pas nos différentes firmes, soutenues par des primes d'équipement de l'Etat d'un montant de 400 millions de francs dont le budget de l'Etat couvre en 1974 l'avant-dernière tranche — 80 millions de francs — et des bonifications d'intérêt d'un coût un peu supérieur — 130 millions de francs.

Néanmoins, notre armement n'est pas à la mesure de notre commerce. Notre capacité de chargement croît plus vite que notre capacité de transport, même en comprenant dans celle-ci les unités consacrées aux échanges entre pays tiers.

Cinquième pays chargeur, nous ne sommes que le dixième ou onzième transporteur. Notre déficit de la balance des frets et des passages croît régulièrement et atteint près de 500 millions de dollars par an. Cette insuffisance est particulièrement marquée sur les grandes lignes hors zone franc.

Face à ce bilan, les motifs d'une politique ne manquent pas. Tout d'abord, l'effort de développement de notre flotte marchande a, de tout temps, été justifié par la nécessité de mettre au service de la nation, pour sa défense en cas de crise, des navires en nombre suffisant afin de faire face à nos propres besoins de transport.

En second lieu, la recherche de gains en devises par la flotte de commerce, même si elle n'est pas une préoccupation immédiate, garde un intérêt permanent, car le pays qui dispose d'un armement important reste avantage.

Mais les raisons principales me semblent être, d'une part, la nécessité de suivre la progression du commerce extérieur et, d'autre part, le souci de ne pas nous laisser distancer par rapport aux nations traditionnellement commerçantes.

Aujourd'hui, par son essor industriel, notre pays a pris une dimension nouvelle dans le concert des nations ; notre commerce extérieur croît à un rythme égal ou supérieur à 10 p. 100 par an et notre capacité de chargement augmente à un rythme comparable. Nos échanges, traditionnellement dirigés vers les pays de la Communauté économique européenne et de la zone franc, s'orientent désormais plus loin, au-delà des océans. Notre trafic évolue vers les pays les moins prospectés, donc les plus éloignés, et porte sur les marchandises les plus élaborées, donc les plus chères.

Déjà l'achat annuel des services de fret coûte à notre pays une dizaine de milliards de francs, soit 5 p. 100 de la valeur des biens transportés, voire 10 p. 100 si l'on y ajoute les frais d'acheminement terrestre et de transbordement. Ces coûts d'acheminement des matières premières importées et des produits manufacturés exportés auront une importance de plus en plus déterminante dans le choix entre concurrents industriels, étant donné l'égalisation des prix de fabrication.

L'enjeu est donc considérable. Si nous ne maîtrisons pas nos transports extérieurs, les coûts d'acheminement seront trop élevés, notre commerce extérieur sera vulnérable et notre puissance industrielle pourra en souffrir.

Sur tous les grands courants de trafic de marchandises générales, l'absence ou la présence insuffisante du pavillon français permettrait aux principales conférences maritimes d'exercer une action sélective en faveur des industriels des nations bien représentées au détriment de ceux des nations qui le seraient mal, la discrimination pouvant comporter le refus de desservir les ports les mieux placés pour écouler les marchandises des pays concurrents.

De ces impératifs procéderont les objectifs de croissance pour le prochain Plan, que les études actuellement en cours vont préciser tant pour le trafic des hydrocarbures que pour celui des marchandises sèches. Le Gouvernement définira prochainement les perspectives détaillées qu'il entend retenir en concertation avec la profession, ainsi que les moyens — notamment financiers — de les atteindre.

A côté de cet effort pour l'armement, nous devons pour le moins maintenir une industrie moderne de la construction navale.

La politique en matière de construction navale, conformément aux orientations du contrat passé avec la profession en 1968, tend à renforcer la compétitivité, la productivité et le niveau technologique des chantiers français, en assurant le meilleur emploi du potentiel humain et industriel existant.

Cette politique se développe au sein d'une concurrence internationale sévère, marquée par l'expansion du Japon et l'apparition sur les marchés des pays de l'Est, dans un secteur d'activité qui connaît de forts mouvements conjoncturels ; elle doit se prolonger par des actions entreprises au plan international, et notamment européen, pour mieux adapter les capacités de production à l'évolution de la demande et aboutir à une meilleure concertation sur la nature et le niveau des aides accordées par les Etats.

De cette politique poursuivie depuis plusieurs années découlent les orientations principales de l'action actuellement menée et dont le budget de 1974 porte la trace :

- poursuivre la restructuration progressive du secteur afin d'obtenir un outil de production rentable dans chacun de ses compartiments ;

- contrôler le niveau de la production, donc les investissements et les effectifs, afin d'éviter la création de capacités de production excédentaires ; l'objectif de production des grands chantiers pour 1974 est fixé à 750.000 tonneaux de jauge brute compensée contre 650.000 en 1973 ;

- alléger progressivement la charge budgétaire de l'aide à la construction navale.

Les résultats obtenus ces dernières années sont satisfaisants. Sans doute sommes-nous descendus du quatrième au sixième rang dans le monde, mais ce chiffre n'a pas une grande valeur, puisqu'il suffit d'enregistrer la commande d'un bateau de 550.000 tonnes — ce qui s'est produit il y a quelques semaines — pour se retrouver au quatrième rang, ce qui est probablement le cas aujourd'hui.

La production des grands chantiers s'est fortement accrue, passant de 374.000 tonneaux de jauge brute compensée en 1968 à 600.000 tonneaux en 1972, et plus de 50 p. 100 des navires construits sont destinés à l'exportation, ce dont il faut se réjouir et non se désoler. La production s'oriente vers les navires très élaborés — grands méthaniers, super-pétroliers — dégageant la plus grande valeur ajoutée, ce qui est également un motif de satisfaction.

Les deux rapporteurs ont longuement parlé de l'industrie des pêches maritimes. J'en suis heureux, parce qu'il s'agit d'un domaine où se posent des problèmes humains très aigus.

Conformément au VI^e Plan, le budget qui vous est présenté permettra de poursuivre les actions entreprises en vue de mettre notre flotte de pêche en mesure de répondre aux besoins de la consommation française et afin que soit progressivement réduit notre déficit commercial en ce domaine.

La première ligne d'action concerne le renouvellement et la modernisation de l'outil de production, qu'il s'agisse de la flotte de pêche industrielle, de la flotte de pêche artisanale ou de la conchyliculture. Les autorisations de programme correspondantes continuent à progresser sensiblement : 29,18 millions en 1974 contre 26,5 millions en 1973.

Pour la grande pêche, notre effort sera surtout d'accompagnement, grâce à l'action commune décidée l'année dernière en faveur de la flotte morutière. Le programme d'investissement arrêté dans le cadre de cette action commune doit permettre à notre pays de disposer en 1975 d'une vingtaine de chalutiers congélateurs modernes tandis que les navires sauteurs auront totalement disparu. Les commandes dans le secteur de la pêche thonière sont, elles aussi, très encourageantes : les objectifs prévus par le VI^e Plan devraient être nettement dépassés. Seul l'armement à la pêche au chalut accusera un retard sensible, malgré l'accélération du rythme des commandes constaté en 1972 et en 1973.

Les crédits prévus pour 1974 permettront d'aider les investissements des armateurs à la pêche industrielle dans des conditions très voisines de celles qui ont été pratiquées en 1973. En revanche, la situation sera moins bonne, comme on l'a souligné, en matière de prêts. Les prêts bonifiés remplacent les traditionnels prêts du F. D. E. S., mais avec une bonification de quatre points.

Au total, 22,5 millions de francs d'autorisations de programme sont prévues pour la pêche industrielle.

La pêche artisanale bénéficiera, de son côté, de près de six millions d'autorisations de programme, dont quatre au titre du solde de l'aide accordée par l'Etat pour sa modernisation. L'accroissement est très important par rapport aux trois millions de 1973.

L'action entreprise dans le cadre des sociétés interprofessionnelles artisanales pourra ainsi se poursuivre dans de bonnes conditions : le nombre des navires primés, après avoir plus que doublé entre 1972 et 1973, augmentera encore très fortement en 1974. D'autre part, je peux confirmer que la préparation de l'action commune « pêche artisanale » est bien engagée. Un projet de texte devrait être soumis prochainement au conseil de la Communauté économique européenne.

Grâce à l'ensemble de ces actions rendues possibles par le projet de budget 1974 qui vous est présenté, l'effort de rajeunissement de notre industrie des pêches maritimes pourra être efficacement poursuivi.

Dans le domaine social, nos deux soucis sont d'assurer aux gens de mer une formation professionnelle de plus en plus complète et une protection sociale efficace. Le rapport de M. Gabriel sur ce sujet est très complet. Aussi ne retiendrai-je pas davantage l'attention de l'Assemblée. J'aurai sans doute l'occasion d'y revenir en répondant aux questions qui me seront posées.

Je signale néanmoins qu'aucune école n'aura été fermée cette année, au contraire. Ce fait est notable. De plus, nous avons décidé et obtenu le rattrapage Forner pour l'année 1974 et pour 1975 sur la base d'un point.

J'étudierai, d'autre part, les moyens d'améliorer le régime de retraite des gens de mer, comme les rapporteurs m'y ont invité.

Quant à la situation beaucoup trop précaire des veuves de marins victimes d'accidents du travail, je puis vous annoncer aujourd'hui qu'elle va être améliorée. L'anomalie constatée va être enfin redressée sans nouveau retard et le décret approprié sera incessamment signé.

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Telles sont, peut-être trop brièvement exposées, les grandes lignes de l'action que nous comptons mener à l'égard des gens de mer sans le concours desquels aucune politique maritime ambitieuse ne serait possible et auxquels la collectivité nationale doit manifester son attachement et sa solidarité.

Vous avez, monsieur le rapporteur, demandé si un grand débat ne pourrait s'instaurer sur la marine marchande, par exemple au printemps prochain. Si un tel débat était à l'ordre du jour de l'Assemblée, j'en serais le premier satisfait. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et de l'union centriste.)

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Hamel, pour un rappel au règlement.

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre, j'appartiens à une majorité fidèle et qui, parfois, eu égard au contenu des budgets, a mérite à l'être.

Je n'en suis que plus libre pour vous dire qu'il est assez difficile aux parlementaires que nous sommes de supporter la désinvolture du geste et du ton avec laquelle vous avez tout à l'heure écarté la remarque du rapporteur pour avis de la commission de la production. Ce collègue appartient à un autre groupe que le mien. Que sa philosophie soit différente de la mienne n'a rien à faire dans cette grave question du respect dû par le Gouvernement à tout député, à quelque groupe qu'il appartienne. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche et sur divers bancs.)*

S'il est exact, monsieur le ministre, comme l'a dit M. le rapporteur pour avis, que vous avez cru devoir, dans l'appréciation des obligations de votre charge — et nous sommes tous jugés, d'abord, par notre propre conscience — refuser la communication des documents qu'il vous demandait, je vous prie de bien vouloir préciser ce qui, dans notre République fondée sur le droit, un droit écrit que nul ne peut ignorer, vous a conduit à adopter une telle attitude.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que dans le document intitulé : « Textes relatifs aux pouvoirs publics », remis à chaque député lorsqu'il entre dans cette enceinte, on peut lire, à la page 309, ce dernier alinéa du paragraphe V de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959 :

« Les membres du Parlement qui ont la charge de présenter, au nom de la commission compétente » — c'était le cas de notre collègue M. Porelli — « le rapport sur le budget d'un département ministériel » — c'était le vôtre — suivent et contrôlent de façon permanente, sur pièces et sur place, l'emploi des crédits inscrits au budget de ce département. Tous les renseignements d'ordre financier et administratif de nature à faciliter leur mission doivent leur être fournis. Réserve faite, d'une part, des sujets de caractère secret concernant la défense nationale... »

Monsieur le ministre, s'agissait-il d'un problème où l'on pouvait invoquer les secrets de la défense nationale ?

« ... les affaires étrangères... »

Monsieur le ministre, s'agissait-il d'un problème où l'on pouvait invoquer le secret diplomatique ?

« ... la sécurité intérieure ou extérieure de l'Etat... »

Monsieur le ministre, cette sécurité était-elle engagée par la communication des renseignements demandés ?

« ... d'autre part, du principe de la séparation du pouvoir judiciaire et des autres pouvoirs, ils sont habilités à se faire communiquer tous documents de service de quelque nature que ce soit. »

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Je demande à M. le ministre quel précèdent il cherche, par son refus, à créer. Quel est pour lui le critère d'un document de service non communicable ? Quel droit le fonde à refuser des renseignements à un collègue à travers qui tout le Parlement est atteint ? *(Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, des communistes, des socialistes et radicaux de gauche et sur divers bancs.)*

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Vincent Porelli, rapporteur pour avis. Je voudrais simplement indiquer, dans le prolongement de l'intervention de M. Hamel, que l'argumentation développée par M. le ministre relève d'une distinction extrêmement subtile entre la notion de document interne et la notion de document de service.

Je dois dire que tout esprit normalement constitué pourrait qualifier cette distinction de spéieuse. Vous me permettez, monsieur le ministre, de me classer parmi les esprits normalement constitués. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)*

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

M. le ministre des transports. Le mot « spéieux » signifie : de belle apparence. C'est dire que je ne m'en formalise pas.

Monsieur Hamel, venant de vous, ce rappel au règlement, qui était en réalité un rappel à l'ordre, me touche profondément. Mais je peux vous répondre que je suis en paix avec ma conscience, puisque vous avez placé la question sur ce plan. *(Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)*

M. Emmanuel Hamel. Cela ne suffit pas !

M. le président. L'incident est clos. 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 1974 (n° 646). (Rapport n° 681 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

— Transports :

IV. — Marine marchande (suite).

La séance est levée.

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

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