

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

COMPTE RENDU INTEGRAL — 34^e SEANCE

Séance du Vendredi 1^{er} Décembre 1978.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE SCHUMANN

1. — Procès-verbal (p. 3982).

2. — Loi de finances pour 1979. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3982).

Transports (p. 3982).

M. Joël Le Theule, ministre des transports.

Section commune. — Transports terrestres (p. 3983).

MM. Marcel Debarge, rapporteur spécial; Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Pierre Sallenave, Daniel Millaud, Bernard Parmentier, Michel Giraud, Bernard Hugo, Pierre Labonde, Edouard Bonnefous, président de la commission des finances; le ministre.

Sur les crédits de la section commune:

Titre III de l'état B. — Adoption.

Titre V de l'état C. — Adoption.

Titre VI de l'état C. — Adoption.

Sur les crédits des transports terrestres:

Titre III de l'état B. — Adoption.

Titre IV de l'état B. — Adoption.

Titre V de l'état C. — Adoption.

Titre VI de l'état C. — Mlle Irma Rapuzzi, M. le ministre. — Adoption.

Art. 60. — Adoption (p. 3999).

Suspension et reprise de la séance.

3. — Candidature à un organisme extraparlamentaire (p. 3999).

4. — Loi de finances pour 1979. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3999).

Aviation civile et météorologie (p. 3999).

MM. Marcel Fortier, rapporteur spécial; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Daniel Millaud, André Méric, Serge Boucheny, Louis Virapoullé, le ministre.

Sur les crédits:

Titre III de l'état B. — Adoption au scrutin public.

Titre IV de l'état B. — Adoption.

Titre V de l'état C. — MM. Adolphe Chauvin, Serge Boucheny, André Méric. — Adoption au scrutin public.

Titre VI de l'état C. — Adoption.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

Routes, ports et voies navigables (p. 4017).

MM. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial (routes et voies navigables); Tony Larue, rapporteur spécial (ports); Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables); Daniel Millaud, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports); Rémi Herment.

PRÉSIDENTE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET

MM. Louis Longequeue, Pierre Tajan, Jacques Braconnier, Pierre Labonde, Pierre Noé, René Touzet, Josy-Auguste Moinet, le ministre.

Sur les crédits (p. 4032).

Titre III de l'état B. — MM. Auguste Billiemaz, le ministre. — Adoption.

Titre IV de l'état B. — Adoption.

Titre V de l'état C. — MM. Raymond Dumont, le ministre. — Adoption.

Titre VI de l'état C. — Adoption.

Art. 61 (p. 4033).

Amendement n° 228 du Gouvernement. — MM. le ministre, Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance.

Marine marchande (p. 4033).

MM. Anicet Le Pors, rapporteur spécial; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; le ministre, Charles Ferrant, Mlle Irma Rapuzzi, M. Raymond Dumont.

Sur les crédits :

Titre III de l'état B. — Adoption.

Titre IV :

Amendement n° 216 de M. Joseph Yvon. — MM. Joseph Yvon, le ministre. — Retrait.

Adoption du titre.

Titre V de l'état C. — Adoption.

Titre VI de l'état C. — Adoption.

Art. 79 ter. — Adoption (p. 4047).

Renvoi de la suite de la discussion.

5. — Nomination à un organisme extraparlamentaire (p. 4047).

6. — Dépôt de propositions de loi (p. 4047).

7. — Dépôt d'un rapport (p. 4047).

8. — Ordre du jour (p. 4047).

PRESIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN, vice-président.

La séance est ouverte à dix heures cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1979

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1979, adopté par l'Assemblée nationale [n° 73 et 74 (1978-1979)].

Transports.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, rompant peut-être avec un usage de la Haute assemblée, je souhaiterais faire une brève déclaration introductive sur ce débat budgétaire qui va se dérouler toute la journée et toute la soirée.

Durant dix-sept ans, ayant rapporté les budgets de la défense à l'Assemblée nationale, j'ai souvent regretté les discours introductifs des ministres qui se substituaient aux exposés des rapporteurs. Je ne voudrais pas aujourd'hui tomber dans ce travers et c'est pour cette raison que je n'interviendrai pour chaque budget qu'à la fin de la discussion pour répondre aux orateurs.

Cependant, étant donné la variété des problèmes de transport et la forme des documents budgétaires, il me paraît nécessaire de présenter brièvement quelques considérations générales qui devraient faciliter et éclairer le déroulement de ce débat.

J'ai, en effet, le sentiment que le simple examen du projet de budget ne répond pas à vos préoccupations, car il ne permet pas de faire le lien avec la politique des transports que conduit le Gouvernement. Il est très difficile de comprendre quelle est l'action des pouvoirs publics si l'on se réfère aux seuls documents budgétaires, d'une part, à cause de leur structure et, d'autre part, parce que l'Etat intervient par bien d'autres moyens que le budget.

En premier lieu, nous aurons quatre discussions budgétaires sur cinq fascicules. Comme vous l'avez relevé sans doute, ces documents ne correspondent pas du tout à l'organisation du ministère. Qui plus est, une discussion fascicule par fascicule ne permet pas au ministre d'indiquer les choix qui ont été à la base de l'élaboration des composantes de ce budget. Il n'était pas possible de présenter différemment le budget pour 1979.

Mais une nouvelle nomenclature qui tiendra compte à la fois de l'unité de la politique en matière de transports et de l'organisation du ministère est à l'étude et c'est dans cette nouvelle forme que vous sera présenté le projet de budget de 1980. Elle permettra — et c'est là mon objectif — une vue plus globale et, en conséquence, un débat d'ensemble sur le secteur essentiel de notre économie que sont les transports.

Je présenterai, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, dès la session de printemps, aux commissions des finances des deux assemblées, les grandes lignes de cette nouvelle structure de mon budget et la façon dont le budget de 1979 a été adapté à cette structure, afin de pouvoir établir des comparaisons entre les deux projets de budget.

En deuxième lieu, le budget n'est pas tout, lorsqu'il s'agit des transports. Je voudrais rappeler tout d'abord la place qu'ils occupent dans la vie économique. Ils représentent 4,6 p 100 du produit intérieur brut marchand, soit 76 milliards de francs. Un million de personnes travaillent directement dans les transports, un autre million de personnes indirectement.

Les transports concernent la vie quotidienne de tous les Français et la part des transports dans la consommation des ménages est considérable, puisqu'elle est de l'ordre de 12 p. 100 et représente 140 milliards de francs.

L'Etat doit donc s'assurer que, dans ce vaste ensemble, chaque mode de transport se développe dans l'intérêt général. Or, la coordination nécessaire n'est pas seulement affaire de crédits, ni même de réglementation. Elle est la résultante de l'intérêt économique que revêt chacun des modes de transport. Ceux-là sont très largement complémentaires, ce qui donne aux transports leur unité profonde. Si le Gouvernement est, certes, partisan d'une concurrence, mais d'une concurrence qui soit saine, il tient également très fermement à ce que la complémentarité des différents modes de transport, qui ont chacun un domaine spécifique où ils sont bien adaptés, s'applique concrètement.

Enfin, et c'est la conséquence de ce que je viens de dire, on ne peut juger de la politique des transports en examinant le seul budget, car l'intervention de l'Etat prend de nombreuses formes.

La lecture du 24^e rapport du conseil de direction du fonds de développement économique et social, à laquelle d'ailleurs se sont livrés les rapporteurs — ce rapport est annexé au projet de loi de finances — donne des renseignements intéressants sur les investissements des grandes entreprises publiques de transport, qu'il s'agisse de la SNCF, de la RATP, d'Aéroport de Paris, d'Air France, qui s'élèveront à 10 milliards de francs auxquels il faut ajouter 899 millions de francs pour les ports et voies navigables.

Le financement de ces investissements est, d'ailleurs, varié puisqu'il provient soit de dotations en capital apportées par l'Etat à hauteur de 100 millions de francs pour Air France en 1979, soit de prêts du FDES à hauteur de 400 millions de francs pour la RATP et de 100 millions de francs pour les ports et voies navigables, soit d'emprunts divers auprès d'établissements ban-

caires français ou étrangers, de collectivités locales ou d'émissions dans le public, soit, enfin, d'autofinancement par les organismes eux-mêmes.

Le fonds de développement économique et social participera, par ailleurs, aux actions en faveur de la pêche artisanale et de la conchyliculture à hauteur de 100 millions de francs. Ces quelques chiffres montrent que le budget ne représente qu'une partie des moyens dont le Gouvernement dispose pour conduire sa politique de transports.

En outre, le rapport du conseil de direction du fonds de développement économique et social ne suffit pas pour avoir une vue complète des investissements. Ainsi, il ne mentionne pas le plafond des emprunts que sont autorisées à souscrire les sociétés publiques pour la construction des autoroutes et qui approchera les 3 milliards de francs.

De même n'apparaissent pas dans ces documents budgétaires ou au titre du fonds de développement économique et social, les avances du Trésor pour l'aéronautique bien qu'elles jouent un rôle considérable pour la réalisation des programmes.

En fait, si nous ne disposions que des documents budgétaires, il ne pourrait être question lors de ces débats ni du train à grande vitesse pour la SNCF, ni de l'acquisition d'avions nouveaux pour Air France, ni de la construction de l'aérogare n° 2 à l'aéroport Charles-de-Gaulle, pour ne prendre que quelques exemples significatifs d'opérations qui se poursuivront pourtant en 1979.

Une vue globale des investissements exécutés ou aidés par l'Etat dans les transports dépasse la seule prise en considération des crédits budgétaires. Pour que vous soyez complètement informés, je vous adresserai en 1979, avant la discussion budgétaire, un document qui regroupera tous les financements se rapportant aux infrastructures de transport, ce qui, je le crois, n'a jamais été fait et ce que je n'ai pas été capable de faire pour la présentation de ce budget.

Ainsi le Parlement, et tout particulièrement le Sénat, pourra apprécier, dans sa globalité, l'effort que le pays consent pour ses transports.

Je vous demanderai de bien vouloir excuser la longueur de ce propos introductif, mais je pensais qu'il était utile pour cerner les limites de notre discussion et pour démontrer que le ministre des transports a parfaitement conscience de son insuffisance. (Applaudissements.)

I. — SECTION COMMUNE,
ET II. — TRANSPORTS TERRESTRES

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions concernant le ministère des transports : I. — Section commune et II. — Transports terrestres.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Debarge, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Qu'il me soit permis tout d'abord, monsieur le ministre, de prendre bonne note des propos que vous venez de tenir. En effet, dans le futur, cela simplifiera un peu le travail du rapporteur, dans la mesure où les appréciations que nous portons sur le budget débordent bien souvent le cadre des simples chiffres qui sont énoncés par votre ministère.

Je note aussi un fait qui m'apparaît positif et qui va, d'après ce que j'ai cru comprendre, dans le sens d'une coordination des transports. C'est une tendance à laquelle la commission des finances est très sensible.

Cependant, n'ayant pas eu connaissance de ce propos introductif auparavant, je vais aborder le sujet tel qu'il a été présenté devant la commission des finances.

Le budget des transports comprenant la section commune et celle des transports terrestres recevra sans doute un assez large écho parmi les secteurs intéressés au développement économique de notre pays ; il retiendra aussi certainement l'attention des usagers et des différents personnels et travailleurs des transports. C'est que, en effet, le contenu de ce budget ne peut être séparé d'un certain nombre de faits relativement nouveaux qui ont imposé à la politique économique de notre pays un changement de rythme sinon de nature.

Peu ou prou, même si ce budget de 1979 affirme une certaine continuité de la politique des transports menée jusque-là par le Gouvernement et si les propositions du rapport Guillaumat n'y sont pas traduites concrètement, il existe aujourd'hui, en décembre 1978, une situation et des décisions qui constituent l'environnement de ce budget des transports et qui, bon gré mal gré, marquent l'appréciation que votre rapporteur est amené à porter à cette tribune.

Voici un pays où le taux de croissance se situera, pour 1979, vraisemblablement en dessous de 3,7 p. 100, où l'inflation et le chômage pèsent sur son système économique. La sélection des choix par le profit gagne l'ensemble des services et des entreprises. Tout se passe comme si les décisions prises semblaient institutionnalisées en un mouvement que l'on ne contrôle plus très bien.

Après avoir bloqué les prix, de but en blanc on libère ceux-ci ; après avoir embaumé la planification, l'on revient au vieux culte de la concurrence. Voyant cela, ne peut-on pas se demander si la politique des transports ne dépend pas directement ou indirectement, à plus ou moins longue échéance, de l'axiome qu'en avril 1978, à l'Assemblée nationale, le Premier ministre posait, à savoir : « La concurrence intérieure et internationale doit être désormais la loi fondamentale de notre activité économique » ?

Votre rapporteur constate les réactions de nombreuses organisations syndicales des personnels des transports face à l'avenir du service public. Il y a réellement une certaine tension dans le monde des travailleurs des transports. Les problèmes dus à la réduction d'effectifs et à la sécurité suscitent profondément leur inquiétude. Les usagers eux-mêmes sont gagnés par un malaise et manifestent par endroits leur mécontentement.

Vient s'ajouter à cet état une autre préoccupation en matière de politique des transports. Je veux parler de la grande et fondamentale question de l'énergie, dont tout le monde parle, mais au sujet de laquelle aucune mesure globale, aucun projet à long terme ne s'élaborent concrètement. L'effort est à porter sur les transports présentant un moindre coût en énergie ; une telle action ne peut se développer si l'on subordonne les modes de transport à la notion de rentabilité.

Pour le rapport Guillaumat, c'est la vérité des prix et le mécanisme de la concurrence entre les différents modes de transports qui déterminent l'optimum pour la collectivité. Je sais bien qu'on ne veut pas entendre parler de l'application de ce rapport, mais enfin on ne pense jamais les choses pour rien et une école de pensée vise toujours à servir. Ma pensée, pour ma part, adhère à une conception qui vise à rendre optimum chaque mode de transport en regard de la finalité globale du transport. Voilà, à mon sens, quelle est la bonne mesure à donner des transports, en un mot son économie.

C'est cet état d'esprit qui a conduit votre rapporteur à lire et à apprécier avec certaines réserves ce budget dont je vais maintenant vous présenter les grandes lignes.

La section commune offre un accroissement des crédits de l'ordre de 43 p. 100. Je rappelle que les crédits de cette section regroupent pour l'essentiel des dépenses ayant trait à l'administration centrale, aux études générales et statistiques. Dans l'appréciation du chiffre de 43 p. 100 entrent surtout les subventions versées à l'institut de recherche des transports, lequel dépendait du budget de l'équipement. Compte tenu de ce transfert, l'accroissement réel des crédits d'une année sur l'autre diminue environ de moitié.

Le budget des transports terrestres pour 1979 nous semble, monsieur le ministre, un budget timide ; les dépenses inscrites progressent de 6,2 p. 100. Cette augmentation en valeur nominale, en regard de l'augmentation moyenne du budget de l'Etat, traduit en fait un recul en francs constants et demeure inférieure à l'inflation.

Une tendance s'affirme dans ce budget : les subventions d'exploitation versées à la Société nationale des chemins de fer français et à la Régie autonome des transports parisiens, au total, progressent très faiblement. Pour la première, on note une diminution de 2,1 p. 100 des subventions d'exploitation. Dans ce chiffre, il n'est pas tenu compte des charges de retraites, ni des crédits destinés à la continuité territoriale avec la Corse. Ceux-ci, d'ailleurs, sont, pour la première fois, modérés, alors que l'on assiste à un développement du trafic dû à l'application du régime de la continuité.

J'apporte également une précision concernant les retraites. La participation de l'Etat au régime de retraite augmente nettement. Mais si la SNCF appartenait au régime général il reviendrait bien à la collectivité nationale d'en assumer la charge. La progression des charges de retraite d'année en année est due en grande partie à la diminution des effectifs ; or, il semble que la réduction des effectifs va encore se poursuivre.

Quant aux autres subventions d'exploitation versées par l'Etat, elles diminuent de plus de 2 p. 100.

Les subventions, d'autre part, allouées par l'Etat à la SNCF pour la dédommager des limitations de hausse de tarifs représentaient, en 1978, encore plus de 40 p. 100 du total des subventions de l'Etat ; elles diminuent aujourd'hui de l'ordre de 18 p. 100. L'essentiel du financement pour la société nationale

est donc réalisé sur ses ressources propres et aussi sur les emprunts qu'elle contracte. Son rôle de collecteur de fonds à l'étranger semble également important.

Le détail des investissements du réseau principal est donné dans mon rapport. Je rappelle bien qu'il n'y a là aucune subvention de l'Etat. La masse la plus importante des investissements en matériel voyageurs a été consacrée aux voitures de type « Corail ». Pour ce qui concerne les installations fixes, le principal projet en cours est celui de la ligne nouvelle Paris-Sud-Est. Déclarés d'utilité publique par le décret du 23 juin 1976, les travaux de construction ont commencé en 1976. Sur le tronçon sud — Saint-Florentin—Sathonay — les acquisitions de terrains sont pratiquement terminées. La mise en service est prévue pour 1981. Quant au tronçon nord — Combs-la-Ville—Saint-Florentin — une part importante des acquisitions se trouve réalisée. Autour de ces propos, je mentionne cependant ce que le rapport de la Cour des comptes pour l'année 1978 indique sur le train à grande vitesse. Ce rapport rappelle que, d'après une récente évaluation réalisée par la SNCF, le montant hors taxes avec électrification était de 4 561 millions de francs en 1977, alors qu'en 1973 il était de 2 240 millions. Je comprends alors l'inquiétude qu'a manifestée à plusieurs reprises le président de notre commission des finances sur l'évolution du coût du TGV. Comme lui, je souhaite que la mise en œuvre de ce projet ne soit pas inutilement retardée ; tout retard devient, en effet, facteur d'augmentation de coût.

Je parlerai encore, au sujet de la SNCF, des péripéties de la tarification. L'évolution des tarifs de la société nationale demeure en deçà de celle du prix du produit intérieur brut. La direction de la société n'a pas obtenu la hausse de tarifs qu'elle aurait jugée nécessaire afin d'équilibrer ses recettes et ses dépenses. En 1977, les tarifs ont augmenté de 6,5 p. 100. Depuis le début de l'année 1978, les hausses ont oscillé entre 6 et 10 p. 100 pour les marchandises et ont atteint 15 p. 100 pour les voyageurs.

On relève, en outre, dans ce budget une subvention nouvelle pour les tarifs réduits de marchandises. Il est vrai qu'il s'agit d'un transfert des crédits précédemment inscrits à d'autres budgets — agriculture, industrie, marine marchande — qui correspondent à des corrections de tarifs instituées en 1962 au profit de certaines régions dont le Gouvernement souhaite encourager le développement.

Je ne peux achever ce rapide tour d'horizon relatif à la SNCF sans émettre une remarque sur ce qui est appelé le « déficit » de l'entreprise nationale. Il me paraîtrait plus juste de parler d'une insuffisance budgétaire, mais je ne ferai pas une querelle de mots ; le ministère évalue d'ailleurs à 4 millions de francs l'insuffisance d'exploitation de cette entreprise. Ainsi, il n'est alloué aucune somme à la société nationale pour couvrir son « déficit », alors que lui incombent de nombreuses charges qui ne relèvent pas de son exploitation normale.

Le chemin de fer est aujourd'hui fortement concurrencé par la route. Le secteur routier dans le transport de marchandises à longue distance assure 56 p. 100 du trafic ; le rail n'en réalise, quant à lui, que 37 p. 100. Il me semble qu'il apparaît ici plus la subordination d'un mode à un autre qu'une coordination entre les deux modes de transports, cependant, de l'avis de la commission, profondément souhaitable.

Du point de vue de la politique d'économies d'énergie, il me semble voir aussi une incohérence. Dans son rapport sur le thème : « comment économiser l'énergie dans les transports », l'ingénieur général Merlin indique que la route représente 25 à 70 grammes par tonne-kilomètre, alors que le fer n'en représente que 7 à 20. Il note encore que le coût marginal de l'énergie utilisée est faible en raison de la circulation de très nombreux trains pendant la nuit. Il voit dans la traction électrique un moyen très intéressant à long terme pour diminuer notre dépendance énergétique.

Comme les crédits pour l'entretien des routes ne sont pas inscrits au budget des transports terrestres, je m'intéresserai au contrôle routier, dont les crédits budgétaires sont peu élevés. Je me permets d'insister tout particulièrement sur le contrôle des règles de sécurité et sur l'application des règles sociales dans le secteur du transport routier.

Dans la réponse que M. le ministre des transports a donnée à une question écrite que je lui ai posée sur l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs de transport, objectif — rappelons-le — retenu par le programme d'action prioritaire n° 12 du VII^e Plan, lequel visait à réduire la durée du travail du personnel roulant par un renforcement de l'application des règles relatives aux durées de conduite et de repos des équipages, j'ai noté que, jusqu'en 1981, le nombre des inspecteurs de travail dans le secteur des transports sera porté de soixante-six à soixante-dix-huit. Cette action doit être amplifiée et je ne saurais qu'y souscrire.

On parle volontiers de la concurrence entre le rail et la route. Cependant, en raison de la différence d'exploitation qui existe entre ces deux modes, la concurrence est déloyale, si j'ose dire. Le chemin de fer, parce qu'il est une entreprise intégrée, respecte des réglementations strictes. Les entreprises artisanales, de par leur nature même, échappent à cette réglementation. Afin d'atténuer l'inégalité qui en résulte dans la formation des coûts, il importe de mieux faire respecter la réglementation du travail. Ne pas tenir compte de l'état de fait que je viens de décrire serait délibérément amener à terme une porte économique pour la SNCF mais aussi pour la collectivité.

De même, il faut réellement appliquer une tarification dans le secteur routier, faute de quoi c'est, outre introduire un déséquilibre dans le jeu de la concurrence, introduire encore des conséquences désavantageuses pour les transporteurs routiers eux-mêmes et, en fin de course, pour la collectivité. En effet, ce sont les sociétés industrielles qui, par le poids économique qu'elles représentent, imposent les prix aux transporteurs. Ces derniers subissent donc un monopole.

Voyons maintenant les transports urbains. Le budget pour 1979 marque une baisse sensible des subventions relatives aux investissements dans les réseaux urbains. C'est la seconde caractéristique de ce budget : baisse de 6,7 p. 100 pour la région parisienne et 2,3 p. 100 pour la province en autorisations de programme. Si l'on veut atténuer la concurrence trop forte de la voiture individuelle, surtout en région parisienne, il est nécessaire de maintenir des investissements importants. Or, en ce qui concerne la régie autonome, les autorisations de programme diminuent de moitié. Il est vrai que certaines opérations du programme d'interconnexion de la région parisienne sont achevées. C'est le cas de la jonction des lignes A et B du réseau express régional.

Il est vrai aussi que pour la Régie le trafic global est en constante progression — 50 p. 100 sur ce tronçon — et une réduction d'investissement et d'effectifs en regard de cela se comprend mal. Je signale que le prolongement de la ligne B jusqu'à la gare du Nord est toujours prévu pour 1981. On doit cependant observer que les travaux préparatoires à l'extension de la ligne n° 7 vers Villejuif ne figurent que pour 5 450 000 francs en subventions de l'Etat.

Récemment, le Gouvernement a fait connaître au conseil régional de l'Île-de-France qu'il envisageait de porter cette somme à 28 millions de francs, somme prévue initialement. Un regard sur l'évolution du financement de l'exploitation de la régie de 1973 à 1978 fait apparaître une augmentation sensible de la part des employeurs, une baisse sensible de l'Etat devant les collectivités locales et une diminution également de la part des usagers. Cette dernière diminution du financement assuré par les usagers est fonction des hausses de tarifs. A la RATP, à la différence de la SNCF, les hausses ont été plus fréquentes et plus fortes.

Pour les seules années 1977 et 1978, les augmentations ont été les suivantes : 10 p. 100 pour le ticket de métro au 1^{er} juin 1977 et 13,6 p. 100 au 1^{er} juin 1978 ; 6,6 p. 100 pour la carte orange et la carte hebdomadaire au 1^{er} juin 1977 et 20 p. 100 au 1^{er} juin 1978.

La SNCF voit les subventions versées pour l'équipement de son réseau de la région parisienne augmenter de 60 p. 100. L'engorgement des travaux de la ligne Ermont—Pereire explique, en partie, cet accroissement. En 1979, la jonction Invalides—Orsay permettra à la ligne C de relier Versailles à Juvisy. En 1980, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée sera desservie grâce au prolongement de la ligne A jusqu'à Noisy et Torcy.

Je constate néanmoins que certains choix ne reposent pas sur des critères ou plutôt sur des priorités géographiques de justice sociale et de service public. Bobigny, préfecture de la Seine-Saint-Denis, est encore aujourd'hui non desservi.

Or, afin de rendre un service plus large et de plus grande qualité à la population, les transports en commun doivent être encore plus développés. Les investissements demeurent encore insuffisants. La politique des transports se subordonne trop à l'idéologie de la voiture individuelle, quand la réalité fait découvrir qu'un grand nombre de personnes ne possèdent pas cet outil individuel de déplacement et qu'en outre il est source de nombreux accidents.

Il m'apparaît comme très positif d'avoir institué le versement de transport et d'avoir créé la carte orange. Leur développement doit être poursuivi. A l'heure actuelle, trente-huit communes ont institué le versement d'une indemnité de transport par les employeurs ; les taux vont de 0,5 p. 100 à 1,5 p. 100, en prenant les exemples de Lyon et Marseille.

Les trois quarts des déplacements en banlieue parisienne concernent la liaison domicile-travail. On enregistre un besoin croissant en communication, à la fois pour satisfaire une population nombreuse et des besoins économiques et sociaux qui

s'accumulent toujours. Nous connaissons aussi, hélas ! un urbanisme souvent inhumain, un urbanisme de concentration et si, au mode de vie qui en découle, vient encore s'ajouter une frustration du déplacement, il y a accumulation de mal-vivre, et ce sont surtout les moins élevés dans l'échelle des classes sociales qui en pâtissent.

Pour la province, la stagnation des autorisations de programme affecte aussi bien les métros — moins 1,7 p. 100 — que les contrats de développement, moins 7,2 p. 100. Ces contrats sont destinés à favoriser le développement des transports collectifs dans les villes moyennes grâce à des subventions forfaitaires pluri-annuelles. Quatre villes ont jusqu'à présent signé de tels contrats : Lorient, Laval, Nantes et Caen.

L'élaboration des schémas régionaux de transport collectif, commencée en 1974, est terminée dans neuf régions : Alsace, Auvergne, Centre, Franche-Comté, Limousin, Lorraine, Nord, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur. Prévus pour informer le public et les usagers et pour restructurer surtout les dessertes routières et ferroviaires, on note pourtant des inégalités, résultat de choix relevant plus de la rentabilité que d'un véritable service public. Des suppressions de lignes omnibus sont prévues ou envisagées en Alsace, dans le Centre, le Limousin, la Lorraine et Pays de la Loire. La région du Nord, avec sa forte urbanisation et avec un réseau ferroviaire bien maillé, a su renouveler complètement le parc du matériel roulant ferroviaire. Elle a accru ainsi ses services. Cette expérience, commencée en 1978, méritait d'être citée.

Dans les régions, il faut dire que bien des communes manquent de moyens pour soutenir les transports ruraux indispensables au maintien d'une certaine vitalité. Pour y remédier, il faudrait réellement et sérieusement envisager d'instituer un versement transport.

La suppression des petites lignes sensibilise fortement les populations concernées ; il n'est pas bon que le rail s'écarte des petites villes de province. L'absence de liaisons entre la métropole régionale et les différents nœuds vitaux de son territoire peut amener une mauvaise irrigation de la vie économique, sociale et culturelle. C'est ainsi que se constituent des pôles de vie à côté des pôles de pauvreté et de solitude.

Je terminerai par le secteur de la batellerie. Le trafic fluvial subit des conséquences de la crise du secteur industriel, notamment des industries productrices de minéraux et de matériaux. Sur le plan budgétaire, les crédits prévus pour 1979 sont en léger recul par rapport à 1978.

En 1977, le tonnage kilométrique a baissé de 6 p. 100. Les travailleurs de ce secteur, outre les difficultés d'adaptation auxquelles ils se heurtent, ont des revenus insuffisants. On comptait l'année précédente, environ 15 p. 100 d'effectifs en moins.

Ce secteur en difficulté pose un sérieux problème social, et si l'on peut approuver que le Gouvernement ait accepté la création d'un fonds de régularisation de la batellerie, selon le vœu du Parlement, lors de l'examen du budget précédent, qu'il soit permis à votre rapporteur d'être quelque peu réticent lorsque s'effectue un transfert autoritaire décidé par l'Etat de la SNCF vers la voie d'eau. C'est ainsi que la navigation rhénane et mosellane a pu retrouver son niveau de 1974. Cette politique consistant à retirer à un service public un marché pour le donner à un secteur, certes, en crise, ne me paraît pas procéder d'une vision globale capable de programmer une adaptation réelle.

J'ai souvent insisté au cours de cette présentation, mes chers collègues, sur la nécessité de valoriser le service public. Même si ce terme est inconnu du droit français, le Sénat est attaché à cette notion forgée par la République. Comme en commission, j'ai voulu vous faire partager ma conviction que la politique des transports ne saurait avoir d'autre finalité que celle des besoins de la collectivité. C'est pour cette raison que j'ai pris soin de noter qu'il faut poursuivre l'effort en direction des zones à trafic peu élevé. Pour les populations de ces zones, l'usage et la qualité de service ne doivent pas manquer, c'est pour moi une question de justice sociale.

Je l'ai dit, l'an dernier à cette même tribune en tant que rapporteur, et je le réaffirme, l'optique du service public demeure prioritaire, car elle offre à tous ceux qui, pour des raisons économiques, sociales et géographiques sont déshérités, des moyens modestes mais réels de tempérer ces inégalités. (Applaudissements.)

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, compte tenu du

faible temps qui m'est imparti, je vais me borner à commenter brièvement les observations de votre commission des affaires sociales.

Nous n'avons cessé, depuis plus de dix ans, d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la détérioration de l'activité de plusieurs secteurs des transports intérieurs et, plus particulièrement, de la SNCF et de la voie d'eau. Aussi ne peut-elle que se féliciter de la décision prise par le Gouvernement de faire dresser un bilan de la situation des transports terrestres, par une petite équipe de hautes personnalités animée par M. Pierre Guillaumat.

Les conclusions de ce rapport publié au printemps dernier sont maintenant bien connues. Elles ont, tout d'abord, le mérite de faire le point, notamment de souligner la stagnation du trafic ferroviaire de marchandises et la régression du fret fluvial.

Jusqu'à présent, en effet, comme nous l'avions souligné à maintes reprises, les experts du Plan persistaient à annoncer des objectifs de progression du rail constamment démentis par les faits et à camoufler cette erreur de prévision dans des statistiques générales mêlant les bons résultats de la route avec ceux, beaucoup moins satisfaisants, de ses concurrents.

Nous reconnaissons donc au rapport Guillaumat le mérite d'avoir clarifié le problème et d'avoir ainsi fourni au Gouvernement des bases objectives pour revoir sa politique de coordination des transports.

Cela dit, le rapport Guillaumat nous paraît avoir quelque peu simplifié les choses en donnant le choix entre deux options : un libéralisme quasi total et un dirigisme pleinement autoritaire. Or beaucoup d'éléments sont à considérer dans un tel domaine, ne serait-ce que le souci d'un aménagement équilibré du territoire, l'emploi judicieux de l'infrastructure existante, la sécurité d'approvisionnement et la nécessité d'économiser l'énergie. On ne peut donc parler des transports comme d'un marché devant se soumettre aux règles classiques de l'économie libérale. C'est plutôt vers une coordination et une complémentarité qu'il faut, à notre avis, tendre ; ce qui suppose à la fois la définition d'un cadre approprié et la réalisation d'investissements permettant une coopération technique du rail, de la route et de la voie d'eau.

Qu'il s'agisse des transports terrestres ou de leur complément, le transport aérien intérieur, votre rapporteur a le devoir de dire qu'il attend toujours, dans ce domaine, la définition d'une politique d'ensemble, d'autant plus difficile à arrêter que les intérêts particuliers en cause sont le plus souvent divergents.

Concernant la coordination, je crois savoir que vous entendez modifier assez profondément les décrets de 1949 et que vous envisagez notamment de proposer les mesures suivantes : mise hors de coordination des véhicules de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge au lieu de 2,5 tonnes ; suppression des licences en zone courte ; possibilité d'effectuer du transport en zone courte même sans y avoir d'établissement ; suppression de l'obligation pour les locataires d'un véhicule de rendre celui-ci au lieu où il a été pris en location, disposition qui ne serait valable que pour les véhicules de moins de 6 tonnes ; libéralisation des transports de masses indivisibles ; ouverture d'un nouveau contingent de licences en zone longue — trois mille deux cent cinquante licences nouvelles — licences limitées à sept ans et renouvelables. Mais, les bénéficiaires de ce contingent supplémentaire devront être des professionnels du transport routier travaillant déjà en zone longue ou en zone courte. J'aimerais que vous nous commentiez quelque peu ces nouvelles dispositions.

En ce qui concerne la SNCF, on observe une fois de plus que les crédits budgétaires qui lui sont accordés sont en progrès et vont atteindre en 1979 près de 17 milliards de francs. Votre commission n'ignore pas qu'il s'agit, pour la majeure partie de ces dotations, de compensation pour services rendus, mais elle n'oublie pas non plus que certaines indemnités, pour les lignes omnibus, par exemple, ne sont pas tout à fait nouvelles, même si elles existent depuis peu.

Elle se préoccupe, en outre, de l'accroissement continu de la compensation versée — plus de 900 millions de francs — à la caisse de retraites des cheminots qui constitue, cette année, le principal poste en hausse.

De façon générale et quelle que soit la présentation comptable des résultats, l'écart entre recettes et dépenses ne cesse de croître en dépit des hausses tarifaires pratiquées et nous souhaiterions connaître les mesures que le Gouvernement entend adopter pour assainir cette situation.

Concernant le trafic, la progression est satisfaisante pour les passagers et les bons résultats obtenus sont certainement dus à la modernisation du matériel, tant sur les grandes lignes que sur la banlieue parisienne.

Mais, comme nous l'avons dit, l'évolution du fret demeure préoccupante et reste sensiblement en deçà des prévisions.

Cette stagnation est d'autant plus préoccupante qu'elle s'explique, d'une part, par certaines évolutions irréversibles — régression du charbon, des produits énergétiques et des minerais, fractionnement des expéditions, limitation des stocks — d'autre part, par des données conjoncturelles : crise du bâtiment, de la sidérurgie, du textile, etc. On constate, de plus, une régression marquée des denrées périssables que la route tend à accaparer complètement.

Les responsables de la SNCF ont, depuis cinq ans, effectué de louables efforts pour remédier à la rigidité des structures de leur entreprise et améliorer leur approche de la clientèle ; mais on ne peut contester que la priorité donnée au secteur voyageurs, qu'il s'agisse des investissements ou de l'exploitation, paralyse jusqu'à un certain point cette politique. Faut-il rappeler cependant que les marchandises fournissent encore plus de 60 p. 100 des recettes de la SNCF ?

Au sujet de l'exploitation, il nous faut dire, cette année, un mot de la politique des liaisons rapides qui ont été développées depuis la dernière guerre.

Certes, nous nous réjouissons qu'il soit désormais possible d'aller de Paris à Strasbourg, à Bordeaux ou à Lyon en moins de quatre heures et de Paris à Nice en neuf heures, sans parler, bien sûr, de la liaison Paris—Lyon qui s'effectuera prochainement en deux heures. Mais, outre qu'une telle politique se heurte parfois aux intérêts légitimes du transport aérien, il ne faudrait pas qu'elle conduise à ignorer les besoins des villes de moyenne importance dont la desserte est souvent réduite ou rendue moins facile pour ne pas faire perdre de temps aux super-rapides.

Je ne citerai comme exemples que les incidents qui se sont produits récemment à La Tour-du-Pin et le détournement de Culoz, entre Genève et Aix-les-Bains, actuellement en cours.

De plus, ne pensez-vous pas que si un effort important avait été consenti pour le transport des marchandises, qui rapportent 60 p. 100 des recettes, le trafic de celles-ci aurait évolué plus favorablement ?

La préoccupation du service public si souvent évoquée ne doit pas faire perdre de vue l'aspect financier. On ne peut, en revanche, que se féliciter de l'effort entrepris pour améliorer les liaisons transversales, tout en souhaitant que celui-ci soit poursuivi. A ce sujet, il est certain que l'électrification complète de la liaison Bordeaux-Marseille apportera un progrès considérable.

Nous voudrions également connaître vos intentions concernant les fermetures de services omnibus, soit sur des lignes secondaires, soit sur des grandes lignes.

Enfin, à titre personnel, j'aimerais savoir ce que vous entendez faire pour rétablir la ligne Bellegarde-Nantua qui est coupée depuis plusieurs mois par un éboulement.

La seconde partie de mon exposé portera principalement sur les transports en commun dans la région parisienne qui sont assurés, comme on le sait, par la Régie autonome des transports parisiens.

Le trafic ferroviaire de la Régie n'a pas sensiblement évolué depuis 1973, sa progression ressortant à 5 p. 100 en cinq ans. En revanche, la reprise est très sensible pour les autobus : plus 49 p. 100 depuis cinq ans. La mise en place de la carte orange a joué dans ce domaine un rôle indiscutable, notamment à Paris où la progression est la plus marquée.

Au vu des premières indications recueillies pour l'année 1978, on peut craindre cependant que cette évolution favorable ne se poursuive pas en raison, notamment, des difficultés que connaît actuellement le trafic de surface et de l'utilisation des voies « réservées » par un nombre croissant de « prioritaires », tels que les artisans du taxi, les médecins et, depuis peu, certaines catégories d'artisans et de voyageurs de commerce. La politique libérale menée, sur ce point, par la municipalité de Paris n'est pas de nature à améliorer la situation.

Du côté de la Régie, nous reconnaissons qu'un effort a été entrepris pour accroître le parc des autobus — 220 exemplaires supplémentaires en 1978 — mais il ne semble pas que l'offre soit toujours suffisante, en particulier aux heures de pointe.

Vous trouverez dans mon rapport écrit le détail des travaux entrepris et réalisés pour prolonger certaines lignes de métro en dehors de Paris.

Mais, depuis la fin de l'an dernier, le fait le plus remarquable est la progression du trafic du réseau express régional, consécutive à la réalisation du tronçon central Auber-Nation. Sur cette infrastructure, l'augmentation du nombre des voyageurs est de 33 p. 100 au premier semestre 1978 et de 45 p. 100 au mois de juillet.

En ce qui concerne le rôle que jouent les transports en commun en région parisienne, il ne faut pas oublier, en effet, que leur participation aux dix-sept millions de mouvements journaliers approche 60 p. 100 dans Paris et pour les relations du centre avec la banlieue, et qu'ils assurent plus de 40 p. 100 des déplacements domicile-travail et domicile-école.

Au point de vue financier, la situation de la Régie autonome des transports parisiens se caractérise par une couverture de plus en plus mince des dépenses par les recettes de trafic, soit 2 milliards de francs sur 5,6 milliards. La différence est comblée, pour l'essentiel, par des indemnités compensatrices provenant de l'Etat — 70 p. 100 — et des collectivités locales — 30 p. 100 — et par le versement des employeurs, dont une part va au budget de fonctionnement et le reste au budget d'équipement.

Cette situation financière très particulière résulte du retard apporté pendant plus de dix ans au relèvement des tarifs pour éviter une hausse de l'indice des prix.

Votre commission note, à ce propos, que les habitants de la région parisienne bénéficient de la sorte d'aides de l'Etat sans commune mesure avec celles qui sont consenties aux usagers des grandes villes de province. Cette différence de traitement lui apparaît tourner le dos à la politique de décentralisation dans la mesure où elle favorise indirectement les entreprises établies en Ile-de-France.

De plus, les provinciaux paient deux fois : une première fois le déficit de leurs transports en commun et une seconde fois le déficit de la Régie autonome des transports parisiens.

Pour ce qui est de la province, nous voudrions saisir l'occasion de ce débat pour faire le point des principales opérations réalisées, c'est-à-dire les métros de Marseille et de Lyon.

A Marseille, le premier tronçon de ligne La Rose—Gare Saint-Charles a été inauguré le 26 novembre 1977 et la fréquentation journalière est passée de 30 000 voyageurs au départ à près de 80 000 aujourd'hui.

Pour un coût global évalué à 1 110 millions de francs courants, la participation de l'Etat a atteint 278 millions de francs ; le complément a été assuré par des emprunts contractés par la ville de Marseille et le département des Bouches-du-Rhône, à concurrence respectivement de 78,5 p. 100 et 21,3 p. 100.

Pour l'exercice 1979, on estime que les recettes atteindront 39 millions de francs et les charges environ 60 millions de francs. Le déficit sera entièrement couvert par les collectivités intéressées.

A Lyon, où la mise en service du métro remonte au 2 mai dernier, les dépenses sont sensiblement plus élevées, soit 1 331 millions de francs, la part subventionnée par l'Etat ne dépassant pas 258 millions de francs.

La fréquentation de la ligne nouvelle a été dès le début très importante soit 116 000 déplacements par jour.

Cependant, comme à Marseille, on doit prévoir un déficit de l'ordre de 25 millions par an qui sera également couvert par les collectivités concernées.

Votre commission déplore à nouveau, à ce propos, la différence de traitement existant entre Paris et les grandes agglomérations de province.

D'autres projets concernant les transports collectifs en site propre sont à l'étude ou en voie de réalisation, notamment à Saint-Etienne, Nantes et Strasbourg.

En conclusion de cet avis, nous voudrions rappeler quelques points qui nous paraissent essentiels et dire notre inquiétude.

Si le transport a ses propres servitudes techniques et financières, c'est essentiellement, on ne saurait trop le souligner, un service qui conditionne le bon fonctionnement et la compétitivité de nombreuses activités allant du tourisme au commerce et à l'industrie. Compte tenu du nécessaire déplacement des hommes et de l'acheminement indispensable d'énormes tonnages de marchandises, il joue ainsi, dans la vie économique, le rôle de la circulation sanguine dans l'organisme humain.

Sa rentabilité doit donc s'apprécier par rapport à ce rôle à la fois complémentaire et essentiel, et, à titre d'exemple, personne n'a jamais songé à faire du transport en commun une entreprise rentable. De même, la desserte de nombreuses régions de montagne aux ressources limitées, qui s'impose pour des raisons touristiques ou simplement humaines, sera sans doute toujours déficitaire.

Dans ce contexte, la responsabilité du pouvoir politique est donc évidente. Le Gouvernement ne peut s'abstenir de prendre position et il doit rendre un certain nombre d'arbitrages.

Cette intervention indispensable de l'Etat lui est facilitée par la maîtrise totale du transport ferroviaire et la possession des rivières et canaux et de l'infrastructure routière dont il assure l'entretien et la modernisation.

Cependant, là s'arrête son pouvoir direct, puisque la gestion des transports fluviaux et routiers est assurée par des entreprises privées et que le choix de la clientèle reste déterminant.

Jusqu'à présent, du moins, la formule adoptée au plan réglementaire a tenu dans une phrase : libre choix des usagers au meilleur coût global pour la nation. Cela a conduit le Gouvernement à adapter, depuis vingt-cinq ans, les règles dites de coordination à l'évolution de la demande, c'est-à-dire à faire tomber progressivement les barrières qui limitaient l'expansion du trafic routier de marchandises ; seul subsiste aujourd'hui le contingentement du transport effectué sur l'ensemble du territoire, et encore ce contingentement fait-il l'objet, progressivement, de mesures d'élargissement qui le rendent de moins en moins contraignant.

La situation actuelle nous paraît donc caractérisée par deux éléments : un glissement continu du fret du rail vers la route et une tendance à la libéralisation toujours plus accentuée des prix et de la réglementation qui pesait essentiellement sur le transport routier.

Quels que soient les efforts commerciaux de la Société nationale des chemins de fer français, notre sentiment est que cette tendance et cette politique ne manqueront pas de mettre gravement en cause, à brève échéance, la situation de nos chemins de fer et de donner à la route, hors du trafic lourd, une sorte de monopole. Une telle évolution est-elle souhaitable et supportable au plan de la dépense énergétique, de l'utilisation des infrastructures et même du libre choix des usagers ? Nous ne le pensons pas. C'est pourquoi nous voudrions que le Gouvernement nous précise ses intentions et les limites qu'il entend établir à l'activité des uns et des autres pour maintenir une saine concurrence.

Je voudrais, en terminant, souligner un problème particulier, celui de la sécurité dans le métro. Des efforts ont été entrepris, mais ils restent insuffisants. Entendez-vous, par exemple, autoriser plus largement la Régie autonome des transports parisiens à recruter un personnel spécialisé ? A ce point de vue, la généralisation de l'automatisme paraît favoriser la fraude de plus en plus fréquente et l'insécurité. En l'espace de quelques minutes, il n'est pas rare de voir plusieurs jeunes passer par-dessus ou par-dessous les tourniquets, et cela en toute impunité.

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1979 concernant les transports terrestres. (Applaudissements.)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1978 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe socialiste, dix-huit minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, dix-sept minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, onze minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République, dix minutes ;

Groupe communiste, sept minutes ;

Groupe du centre national des indépendants et paysans, vingt minutes.

Mes chers collègues, étant donné que nous avons déjà pris un retard important, je serai dans l'obligation de veiller rigoureusement au respect des temps de parole qui ont été alloués par la conférence des présidents à chacun des groupes du Sénat.

La parole est à M. Sallenave.

M. Pierre Sallenave. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à un rythme presque décennal, les recommandations d'experts viennent éclairer d'une lumière impitoyable nos réflexions sur la situation présente et future de nos chemins de fer.

Nous avons connu un rapport Rueff-Armand, qui prônait une vérité économique conduisant à la déperdition. Nous avons connu un rapport Nora, sur la gestion des entreprises publiques, qui a inspiré des fermetures de lignes. Nous connaissons aujourd'hui un rapport Guillaumat, consacré à l'avenir des transports terrestres qui, sous le signe de l'économie de marché, propose des révisions déchirantes.

Au moment où, à travers ce budget, nous examinons la politique ferroviaire de notre pays, comment ne pas partager l'inquiétude des responsables de l'Etat, de la direction et du personnel de la SNCF, des usagers et des contribuables ?

C'est dans ce contexte, peu favorable il est vrai, que j'évoquerai le cas d'une ligne injustement traitée, et si j'ose le faire, c'est parce qu'elle se distingue de toutes les autres par deux traits essentiels : d'abord, deux conventions passées avec

une Etat voisin lui confèrent un caractère international ; ensuite, l'interruption de son trafic résulte non pas d'une décision délibérée, mais d'un accident fortuit.

C'est de la voie transpyrénéenne Pau—Canfranc—Saragosse qu'il s'agit, monsieur le ministre.

Ayant pris la parole, le 24 octobre, dans le débat ouvert au Sénat sur l'élargissement de la Communauté économique européenne, j'avais abordé les aspects diplomatiques de cette affaire. Je n'y reviendrai donc pas et je m'en tiendrai au seul domaine relevant de ce budget.

Qu'il me soit simplement permis de rappeler qu'au terme des études menées dans le dernier tiers du XIX^e siècle par la France et l'Espagne, sur douze itinéraires possibles pour le franchissement des Pyrénées en dehors des deux voies littorales déjà en place, celle de Pau à Saragosse par Canfranc fut, parmi les trois retenues, la seule projetée dans la partie occidentale de la chaîne.

Ce choix ne saurait surprendre dès lors qu'on se souvient — et l'historien que vous êtes, monsieur le ministre, s'en souvient — que le col du Somport, dénommé *summum pyrenaeum* dans l'itinéraire, d'Antonin, donnait déjà passage à une voie romaine au début de notre ère et, un millénaire plus tard, à l'un des deux chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, celui qui venait de Rome.

Décidé, selon des modalités très précises, par une convention signée en 1904, ce projet, en vingt-cinq ans, a donné lieu à des travaux gigantesques sur les deux versants.

Le 18 juin 1928, date à laquelle était conclue une deuxième convention relative à l'exploitation, le président Doumergue et le roi Alphonse XIII procédaient solennellement à l'inauguration de cette réalisation audacieuse et grandiose qui, dans sa section française, taillée dans le roc ou s'appuyant sur de hauts murs de soutènement, alimentée par six sous-stations électriques, ne comptait pas moins plusieurs dizaines d'ouvrages d'art, ponts et viaducs, et vingt-deux tunnels précédant un tunnel hélicoïdal de 1 800 mètres, un tunnel international de 8 000 mètres et une gare monumentale.

A quel niveau devrions-nous chiffrer, en francs actuels, de tels investissements ?

Pendant quarante-deux ans ce transpyrénéen a suivi une carrière paisible puis, le 27 mars 1970, est survenu un accident dont les conséquences, strictement matérielles, paraissent très limitées.

En effet, par suite d'un freinage défectueux à l'arrêt, un train de marchandises, dévalant la pente, a déraillé en franchissant un pont, entraînant ainsi sa destruction. Cette rupture d'un ouvrage mineur — si on le compare à beaucoup d'autres sur ce tracé — a posé d'un seul coup, et au-delà du financement de sa reconstruction, le principe même de l'existence de cette liaison transpyrénéenne.

Ici doivent être explicités les deux reproches que les responsables politiques et économiques de mon département adressent en premier lieu à la SNCF et aux pouvoirs publics.

D'une part, il existait, dans la convention conclue entre les deux gouvernements en 1928, un article 48 qui prévoyait une éventuelle dénonciation de l'accord avec un préavis d'un an et, à aucun moment, avant ou après l'accident, le bénéfice de cette clause n'a été sollicité.

D'autre part, la SNCF, lorsqu'elle a établi un premier projet de fermeture de lignes de voyageurs sur 10 000 kilomètres, n'y a pas inclus celle de Canfranc, certainement en raison de son caractère international, mais elle n'a pas hésité à le faire après cet accident dont, au demeurant, elle portait la responsabilité.

Comment la SNCF justifie-t-elle cette attitude ? Essentiellement en formulant, à l'égard de la ligne de Canfranc, trois griefs principaux : la sévérité de son profil, le coût des travaux de remise en état et le déficit inéluctable de son exploitation.

Je voudrais tout d'abord contester le bien-fondé des critiques d'ordre technique faites à l'encontre de cette ligne, conçue, ne l'oublions pas, en 1904 par des techniciens remarquables qui, avec les données de l'époque, avaient tiré le meilleur parti de la traction électrique. Celle-ci a fait en soixante-dix ans des progrès considérables. Comment donc deviendrait impossible, aujourd'hui, ce qui paraissait normal autrefois ?

Je trouve une réponse à cette question paradoxale dans les propos entendus en 1970, lors d'une réunion au ministère des transports : on affectait à la ligne de Canfranc de vieilles motrices sujettes à des réparations fréquentes et onéreuses. Ce fait expliquerait aussi les controverses sur le poids maximal des trains en montée.

Quoi qu'il en soit, il existe ailleurs, en Europe, en Amérique centrale, des rampes à pourcentage comparable. En France, même, il y a peu de différence entre les quinze kilomètres

à 43 millimètres du transpyrénéen de Canfranc et les 27 kilomètres à 40 millimètres du transpyrénéen de la Tour de Carol, sans oublier la rampe à 35 millimètres de Capvern qu'empruntent entre Tarbes et Toulouse de grands convois de voyageurs et de marchandises. Et la liaison Nice—Coni, au tracé tourmenté, a-t-on pour autant renoncé à le remettre en exploitation au prix de très importants travaux ?

L'objectivité conduit à conclure que la ligne de Canfranc doit fonctionner normalement avec les trains de voyageurs et, si elle est dotée d'un matériel de traction convenable, avec les trains de marchandises d'au moins 300 tonnes.

Au demeurant, la praticabilité de cette ligne a été démontrée pendant la guerre, lorsque le souci d'éviter à un trafic d'Espagne en Suisse le passage à travers la zone occupée, lui a subitement assuré une activité inhabituelle.

Examinons maintenant l'objection du coût élevé des travaux de réparation du pont détruit et, plus généralement, de remise en état de la voie.

Il faut noter qu'en 1970 seul le pont était en cause. Le prix de sa reconstruction n'a cessé de varier depuis cette époque et dans des proportions bien supérieures à celles de l'érosion monétaire.

Il a été avancé une dépense de 350 000, 500 000, 850 000 francs et, aux dernières évaluations, 1 300 000 francs. Pour l'ensemble des travaux à effectuer, le total de 5 400 000 francs, invoqué par votre prédécesseur, M. Cavallé, dans une correspondance de 1975, aurait largement doublé selon de récentes informations.

Quelles que soient les perspectives de négociation en cours avec nos partenaires espagnols au sein de la commission internationale des Pyrénées quant aux conditions futures d'exploitation de la ligne, ces travaux doivent être effectués au plus tôt par la France dans le respect des engagements pris par nous en souscrivant aux deux conventions toujours en vigueur.

Qui paiera ? Il serait logique que ce fût la SNCF qui, par ailleurs, a fait pendant huit ans de substantielles économies en suspendant l'entretien de cette voie où, dans un aspect d'abandon, poussent des herbes folles. Je note, cependant, que l'Etat concourt, à hauteur de 12 millions de francs, à la reconstruction des sections endommagées de la liaison Nice—Coni, déjà citée.

J'en viens, enfin, à l'argument dont la SNCF fait l'obstacle majeur à la réouverture du transpyrénéen : le déficit constaté hier et prévisible demain. C'est bien à ce point de mon argumentation que je dois apporter des explications sur les résultats enregistrés entre 1928 et 1970.

S'ils n'ont pas été — je le dis franchement — à la hauteur des espoirs des promoteurs de cette grande œuvre, la raison principale tient au fait que les puissants intérêts solidement installés depuis longtemps aux deux extrémités des Pyrénées ont usé de leur influence dans les deux pays.

A la différence de ses deux concurrents, cet itinéraire ne bénéficie pas du tarif préférentiel Ibéria. Mène-t-on des démarches auprès de certains ministères pour favoriser, par cette voie, l'importation des agrumes, comme je le dis en 1960 ? Il est objecté que les oranges gèlent à Canfranc. Si l'on fait observer que cet inconvénient — s'il existe — n'est à redouter que l'hiver, il vous est alors répondu que sévit à l'état endémique un dangereux parasite, le pou de San José !

Ajoutons à cela que pour le trafic des voyageurs, les horaires pratiqués n'incitaient guère à y recourir car, très souvent, les correspondances à la gare internationale n'étaient pas ajustées de façon satisfaisante.

En dépit de tout cela, on a compté, en 1969, 28 000 voyageurs dans ce train international et les exportations de marchandises de France en Espagne s'élevèrent à 78 000 tonnes, les importations étant, en revanche, assez faibles.

La SNCF invoque donc le caractère déficitaire de cette ligne, dont l'une des causes est le net déséquilibre entre les entrées et les sorties de fret.

Doit-on retenir le raisonnement spécieux, entendu souvent et selon lequel un certain déficit par convoi serait arithmétiquement multiplié par le nombre de convois ? La SNCF elle-même, par des études auxquelles elle s'est livrée, en apporte le démenti. En effet, pour calculer le rapport dépenses-recettes, elle a envisagé trois hypothèses de trafic : basse, moyenne et haute. Il ressort de ces évaluations qu'un rapport à peine supérieur à deux pourrait être atteint selon une prévision raisonnablement optimiste. Un tel rapport, bien que déficitaire, serait acceptable dès lors qu'une grande partie de notre réseau est affecté d'un coefficient nettement plus défavorable.

C'est d'ailleurs le trafic voyageurs qui obère le rapport escompté. Il faudrait le porter à 50 000 par an, d'une part, par une promotion touristique ouvrant sur les villégiatures

estivales des deux versants, sur l'accès aux stations de sports d'hiver et au parc national des Pyrénées, sur l'acheminement des pèlerinages espagnols vers Lourdes et, d'autre part, par le passage des trains destinés à la clientèle des déplacements internationaux que peut intéresser le raccourcissement du trafic entre Paris, Bordeaux, Toulouse et Saragosse, Madrid, Valence et Alicante.

En ce qui concerne les marchandises, le seuil de 110 000 tonnes d'exportations devrait être assez facilement atteint, car nous en étions proches en 1969. Mais c'est dans le domaine des importations que le plus gros effort doit être fait et là, il doit porter essentiellement sur notre négociation avec le gouvernement espagnol et la Red national de ferrocarriles espagnols, la RENFE. L'objectif des 150 000 tonnes est à notre portée dans la mesure où les élus politiques et économiques du pays de Valence, exportateurs en France de 800 000 tonnes d'agrumes, demandent instamment à utiliser la voie de Canfranc pour une part de ce tonnage.

Voilà, monsieur le ministre, l'exposé d'une situation dont les élus des Pyrénées-Atlantiques et ceux du conseil régional d'Aquitaine déplorent qu'en huit ans elle n'ait absolument pas évolué. A ces éléments, qui n'ont pas varié, sont venus récemment s'en ajouter deux nouveaux.

Le premier réside dans l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté économique européenne. Le centre de gravité de la péninsule ibérique est situé au Sud-Ouest des Pyrénées. Au moment où l'on accorde la priorité aux communications, une seule liaison ferroviaire à l'extrémité occidentale de la chaîne suffira-t-elle ? Se privera-t-on d'une deuxième déjà en place qu'il faudrait simplement remettre en activité ?

Le second fait nouveau est la perspective d'approvisionnement de plus en plus difficile en produits pétroliers et le regain d'intérêt pour l'énergie électrique d'origine hydraulique.

Au regard de ces événements de grande envergure, certaines mesures semblent dérisoires. La fermeture des lignes condamnées ne réduirait que de 10 p. 100 le déficit de la SNCF. Les dirigeants de celle-ci en ont-ils pris conscience puisque, réagissant récemment au rapport Guillaumat, ils écrivaient, dans une note d'information, que la régression du fer « pèserait inéluctablement sur les finances publiques et n'est pas économiquement souhaitable. »

Monsieur le ministre, l'heure paraît venue de reconsidérer le problème du transpyrénéen de Canfranc avec un regard neuf. Je souhaite très sincèrement que vous attachiez votre nom à sa réouverture et, pour vous aider, vous pouvez compter sur notre détermination dès lors que sont en jeu le respect de nos engagements internationaux, le maintien du service public, la vie économique de notre région et l'avenir de nos relations avec nos nouveaux partenaires européens. (*Applaudissements à droite.*)

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

M. Daniel Millaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, alors que notre pays est engagé dans un grand effort de redéploiement industriel, alors que des mutations importantes sont en train de s'effectuer dans le domaine de l'industrie et du commerce, l'intérêt de l'opinion publique et de ses élus est attiré, davantage encore qu'auparavant, sur la nécessité de mettre en place une politique d'infrastructure capable de répondre aux nouveaux défis économiques.

Le domaine des transports n'est pas absent de cette importante mutation qui est en train de se produire dans les faits et dans les mentalités. A cet égard, l'évolution et les orientations qui seront prises dans les années à venir seront sans doute fortement marquées par les conclusions du rapport Guillaumat, remises au Premier ministre au cours du printemps 1978.

Ce rapport, qui n'est qu'un document de réflexion, souligne le rôle fondamental joué dès à présent par le transport routier et attire l'attention sur le développement qu'il est appelé à connaître d'ici à la fin de l'année 1990.

La mise en place d'une politique libérale, à laquelle je sais, monsieur le ministre, que vous êtes attaché, suppose une modification des règles en vigueur, dans la mesure où ces dernières, issues du décret du 14 novembre 1949, comportent encore une certaine dose de protectionnisme à l'égard d'autres modes de transport.

Il est indéniable que le marché des transports routiers a été marqué par ce protectionnisme mis en place depuis plus de quarante ans et dont une mesure caractéristique est le blocage quasi total, depuis plus de dix ans, du nombre d'autorisations de transport à grande distance, c'est-à-dire au-delà de 200 kilomètres en moyenne.

Les déclarations récentes que vous avez pu faire, en diverses occasions, témoignent de votre volonté d'ouvrir ce marché, notamment pour les transports de marchandises, en prenant, bien entendu, les précautions nécessaires pour éviter qu'une modification trop brutale des règles actuellement en vigueur ne pénalise les entreprises les plus sérieuses et les plus soucieuses du respect de la réglementation.

La transition progressive vers des règles plus libérales n'entraînera pas de contraintes insupportables pour l'économie, mais permettra, au contraire, un assainissement du secteur des transports dont l'efficacité doit être assurée par des entreprises viables et susceptibles d'améliorer leurs capacités d'investissement.

La situation actuelle est en effet, monsieur le ministre, préoccupante à maints égards. A titre d'exemple, l'âge moyen du parc de véhicules des transporteurs, même dans les entreprises dont la gestion assure une bonne qualité de service, est passé de quatre à cinq ans avant 1973 à sept ou huit ans actuellement.

Ce financement du parc de véhicules de transport est inquiétant, non seulement pour l'industrie du poids lourd mais également pour la sécurité routière et n'est pas sans avoir des conséquences dans le cadre de la bataille économique que nous devons livrer sur les marchés extérieurs.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, avoir une confirmation du caractère libéral de la politique qui sera suivie et avoir des assurances en ce qui concerne l'assouplissement des contraintes administratives dans ce domaine important des transports routiers, ainsi que dans celui des transports de voyageurs, où il importe de rendre de toute urgence aux entreprises la responsabilité de leurs prix, conformément aux régimes spécifiques institués par le décret du 30 novembre 1977.

La situation de la SNCF, ou plus exactement l'importance des contributions que l'Etat verse à cette entreprise, demeure, nous le savons, préoccupante et fait l'objet de nombreux commentaires qui, trop souvent, ne tiennent pas compte des contraintes sociales qui pèsent inéluctablement sur une entreprise de ce type.

On est obligé de noter que la croissance, depuis cinq ans, des concours de l'Etat à la SNCF, bien que très importante, n'a pas permis un rétablissement de l'équilibre du compte d'exploitation de cette entreprise et ce n'est pas en amalgamant les divers concours reçus de l'Etat que l'on peut espérer atteindre une clarification, pourtant nécessaire.

Il convient de distinguer parmi ces interventions celles dont l'évolution est quasi inéluctable, et celles dont l'évolution pourrait être infléchie.

Certaines contributions ont en effet un caractère obligatoire et, en particulier, sont indépendantes à court terme du trafic et des tarifs.

C'est le cas de la contribution aux charges de retraites, qui a pour objet de compenser le déséquilibre démographique entre le nombre des actifs qui s'élève à 260 000, et celui des pensionnés qui est proche de 400 000, la SNCF supportant elle-même, outre le coût des retraites « de droit commun », celui des avantages particuliers du régime cheminot.

A vrai dire, cette contribution, totalement indépendante de l'exploitation ferroviaire elle-même, trouverait plus logiquement sa place dans le budget du ministère du travail et je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître votre sentiment sur ce point.

Les sommes en cause étaient de 5 400 millions de francs dans le budget de 1978 et dépasseront 6 milliards de francs en 1979. Elles représentent donc plus du tiers des concours publics à l'entreprise, mais constituent plus exactement des concours à sa caisse des retraites.

De la même manière, la contribution versée au titre des charges d'infrastructure, qui atteint près de 2 500 millions de francs dans le budget de 1979, a un caractère conventionnel et est largement indépendante du trafic.

Elle a pour objet d'assurer une certaine égalisation des conditions de concurrence entre le rail, qui supporte l'entretien de son infrastructure, et la route.

Seules les charges fixes d'entretien afférentes aux marchandises font l'objet d'une compensation, les autres charges étant directement supportées par chaque mode de transport. Les bases de calcul n'ayant pas été actualisées depuis bientôt dix ans, la contribution inscrite est d'ailleurs assez largement sous-évaluée par rapport à ce qui résulterait d'un calcul strict.

Enfin, la contribution pour charges de passage à niveau est de nature similaire puisqu'elle revient à partager entre rail et route les frais de fonctionnement de ces installations communes. Elle atteint 420 millions de francs en 1979.

Ces différentes contributions représentent 58 p. 100 de l'aide globale de l'Etat à la SNCF, qui peut être évaluée au total à plus de 3 p. 100 du budget national.

A l'inverse, la subvention forfaitaire d'exploitation est destinée, pour une large part, à compenser les pertes de recettes résultant du refus par les pouvoirs publics des majorations tarifaires proposées par l'entreprise.

Cette subvention connaît les variations les plus marquées, tant à la hausse qu'à la baisse. Elle est passée de 1 milliard de francs en 1975 à 3 500 millions de francs en 1977, à la suite de la limitation à 6,5 p. 100, cette année-là, de la progression des tarifs. Elle régresse fortement depuis 1977 : elle était de 3 175 millions de francs en 1978 et sera de 2 600 millions de francs en 1979.

Mais il est clair que cette subvention ne peut se réduire plus fortement à l'avenir que si l'entreprise retrouve une certaine liberté tarifaire. En effet, les déficits cumulés de l'entreprise vont atteindre, en fin d'année, près de 5 milliards de francs.

Outre la charge financière que fait peser sur l'entreprise le financement de ces pertes par des moyens de trésorerie, les montants atteints sont tels que l'entreprise risque de ne plus trouver de prêteurs pour assurer sa solvabilité. L'entreprise ne pourra donc pas supporter longtemps des pertes croissantes.

Enfin, certaines contributions sont liées à la fois au trafic et aux tarifs, dans des sens d'ailleurs opposés : les compensations de charges de services publics — omnibus et banlieue — ont pour objet d'équilibrer financièrement des activités par nature non rentables et organisées selon des modalités arrêtées par les autorités publiques. Elles diminuent, toutes choses égales par ailleurs, avec la hausse des tarifs ou la croissance du trafic correspondant.

Les dépenses inscrites à ces titres pour le budget de l'Etat, en 1979, dépassent 2 100 millions de francs.

Les réductions tarifaires — essentiellement pour les familles nombreuses et les militaires — s'accroissent, évidemment, tant avec le trafic qu'avec le tarif. Elles représentent, au total, 1 730 millions de francs à la charge de l'Etat dans le budget de 1979.

Nous le constatons, les préoccupations qui étaient déjà celles exprimées dans le rapport Simon Nora, qui remonte à une dizaine d'années, demeurent d'actualité et la tendance est une évolution vers une liberté tarifaire en préservant les acquis sociaux les plus évidents, tout en réexaminant avec attention les dérogations qui pèsent lourdement sur l'exploitation de l'entreprise, sans toujours correspondre, il faut le dire, à de véritables nécessités sociales.

Afin de nous permettre de faire le point sur les évolutions souhaitées par le Gouvernement dans ce domaine qui, je le répète, trouve dans la presse quotidienne des échos passionnés, je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de bien vouloir nous rappeler les grandes orientations que vous comptez mettre en œuvre dans les années qui viennent.

La rubrique du dernier rapport de la Cour des comptes consacrée au train à grande vitesse a suscité un grand intérêt. Celui-ci s'est parfois traduit par des interprétations hâtives.

Aussi souhaiterais-je, monsieur le ministre, avoir votre sentiment sur ce moyen de transport qui me paraît correspondre aux modifications intervenues dans le mode de vie et de déplacement des Français.

Je crois savoir que des discussions sont en cours entre les pouvoirs publics et la SNCF pour parvenir à l'élaboration d'un contrat d'entreprise couvrant les années 1979 à 1982.

Je souhaite, bien entendu, que ces négociations aboutissent le plus rapidement possible, mais mon sentiment est qu'il convient de laisser cette entreprise assumer plus pleinement ses responsabilités, en lui accordant une plus grande autonomie de gestion, afin qu'elle puisse contribuer à redresser sa situation financière, diminuant ainsi les concours que les contribuables — qui ne sont pas tous des bénéficiaires de ses services — lui apportent.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je souhaitais vous faire à l'occasion de l'examen de votre budget par le Sénat. (*Applaudissements sur certaines travées de l'UCDP et à droite.*)

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

M. Bernard Parmantier. Monsieur le ministre, mes chers collègues, une politique des transports, en raison du rythme d'évolution des besoins, de la longueur du cycle de toute innovation — de dix à quinze ans pour le TGV, de dix à quinze ans également, ou même un délai supérieur, pour un avion nouveau — et en raison du coût et de la durée des infrastructures, s'inscrit

normalement dans le long terme. Mais elle doit, avant tout, s'efforcer de répondre aux besoins les plus urgents, donc de fixer les priorités pour le court et le moyen terme.

La coexistence de modes de transport concurrents, pouvant être également complémentaires, de statut privé ou public, lui assigne un rôle déterminant dans la défense de l'intérêt général.

Tels sont les principaux constituants d'une politique globale à partir de laquelle un budget annuel devrait s'élaborer et s'apprécier.

Telle n'était pas tout à fait, semble-t-il, votre logique, mais vous m'avez devancé en déclarant, au début de cette discussion, que le simple examen de cinq fascicules budgétaires ne permet pas de faire le lien avec la politique de transport que conduit le Gouvernement et ne permet pas non plus au ministre de faire connaître les choix retenus comme bases pour arrêter les composantes du budget. Vous avez précisé, en outre, que la coordination nécessaire entre les différents modes de transport n'apparaît pas.

J'avais le souci de parler de politique globale des transports et je suis donc un peu tenté de vous dire que, si j'apprécie cette franchise en forme d'autocritique, je me demande si nous ne devrions pas nous en tenir là et nous fixer rendez-vous pour un débat sur l'élaboration de la politique du Gouvernement en matière de transports.

Mais, bien que le véritable débat soit à venir, je vais formuler un certain nombre d'observations et de requêtes.

Vous avez évoqué la vérité des prix. Est-il possible d'aborder ce sujet sans parler aussi de la vérité des coûts ?

S'il est facile de connaître le montant des subventions directes que reçoit la SNCF — il faudrait, pour plus de clarté, faire figurer à part des sommes importantes, notamment celles qui concernent les pensions — nous ne connaissons pas le montant des subventions indirectes dont bénéficie le transport routier de marchandises. En effet, quelle est, en matière de voirie, la dépense, pour l'Etat et les collectivités locales, d'une charge à l'essieu de 8, 9, 11 ou 13 tonnes ?

On constate que le transport routier de marchandises se développe alors que le trafic SNCF diminue. Or, il ne faut pas être un grand spécialiste pour savoir que lorsqu'une locomotive tire soixante wagons le coût marginal est plus important que si elle en tire six, mais que les frais fixes sont les mêmes.

Tout à l'heure, on a cité Louis Armand ; nous pouvons tous être d'accord avec lui : le trafic ferroviaire, pour être rentable, ne doit pas descendre en dessous d'un certain seuil. Cela pose un autre problème, celui de la concurrence ; or celle-ci est défavorable au rail et, comme l'a dit mon ami M. Debarge, il est impossible d'en égaliser parfaitement les données.

Il est nécessaire de travailler en direction de la complémentarité. La voiture est irremplaçable pour le porte à porte ; elle est irremplaçable, dans certaines circonstances, pour le transport des familles ; mais elle est irremplaçable jusqu'à ce que sa concentration, jusqu'à ce que le rapport entre le volume des voitures et la surface de voirie crée des nuisances et des coûts qui deviennent insupportables pour la collectivité — et je passe sur tout ce qui touche au cadre de vie, à l'environnement et à l'écologie ! La situation est identique pour les camions et pour les autobus, qui ont leur spécificité, qui ont leur zone d'action et qui ne peuvent absolument pas être remplacés dans leurs tâches.

Monsieur le ministre, nous devons rechercher à combiner ces différents modes de transport. Des réalisations ont été opérées — je pense aux conteneurs, aux remorques rail-route — mais je crois que d'autres efforts d'innovation restent à accomplir. Lorsqu'on examine les réseaux, on est frappé par leur superposition. Prenons l'exemple simple du trajet Paris-Lyon : sur cet axe, nous avons la route, l'autoroute, le rail, le TGV bientôt et l'avion. Mais le « maillage » laisse des vides sur le territoire et il se crée des déserts en matière de transport auxquels correspondent souvent des déserts démographiques et des déserts économiques et industriels.

Une sorte de fatalité semble frapper le chemin de fer. Ainsi, là où il y a une faible densité démographique et peu de vie économique, le train n'est plus rentable, nous dit-on. On envisage alors la fermeture des lignes. Mais, lorsque la désertification des zones rurales a entraîné une densification des zones urbaines, on se trouve confrontés à des déficits considérables, lesquels entraînent à leur tour des fermetures de lignes ou de gares. C'est paradoxal ! Des déficits existent, c'est vrai, et nous les comprenons. Suivant l'économie de marché, le chemin de fer devrait alors disparaître à terme. Or, vous savez bien, monsieur le ministre — nous sommes tous d'accord sur ce point — que ce n'est pas envisageable.

Nous devons donc renverser la tendance. Quand on constate qu'une région se désertifie, se dépeuple, perd sa substance économique, ce qui entraîne un accroissement du coût du transport par rail, au lieu de supprimer la voie ferrée, mieux vaudrait envisager une autre politique d'aménagement du territoire, une politique de « revitalisation » des zones en perte de vitesse qui justifierait l'existence du chemin de fer, lequel pourrait redevenir un instrument du développement rural.

Je ne m'étendrai pas sur ce point, car un de nos collègues a fort bien décrit la situation de sa région et le rôle que le chemin de fer peut y jouer.

D'après certaines estimations, 20 p. 100 des familles n'effectuent aucun voyage au cours d'une année. C'est un point qu'il convient de souligner, car il montre qu'en ce qui concerne le développement du trafic de voyageurs des possibilités existent. Un effort de justice sociale doit être accompli pour que le chemin de fer soit un transport public accessible à tous.

Nous abordons là la notion de service public, et je voudrais, monsieur le ministre, qu'elle retienne toute votre attention.

Il serait souhaitable, afin de faciliter la circulation des groupes de jeunes touristes, des colonies de vacances, des habitants des villes surpeuplées — pour lesquels il faudrait envisager des « billets de week-end » et des « bons dimanche » — que vous vous engagiez dans une politique susceptible de favoriser la mobilité des personnes qui n'ont pas les moyens d'utiliser un moyen de transport autonome.

En ce qui concerne les inégalités, je ne parlerai pas des différences qui peuvent exister entre la région parisienne et la province, car elles sont très connues. Mais j'évoquerai les disparités qui existent à l'intérieur même de la région parisienne. Je vous citerai un exemple que m'a rapporté un fonctionnaire de cette assemblée qui habite Luzarches, à 34 kilomètres au nord de Paris ; il met, chaque jour, cinquante à cinquante-cinq minutes pour parcourir ces 34 kilomètres, et encore, lorsque le train n'a ni retard ni panne !

Un jour, à la suite d'une panne, ce fonctionnaire a écrit à la SNCF pour se plaindre à la fois de la durée du voyage et des désagréments dont il avait eu à souffrir à diverses reprises. On lui a répondu — pour le consoler sans doute ! — que cinquante minutes pour une distance de 34 kilomètres, c'était comparable à la durée des trajets Paris-Persan-Beaumont — 36 kilomètres — et Paris-Pontoise — 30 kilomètres — en train omnibus. Autrement dit, nous avons un exemple de mauvais fonctionnement, maintenant je peux vous en livrer trois d'un coup ! On n'est pas allé jusqu'à dire à cet usager qu'il aurait intérêt à habiter Lyon pour faire dix à quinze fois plus de kilomètres en deux heures au lieu d'une !

Il faut donc bien distinguer la situation au centre des agglomérations et celle qui existe dans leur périphérie. La région parisienne apparaît souvent comme très favorisée ; mais, monsieur le ministre, en y regardant de près, nous nous apercevons qu'il y a encore beaucoup d'efforts à faire.

Nos rapporteurs ont parlé excellentement de la nécessité de réaliser des économies d'énergie et de travailler à notre indépendance énergétique. J'ajouterai cette question : dans vingt ou trente ans, c'est-à-dire à l'horizon 2000, de quelle énergie disposerons-nous ? A cet égard, je pense que le chemin de fer est particulièrement bien placé pour utiliser l'électricité issue de sources nouvelles d'énergie. Pensant aux générations futures, vous ne devez donc pas vous hâter de fermer certains réseaux qui, aujourd'hui, ne sont pas rentables, mais qui, demain, pourraient le devenir.

Je voudrais, si M. le président me laisse encore quelques instants, illustrer mon propos par un exemple particulier. C'est un cas limite, qui cumule tous les handicaps. Je veux parler du réseau de la Corse, qui se développe et qui constitue un excellent élément d'observation et d'expérimentation et peut-être d'extrapolation.

C'est un chemin de fer à voie métrique unique qui joint Bastia à Ajaccio sur 160 kilomètres et dessert Calvi par une bretelle de 47 kilomètres partant de Ponte-Leccia. C'est donc, sur cette partie importante de son parcours, un chemin de fer de montagne, qui traverse des régions peu peuplées, non industrialisées et dont le trafic de marchandises est nul — c'est la raison pour laquelle j'ai parlé de l'accumulation des handicaps.

Selon les critères de rentabilité habituels — qui sont ceux auxquels vous pensez lorsque vous parlez de la politique à promouvoir et à poursuivre — ce chemin de fer était donc non rentable, d'autant plus que la vétusté de son matériel, le degré de délabrement de sa voie, qui était certainement l'une des plus dégradées de tous les pays sous-développés — c'était quelque chose d'absolument effarant ! — avaient un effet dissuasif sur la clientèle.

Sa suppression fut décidée. Mais la population concernée s'y opposa et, sauvé, le chemin de fer de Corse connaît un début de restauration : amorce de la réfection des voies, qui est encore loin d'être achevée, et remplacement de quelques autorails par des engins modernes, plus légers et très confortables.

Les résultats sont positifs : 287 117 voyageurs en 1973 et 454 691 en 1977. La progression de la clientèle s'est accentuée au cours des deux dernières années en raison de deux initiatives : premièrement, entre l'île-Rousse et Calvi, la voie ferrée longe la mer et un service de trains-tramways dessert les plages ; celui-ci a été utilisé par 30 979 voyageurs en août 1977 et 43 891 en août 1978 ; deuxièmement, un service suburbain partant de la gare de Bastia a connu également une forte croissance.

Pour l'ensemble du réseau, le nombre de kilomètres-voyageurs est passé de 3 149 773 en juillet 1977 à 3 850 712 en juillet 1978, sans qu'il y ait mise en route de nouveaux convois. C'est ce qui explique qu'en été on soit arrivé à saturation. Je me permets d'insister auprès de vous, monsieur le ministre : il semble que nous soyons arrivés à un seuil au-delà duquel on risque de constater un effet dissuasif. Il faut donc que vous donniez à ce réseau les moyens d'acquiescer les quelques engins nouveaux dont il a besoin pour échapper à l'asphyxie qui le menace en période de pointe, pour desservir la faculté de Corte, dont vous savez qu'elle doit ouvrir à la rentrée prochaine, et pour lui permettre, après une réussite aussi exemplaire, de faire face à toutes les difficultés que je viens d'énumérer.

Monsieur le ministre, je vous prie d'excuser la longueur de mon propos sur ce cas particulier, mais je crois qu'il était nécessaire que j'insiste, eu égard aux problèmes qui se posent à cette région.

En tant que sénateur de Paris, j'attache, certes, un prix particulier au développement des transports et à leur adaptation dans la région parisienne où beaucoup a déjà été fait — je le reconnais — mais où il reste encore beaucoup à faire, ne serait-ce que mener, dans la zone centrale de la région parisienne, une politique plus nettement et plus résolument favorable aux transports publics, pour toutes les raisons que j'ai énoncées. Mais j'ai voulu montrer qu'il m'était agréable également de défendre les intérêts d'un département français qui n'est, certes, pas oublié — j'ai examiné les crédits que vous lui avez consacrés — mais qui mériterait un petit effort supplémentaire dont les effets seraient très importants dans de nombreux domaines.

Pour terminer, je voudrais évoquer brièvement le rapport Guillaumat et la position des socialistes à son égard, qui résumera l'essentiel des propos que je viens de tenir.

Dès son introduction, le rapport Guillaumat indique que la commission « a abordé le sujet de façon globale en s'efforçant de dégager l'alternative fondamentale qui lui paraissait gouverner l'avenir de la gestion des transports interurbains, le maintien dans l'économie de marché ou la centralisation autoritaire ». La proposition de départ me paraît déjà suffisamment orientée pour en annoncer la conclusion.

Je vois que M. le président s'impatiente, et je vais donc conclure. Nous socialistes, nous sommes très attachés à la liberté de choix des usagers, mais les règles de fonctionnement du marché des transports ne doivent pas être élaborées en fonction du seul impératif de rentabilité « monétaire » ; elles doivent prendre en considération un certain nombre d'autres paramètres, tout aussi fondamentaux selon nous, tels que la sécurité des Français, la protection de leur cadre de vie, la lutte contre les nuisances, la mise en œuvre d'une véritable politique d'aménagement du territoire, le respect des obligations de service public, le maintien, autant que faire se peut, de notre indépendance énergétique par une politique rigoureuse d'économie d'énergie.

Je ne comprends pas, monsieur le ministre, étant entendu que nous devons, pour résoudre les problèmes qui nous sont posés, travailler dans une perspective à long terme, et que, dans une économie libérale, la rentabilité maximale dans un minimum de temps est déterminante, comment nous pourrions parvenir efficacement à une planification et à une complémentarité que nous estimons souhaitables en raison de tous les impératifs économiques, énergétiques et sociaux que nous avons, les uns et les autres, abordés aujourd'hui. (*Applaudissements sur les traversées socialistes et communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Giraud.

M. Michel Giraud. La progression que traduit le budget que vous nous présentez, monsieur le ministre, par rapport à celui de 1978, n'est, globalement, que de 6,2 p. 100. Elle est donc sensiblement moindre que celle de l'ensemble du budget.

Je constate un élément de satisfaction, la réduction de la subvention d'équilibre à la SNCF, mais, en revanche, un sujet

d'inquiétude, la stagnation, pour ne pas dire la diminution, des autorisations de programme, compensée toutefois par une augmentation sensible des crédits de paiement.

A propos de votre budget des transports terrestres se posent, à nos yeux, un certain nombre de problèmes. Vous me permettez d'en évoquer rapidement trois : les règles du service public, la décentralisation des transports locaux et le financement des investissements.

D'abord, j'évoquerai les règles du service public. Deux principes de base sont à prendre en considération. D'une part, en matière de transports en commun, le caractère de service public doit être nettement affirmé et préservé. D'autre part, le déficit de gestion ne doit pas être considéré comme une fatalité.

Comment concilier ces deux principes ? Difficile équation. Deux moyens devraient permettre d'y tendre, premièrement l'élaboration d'une politique tarifaire responsable, deuxièmement le contrôle rigoureux des sociétés de transport.

En premier lieu, l'évolution des tarifs en 1978 s'est traduite par des augmentations de rattrapage rapide. Elles ont été mal accueillies, ce qui ne signifie pas qu'elles n'étaient pas nécessaires. Mieux vaut toutefois, à l'avenir, éviter les paliers trop importants et procéder à un réajustement progressif et régulier du niveau tarifaire, c'est-à-dire de la part du coût réel du service supportée par l'usager.

Il importe, en revanche, d'élaborer un système d'aide personnalisée aux transports qui permettrait de soulager, de façon plus sélective, plus équitable et plus efficace, les catégories d'usagers les moins favorisées. C'est là le corollaire essentiel à tout processus de rapprochement de la vérité des prix.

Dans ce cadre et dans cet esprit, l'indemnité mensuelle de transport dont bénéficient tous les salariés depuis 1948, et qui est de 23 francs uniformément depuis 1970, pourrait être repensée.

En deuxième lieu, j'en viens au contrôle rigoureux des sociétés de transport. Si l'usager est appelé à participer à l'effort — et c'est l'appel qu'on lui lance — c'est d'abord aux entreprises qu'il appartient de limiter les coûts. La « vérité des prix », c'est d'abord la « vérité des coûts », et je rejoins sur ce point les propos de l'orateur précédent. Il ne s'agit pas d'instituer un régime de contrôle inquisiteur. Il importe, en revanche, de développer, au niveau des sociétés de transport en commun, un sens plus aigu de la responsabilité et de la compétitivité.

En ce qui concerne la décentralisation des transports locaux, c'est le deuxième problème que je voulais évoquer, l'instauration des schémas régionaux de transport est une excellente initiative que mon groupe approuve sans réserve. Le récent débat sur les transports d'intérêt local a prouvé, si besoin était, l'ampleur du problème posé par les transports publics dans bon nombre de régions, en particulier dans les régions de montagne ou dans les zones rurales les plus défavorisées.

Dans bien des cas il est devenu très problématique de se rendre par les transports publics au chef-lieu de département, voire au chef-lieu de canton. L'intérêt d'une telle mesure de décentralisation est également incontestable dans les régions de forte densité. Les expériences engagées dans la région îloise sont, à cet égard, significatives. Puis-je ajouter d'ailleurs que la région d'Île-de-France, qui attend de se voir octroyer les moyens de pouvoir assurer les responsabilités que lui confère la loi, en ces termes : « La région définit la politique des transports et assure sa mise en œuvre... » n'entend pas être privée de cette délégation de compétences ? Mais je connais, monsieur le ministre, votre engagement à ce sujet et vous l'avez confirmé devant l'Assemblée nationale tout récemment.

C'est en effet dans le cadre régional que peuvent le mieux s'appréhender, en étroite concertation avec les collectivités locales, notamment les départements, les besoins réels. C'est également dans ce cadre que doivent se coordonner transports nationaux et transports locaux. Si l'on veut vraiment démultiplier la responsabilité, si l'on veut enraceriner la démocratie, il est essentiellement souhaitable, dans ce domaine comme dans d'autres, de chercher à rapprocher le niveau de la décision de son niveau d'application.

Le troisième problème a trait au financement des investissements.

J'ai souligné que la progression de 27,9 p. 100 des crédits de paiement était, en comparaison de l'évolution globale du budget général, satisfaisante. Elle justifiera le vote de mon groupe. Les autorisations de programme promettent, quant à elles, de prendre en compte des créations et des modernisations indispensables.

Le train à grande vitesse mettra prochainement Lyon à deux heures de Paris. En ce qui concerne la région d'Île-de-France je sais, monsieur le ministre, les efforts que vous avez, personnellement, déployés pour satisfaire les volontés politiques du

conseil régional, notamment celles relatives non seulement à la réalisation de la ligne Ermont—Pereire, qui amorce la seconde génération de l'interconnexion, mais surtout à la prolongation de la ligne de métro n° 7 vers Villejuif, dont vous avez bien voulu me confirmer, ici même, l'engagement, le 14 novembre dernier.

Permettez toutefois que je me fasse l'interprète de la grande inquiétude de tous les élus de la région d'Ile-de-France, toutes tendances confondues, au vu de la constante réduction, en valeur absolue et en valeur relative, de l'enveloppe qui la concerne et qui conditionne, vous le savez, du fait des clés de financement, l'effort financier de l'établissement public régional.

N'oubliez pas, monsieur le ministre, qu'en dépit de l'énergie politique de freinage infligée, ou acceptée par la région, de l'heureuse — j'insiste sur cet adjectif — stabilisation de sa population à moins de 10 millions d'habitants, de la réduction sensible de ses activités économiques, notamment industrielles, celle-ci compte néanmoins 5 millions de travailleurs qui passent chaque jour 10 millions d'heures dans 18 millions de déplacements.

Et puis, en matière de financement des grandes infrastructures, un autre souci m'anime. Ne serait-il pas logique de faire davantage appel à l'emprunt dès lors qu'il s'agit d'équipements lourds destinés à servir plusieurs générations ?

A cet égard — pardonnez que je m'y réfère à nouveau — l'exemple de la région d'Ile-de-France est particulièrement flagrant. Empruntant moins qu'il n'avance à la SNCF et à la RATP, l'établissement public fait plus qu'autofinancer sa propre contribution, dont vous savez qu'elle est très importante. Ce n'est pas normal.

Un appel plus important à l'emprunt, notamment à l'emprunt public, permettrait d'accélérer la réalisation des programmes et de répondre à l'attente du secteur des travaux publics, dont l'activité, vous le savez, influence sensiblement le niveau général de l'emploi.

Tels sont, monsieur le ministre, les trois problèmes que je voulais évoquer rapidement. Permettez-moi cependant de vous faire part d'une dernière réflexion avant de conclure.

La création d'un ministère des transports regroupant tous les transports, notamment les transports ferroviaires et les routes, constitue, à notre avis, une excellente initiative.

Elle permet la cohérence et vous lui donnez sa dimension. Excellente initiative, dis-je, mais à une condition, que j'exprime sous forme de vœu ardent : qu'il n'y ait jamais substitution des priorités, puisque toute politique d'aménagement cohérente appelle leur complémentarité. *(Applaudissements sur les travées du RPR, de l'UCDP et à droite.)*

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

M. Bernard Hugo. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'augmentation des crédits de la section commune résulte, pour l'essentiel, de transferts et non d'une augmentation des moyens, le seul fait réellement nouveau étant la majoration des dotations à l'institut de recherche des transports.

Avec 17,4 milliards de francs, les dépenses de la section « transports terrestres » n'augmentent que de 5,8 p. 100 réellement, soit sensiblement moins que l'ensemble du budget de l'Etat en 1979.

Les subventions d'exploitation versées à la SNCF et à la RATP n'augmentent que de 5,3 p. 100 et les autorisations de programme sont en diminution de 0,1 p. 100. L'examen des différents budgets démontre la remise en cause des crédits nécessaires à la réalisation des objectifs envisagés.

La politique actuelle conduit à une détérioration de la qualité du service offert en matière de transports en commun. Le manque de crédits se traduit par une insuffisance, voire une réduction des effectifs, des fermetures de lignes et d'établissements, le démantèlement d'ateliers de réparation et d'entretien, l'absence criante de transports de rabattement et de desserte.

Les transports pèsent lourdement sur les travailleurs. Ils prennent un temps de plus en plus long, ils accroissent encore la fatigue, ils écrasent les budgets familiaux de manière souvent comparable au logement, ils pèsent sur la liberté en matière d'emploi et de loisirs, ils dégradent le cadre de vie. Les trajets domicile—travail prennent entre une heure et deux heures par jour sur le temps de vivre, parce que les emplois et les logements sont de plus en plus éloignés et parce que les moyens de transport sont notoirement insuffisants. Entassement dans les transports en commun, détours importants, embouteillages fréquents, attentes longues aux arrêts de bus, stationnement problématique, tout cela équivaut à un énorme gâchis humain et économique.

Le transport peut être source de profit, soit qu'il s'agisse de la production des moyens de transport, soit qu'il s'agisse de leur exploitation. Dans l'état actuel des techniques, l'automobile est beaucoup plus rentable — au sens privé du terme — que les transports collectifs. Elle intéresse à la fois les trusts de la sidérurgie-métallurgie, les monopoles de l'automobile, les pétroliers, les compagnies d'assurances, les grandes sociétés autoroutières. Cependant, les profits retirés de l'automobile n'excluent pas que certains capitaux soient investis dans les transports collectifs, mais sous réserve que l'Etat ou les collectivités locales couvrent toutes les dépenses non rentables et ne leur laissent que les seules activités réellement profitables. C'est ainsi que Matra bénéficie d'aides généreuses de l'Etat pour la mise au point de techniques nouvelles de transport et qu'une seule société, liée à la Banque de Paris et des Pays-Bas, est en passe de gérer seule une vingtaine de réseaux de transports collectifs, ce qui représente plus de la moitié du trafic des transports en commun en province.

L'Etat perçoit actuellement 85 p. 100 des recettes fiscales directes et indirectes versées par les habitants de la région parisienne, alors qu'il ne participe que pour un tiers environ au financement des équipements collectifs de transports. L'écart est encore plus grand pour la province. L'ensemble des entreprises de la région parisienne, quant à elles, paient en taxes diverses, y compris celles qui grèvent la circulation des véhicules utilitaires, 28 p. 100 du coût général des transports de la région parisienne. La proportion est sensiblement plus faible pour les agglomérations de province. Il est clair que cette proportion ne correspond nullement au service qui leur est rendu, car on peut estimer à 60 p. 100 la part du coût des transports imputables aux déplacements « domicile—travail—affaires » pour la région parisienne.

Dans le rapport Guillaumat, on peut lire cette phrase inacceptable : « Toute notion de service public est un mythe dont il convient de se débarrasser au plus tôt ». On comprend mieux alors pourquoi les crédits sont insuffisants.

D'ailleurs, vous l'avez déclaré, monsieur le ministre : l'Etat entend accorder à la SNCF le plus vite possible une liberté totale sur le plan tarifaire. De même, M. le Premier ministre a estimé, lui, « qu'il fallait faire payer à leurs prix les services rendus ». On voit bien par là que le rapport Guillaumat correspond bien à ce que vous envisagez : faire payer les services rendus à leur « juste prix ». Mais pourquoi ne pas appliquer cette décision aux multinationales qui, elles, ont toujours bénéficié de régimes de faveur par la SNCF ? Lorsque l'on évoque le déficit de cette société nationale, pourquoi oublier de les mentionner, comme on oublie de citer également les frais financiers et les impôts qui pèsent sur elle, ou le fait que les difficultés des secteurs sidérurgiques et de la construction se répercutent très fortement sur l'évolution du trafic marchandises ?

En moins de quarante ans, la longueur des lignes exploitées par notre société nationale est passée de 42 000 à 34 000 kilomètres, tandis que le nombre de cheminots a été ramené de 514 000 à 265 000 — 67 000 au cours de la dernière décennie — alors que le trafic augmentait de 17 p. 100. Dans le même temps, le prix du billet de deuxième classe a été multiplié par quatre, mais par deux seulement celui de la tonne de marchandise transportée au kilomètre.

Rotation plus importante des matériels, fatigue des personnels, insuffisance de surveillance et d'entretien ont des incidences sur la qualité des services rendus aux usagers et se traduisent notamment par des retards des trains de banlieue. Je rappelle ici la question écrite que je vous ai posée concernant les retards et les mauvaises conditions de transport constatés sur la ligne Argentan—Paris, qui ont provoqué la colère des usagers, à qui, pour toute concertation, vous avez envoyé les CRS.

En réponse aux remarques des personnels sur l'insécurité grandissante, pouvons-nous accepter, monsieur le ministre, votre déclaration devant la commission de l'Assemblée nationale concernant la mise en circulation des rames automotrices permettant d'acheminer le courrier entre Paris et Caen : « Exiger deux agents de conduite de la SNCF est excessif, alors que l'employé des postes et télécommunications chargé de surveiller le courrier pourrait très bien remplir le rôle d'agent d'accompagnement de train » ?

La société nationale, dans les périphéries urbaines, dispose de lignes radiales ou de rocades qu'elle est obligée de sous-traiter au trafic des voyageurs ; elle est tenue de fermer des gares au nom de la rentabilité, comme à La Tour-du-Pin, qui n'est malheureusement pas un cas isolé. Le développement du réseau ferroviaire n'est pas prévu dans les investissements prioritaires de l'Etat et nous pouvons encore mieux nous en rendre compte à la lecture du rapport Guillaumat — encore

lui ! — qui propose l'abandon de 20 000 kilomètres supplémentaires de voies ferrées et la fermeture de 1 500 nouvelles gares ! Dans l'esprit du rapporteur, l'Etat ne pourrait d'ailleurs renouveler sa concession à la SNCF en 1982 que pour un service « contracté ». Nous assistons là à l'agonie d'un grand acquis de l'Etat français.

En ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens, les investissements connaissent un ralentissement en francs constants. Le nombre des autobus en circulation n'est pas appelé à augmenter. La régie est amenée à réviser plusieurs projets : le prolongement de la ligne 7, au sud, n'aura pas lieu avant 1980 ; celui de la ligne 5 pas avant 1983, comme celui de la ligne 7 au nord ; quant à celui de la ligne 4 vers Montrouge, il ne sera pas financé avant 1985 dans le meilleur des cas.

De 1898 à 1939, il a été construit à Paris 147 kilomètres de lignes de métro. De 1939 à 1978, 35 kilomètres seulement ont été ouverts dans la région parisienne, dont on connaît pourtant l'extension. Dans la même période, les tramways de nos villes de province ont été désaffectés parce que non rentables et parce que la voiture allait pouvoir régler tous les problèmes. Sous les mêmes prétextes, les réseaux de transports collectifs ont été réduits à l'agonie et parce que, à l'évidence, l'automobile ne peut répondre à tout, on envisage le retour aux transports en commun, mais à la charge des collectivités locales et des usagers. Tel est le débat que nous avions ces jours derniers.

On assiste à ce sujet à diverses tentatives pour faire supporter aux collectivités locales des transferts de charges nouveaux. Aux demandes faites par les communes auprès de la RATP, on oppose les critères de rentabilité, mais, lorsqu'il s'agit de l'APTR, l'association professionnelle des transporteurs de la région parisienne, on oblige les collectivités locales à supporter le déficit pour une qualité de service souvent moins satisfaisante.

Les équipements routiers ne sont pas épargnés par l'austérité. Les dernières années ont vu la plupart des opérations importantes repoussées, notamment en région parisienne. Parmi les aides de l'Etat dont les monopoles ont besoin, la voirie urbaine n'a pas nécessairement la priorité, mais l'usage de l'automobile et des transports routiers de marchandises exige des investissements routiers de plus en plus lourds. Les conséquences, les automobilistes les connaissent bien et il faut, de plus, la lutte opiniâtre des élus et des populations pour empêcher l'installation des péages urbains, qui permettent d'offrir un cadeau royal aux sociétés d'autoroutes privées.

A cela, il faut également ajouter le cortège de nuisances diverses, qui, pour être moins perceptibles que les accidents, n'en touchent pas moins toute la population, à commencer par les plus défavorisés, qui ne peuvent fuir leurs effets. Pollution atmosphérique, bruit, dégradation des sites viennent pour beaucoup de l'usage intensif de l'automobile, faute de choix réel. Les réalisations effectuées au plus faible prix, qu'il s'agisse d'autoroutes urbaines ou péri-urbaines, négligent la santé et la tranquillité des populations voisines.

A ce point de mon propos, je voudrais vous faire part également d'une communication de notre collègue Mme Hélène Luc au sujet de la réalisation de l'autoroute A 86 dans le Val-de-Marne, qui devrait permettre d'améliorer d'une manière très appréciable la circulation dans ce département. Il faut aussi que cette autoroute permette une amélioration de la vie des riverains et l'autoroute A 6-B 6 doit servir, à cet égard, de contre-exemple. Il est donc nécessaire que l'autoroute A 86 soit réalisée en collaboration étroite avec les élus et les comités de défense.

En ce qui concerne les autoroutes de liaison, pouvons-nous également accepter, monsieur le ministre, votre réponse à un député du Bas-Rhin : « Le principe demeure, comme par le passé, celui du financement par l'usager. Il n'est pas envisagé de gel des tarifs qui pénaliserait les sociétés concessionnaires et irait à l'encontre du but poursuivi. En revanche, une harmonisation progressive des tarifs est prévue de manière à réduire les disparités tarifaires qui pourraient exister actuellement entre différentes sections autoroutières et plus généralement entre autoroutes anciennes et autoroutes récemment mises en service. Cette harmonisation sera réalisée en modulant les hausses annuelles de péage, les tarifs les plus élevés connaissant une progression moindre. »

Vous appelez cela « équité », mais pour qui ? Sûrement pas pour les usagers. Même si l'on acceptait le principe du péage, ce qui n'est pas notre cas, ne croyez-vous pas que l'harmonisation devrait se faire vers le prix le plus faible ? Les autoroutes anciennes sont déjà amorties, vous le savez bien.

Le budget que vous nous proposez, monsieur le ministre, étant loin de répondre à ces critères et aux aspirations des Français, vous ne serez pas étonné que nous votions contre. (Applaudissements sur les travées communistes. — M. Parmentier applaudit également.)

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

M. Pierre Labonde. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ferai une brève intervention. J'aurai l'occasion, monsieur le ministre, de vous entretenir plus longuement des voies navigables cet après-midi ou dans la soirée, notamment de l'aménagement de la Seine à grand gabarit de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine.

J'évoquerai simplement aujourd'hui les deux projets autoroutiers de la A 26 et de la A 5 intéressant le département de l'Aube. A l'heure actuelle, des bruits divers cheminent sur la mise en œuvre de ces projets. Le projet relatif au tronçon Chaumont—Troyes sera-t-il maintenu et poursuivi par la suite jusqu'à Châlons et Reims ? C'est un point fort important qui, à l'heure actuelle, préoccupe les organisations socio-professionnelles du département — chambre de commerce et chambre d'industrie — ainsi que les élus locaux.

En tant qu'ancien président de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural, j'assiste encore aux travaux de celle-ci. Nous cherchons à acquérir des terrains afin d'effectuer des échanges avec les propriétaires qui seront expropriés en vue de la construction de l'autoroute, ce qui donnerait d'ailleurs satisfaction aux pouvoirs publics. Or, les crédits des sociétés d'aménagement foncier sont limités. Nous ne pouvons donc pas continuer à acheter des terrains pour la construction d'une autoroute si celle-ci ne doit être réalisée que dans un avenir assez lointain.

Monsieur le ministre, je voudrais vous entretenir aussi des routes nationales. Comme vous le savez, ces dernières ont fait l'objet, pour la plupart, d'un transfert aux départements. Je suis l'un de ceux qui ont peut-être le moins protesté à ce sujet.

En effet, depuis qu'elles sont à la charge du département, ces routes sont mieux entretenues. Pour notre part, nous les avons toutes mises hors gel. Mais les subventions actuellement accordées par le ministère sont vraiment trop restreintes, car elles n'ont jamais été actualisées. Je vous demande simplement, conformément à un vœu présenté lors du dernier congrès de l'association des présidents de conseils généraux, de les actualiser. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le ministre, je voudrais soulever deux questions très brèves.

La première concerne les ceintures de sécurité. J'ai déjà, à plusieurs reprises, souligné devant le Sénat les dangers que peut présenter la ceinture de sécurité. J'ai rappelé à l'époque que le Conseil constitutionnel avait déclaré non constitutionnel le droit de visite des véhicules.

Depuis lors il s'est passé un certain nombre de faits nouveaux. Les cours d'appel de Paris, de Lyon et de Besançon ont rendu des arrêts établissant que les accidents dont elles avaient à connaître auraient eu des conséquences beaucoup plus graves si les victimes avaient été « ceinturées ».

Un congrès médical, qui s'est tenu à Dijon, voilà un an, a dressé une liste des nombreux méfaits de la ceinture de sécurité — fractures du sternum, compressions abdominales, paralysies — et rappelé qu'il existe bien d'autres procédés pour limiter le nombre des accidents de la route.

On peut dire aujourd'hui que nous sommes devant des résultats vérifiables en ce qui concerne le problème des ceintures de sécurité.

Je voudrais également rappeler qu'un des arguments invoqués par les services pour justifier le port de la ceinture s'est retourné contre eux. On nous a dit : « Les primes d'assurance diminueront si le port de la ceinture de sécurité se généralise ». Or il n'y a jamais eu de réduction. Alors, peut-être pour nous amuser, on m'a répondu, lors d'une question orale que j'avais posée à l'un de vos prédécesseurs, s'il n'y avait pas eu de réduction, il y aurait eu, en revanche, augmentation si le port de la ceinture de sécurité n'avait pas été rendu obligatoire.

Je repousse ce genre d'ironie. Monsieur le ministre, je vous pose donc une question directe : on vous a prêté l'intention d'exiger le port de la ceinture de sécurité dans les villes. Je connais trop votre clairvoyance pour penser que vous accepterez un projet aussi indéfendable.

Je dois vous prévenir par avance que si pareille mesure était prise, je ferais personnellement campagne, par la plume et par la parole, pour demander aux usagers de la route de refuser d'appliquer une telle mesure. On ne voit pas d'ailleurs comment vous pourriez la faire appliquer et la faire respecter, étant donné l'insuffisance manifeste des effectifs de police pour assurer la sécurité des habitants et mener la lutte contre le gangstérisme, le vol et la violence.

On nous dit : « Il n'y a pas assez d'agents pour assurer la sécurité dans les villes » et, maintenant, on nous parle d'imposer la ceinture de sécurité !

Si vous preniez une telle mesure, ou elle ne sera pas appliquée — et j'ai le regret de vous dire que ce serait ridicule — ou alors il faudra augmenter de façon considérable le nombre de ceux qui seraient chargés d'en vérifier la stricte application.

Ma deuxième observation concerne le problème de la circulation dans la région parisienne.

Dans leurs très intéressantes interventions, MM. Giraud et Hugo ont traité de ce problème. Je voudrais insister sur un point précis mais essentiel, celui des parkings autour des principales gares de notre région, notamment des stations du RER.

M. Giraud a rappelé que les entraves à la circulation dans la région parisienne représentaient dix millions d'heures et dix-huit millions de déplacements.

Si l'on veut faciliter la circulation sur les routes d'accès vers Paris et à la sortie de Paris, notamment aux heures de pointe, il faut que les habitants d'une région de dix millions d'habitants puissent utiliser de plus en plus les transports publics, notamment le train et le métro express.

Or, cela est impossible si on ne développe pas, d'une façon considérable, les parkings autour des gares du chemin de fer ou du RER, car la diffusion de l'urbanisation, qui a été acceptée d'ailleurs avec regret par les élus de la région parisienne, nous prouve qu'il est essentiel et urgent que ceux qui, des heures durant, circulent si difficilement sur les routes puissent laisser leur voiture dans des parkings de dissuasion. C'est la raison pour laquelle je compte beaucoup que vous nous apporterez sur ce point une réponse positive et je vous en remercie par avance.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai suivi avec beaucoup d'attention les exposés des rapporteurs et des différents intervenants qui se sont succédé pour l'examen des crédits de la section commune et de la section transports terrestres. L'essentiel des propos — et ce n'était pas surprenant — concernait les transports terrestres et non la section commune, dont le rôle est extrêmement modeste et qui appelle peu de commentaires.

En revanche, l'examen de la section des transports terrestres a amené, tant les rapporteurs que les intervenants, à me poser de multiples questions. Ce n'est pas étonnant car le volume de ce fascicule est important : plus de 17 milliards de francs. En fait, plus de la moitié du budget du ministère des transports a trait aux transports terrestres. Mais sur ces 17 411 millions de francs, 95 p. 100 du fascicule correspondent à des subventions qui sont versées, soit à la SNCF, soit à la RATP.

Ce pourcentage illustre le caractère un peu artificiel de ce budget « transports terrestres » et la marge d'intervention très limitée qui est laissée au ministre.

Les rapporteurs, tant dans leurs textes écrits que dans leurs interventions orales, ont été très complets. Certains sénateurs, comme M. Millaud, ont fait une analyse très détaillée de tel ou tel chapitre. Cela m'évitera de reprendre en détail l'analyse de ce budget, car le Sénat, par les rapports qu'il a à sa disposition, et à la suite des commentaires oraux qui ont été faits est maintenant fort bien informé.

Mon ambition, ce matin, est de centrer mon intervention sur deux points : d'abord la SNCF et la concurrence rail-route, ce qui correspond d'ailleurs à une demande du rapporteur, M. Billimaz et à des préoccupations du rapporteur de la commission des finances, et ensuite les problèmes de transports urbains.

D'autres questions ont été évoquées à propos de la batellerie par M. Debarge. Mon intention est de les traiter globalement cet après-midi lors de l'examen du fascicule sur les voies d'eau.

M. Billimaz a parlé de l'aviation du troisième niveau. Je pense traiter plus à fond cette question dans le budget de l'aviation civile.

M. Labonde m'a posé des questions qui sont très précises, mais qui relèvent du budget des routes. Néanmoins, je voudrais le rassurer : la prolongation de l'autoroute de Langres à Chaumont vers Troyes est inscrite dans le traité de concession ; entre Troyes et Chalons-sur-Marne, la question est de savoir quelle sera la meilleure formule : autoroute ou deux fois deux voies séparées ?

Je ne suis pas en mesure, actuellement, de lui donner une réponse, mais il est certain que l'A 26 devant être réalisée de Calais à Reims, Reims—Châlons étant réalisée en liaison autoroute et Troyes-Langres devant l'être dans les années qui viennent, il

serait incompréhensible qu'il n'y ait pas simultanément un aménagement entre Chalons et Troyes. Doit-il être autoroutier ou à deux fois deux voies ? C'est l'une des questions que j'examinerai cet après-midi.

Vous m'avez posé également une question sur les routes nationales qui ont été transférées aux départements. J'aurai également l'occasion d'en parler cet après-midi. Je dois dire néanmoins que votre pessimisme sur la non-actualisation des crédits versés par l'Etat ne me semble pas justifié, puisque cette situation sera corrigée grâce aux travaux qui ont pu être conduits en liaison très étroite avec le rapporteur général de la commission des finances. Un amendement de correction, modeste, certes, vous sera présenté.

Enfin, M. le président de la commission des finances m'a interrogé sur deux problèmes très spécifiques qui échappent, d'ailleurs, à toute traduction budgétaire, mais auxquels je voudrais répondre.

Sur le premier point, la question de M. Bonnefous était la suivante : « Est-il dans vos intentions d'étendre en ville l'obligation de la ceinture de sécurité ? »

Je lui réponds qu'il n'y a aucune proposition du ministère des transports sur ce point.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. La seconde question concerne l'aménagement de parkings près des stations de R. E. R. ou des stations terminales de métro.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Et des chemins de fer !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Effectivement.

La remarque du président Bonnefous est de bon sens. Elle devrait se traduire par des priorités en matière d'investissement.

Lors d'un récent débat à l'Assemblée nationale, j'ai pu me rendre compte des difficultés qu'il y avait à concilier les choix de la région, les initiatives de la tutelle et les crédits versés par l'Etat pour la réalisation de ces initiatives. J'ai pu, pour Saint-Nom-la-Bretèche — mais c'est un problème très ponctuel — apporter une réponse très positive.

A Saint-Germain-en-Laye, pour prendre un exemple, il est évident qu'il est nécessaire de construire des parkings, mais le coût de cette construction est gigantesque. C'est lors de l'établissement des terminaux que ces problèmes auraient dû être étudiés. Le fait qu'ils ne l'aient pas été n'atténue la responsabilité ni de la région ni surtout de l'Etat. Il faudra bien trouver une solution pour mettre fin à l'absurdité actuelle.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais revenir sur les deux points qui ont été au centre des préoccupations exprimées par presque tous les intervenants : les problèmes qui concernent la SNCF et ceux qui intéressent les régions urbaines.

Je serai, avec votre accord, un peu plus long que je ne l'avais été à l'Assemblée nationale sur la SNCF, car il se dit des choses inexactes — je pense avec bonne foi — que je voudrais corriger afin que nous ayons une vue aussi claire que possible de la politique que le Gouvernement entend conduire.

On parle beaucoup des chemins de fer et de la SNCF en ce moment. Il faut dire que tout y concourt : les grèves répétées avec les conséquences qui en résultent pour les usagers, les critiques à l'égard des arrêts supprimés, les retards importants qui ont été signalés et rappelés par certains d'entre vous, les charges budgétaires supportées par la collectivité, enfin le rapport Guillaumat dont je regretterai presque, par honnêteté intellectuelle, d'en avoir autorisé la publication. (*Exclamations sur les travées communistes.*) Les motivations ne sont pas toujours claires.

Il faut d'abord affirmer, parce que c'est une évidence, qu'il y aura toujours un chemin de fer. Celui-ci constitue, en effet, un moyen irremplaçable pour les transports de masse, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises.

Ceux qui prétendent que la politique du Gouvernement conduit à sa disparition disent un absurdité. Je dois toutefois avouer que je ne l'ai pas entendu dire ce matin dans cette assemblée.

On a essayé de laisser croire que la politique constante du Gouvernement était la réduction du rôle du chemin de fer. Cela n'est pas vrai. Chaque année, l'Etat consacre une masse croissante de crédits pour l'exploitation du chemin de fer : ceux-ci atteindront en 1979, à divers titres — M. Millaud a eu raison de poser des questions sur la justification de l'inscription de tel ou tel titre au sein de ce budget — plus de 14 milliards de francs, soit plus du tiers des dépenses d'exploitation directes et indirectes, de la SNCF. Y a-t-il, dans l'économie française, une autre activité qui bénéficie d'aides aussi élevées ? Non. La plupart de celles-ci sont justifiées. Il n'empêche que l'effort de

l'Etat est considérable ; et laisser croire, comme on le dit parfois ou comme on le laisse entendre, que l'Etat se désintéresse du chemin de fer, est une contre-vérité. Je reviendrai sur ce point.

En matière d'investissements, l'effort, depuis la crise de l'énergie, est particulièrement important. En 1979, la SNCF dépensera 6 milliards de francs hors taxes en matière d'investissement. On peut penser que cette action sera poursuivie à ce niveau les années suivantes.

Nous estimons, en effet, qu'il est nécessaire, tant pour maintenir en état l'outil existant que pour améliorer la productivité et accroître la capacité du réseau, de poursuivre l'aide financière aux investissements à ce taux. Même si nous estimons parfois le coût de cette politique élevé, il faut être conscient que les résultats auxquels la SNCF est parvenue la placent au premier rang des réseaux européens comparables. Par rapport à 1969, le trafic voyageurs est celui qui a augmenté le plus, d'un tiers environ, et son trafic marchandises est le seul en Europe qui n'ait pas diminué, bien qu'il ait, à l'intérieur de l'hexagone, régressé par rapport à son niveau record de 1974.

Faut-il dire pour autant que tout va pour le mieux ? Non. Dans un environnement économique et social en mutation rapide, le chemin de fer n'est pas resté immobile, s'accrochant à ses structures et à ses modes d'exploitation. L'immobilisme que certains semblent souhaiter conduirait à terme à des conflits graves, en raison du poids croissant qu'il ferait peser sur les finances publiques et de son inadaptation croissante à l'évolution de la demande. En effet, le chemin de fer doit s'adapter aux exigences de la clientèle, pour les marchandises ou les voyageurs.

En conclusion de cette remarque, notre chemin de fer doit donc évoluer, s'adapter, comme tous les organes de notre société, et ceux qui voudraient s'y opposer le conduiraient à un déclin certain.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement a engagé avec la société nationale, depuis plusieurs mois, une discussion approfondie en vue d'établir avec elle un contrat couvrant, pour les quatre prochaines années, les rapports entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français et définissant le cadre de l'évolution souhaitable, compte tenu d'un certain nombre d'engagements et d'objectifs des deux parties. Il s'agit de permettre à la société nationale de s'adapter à l'évolution des besoins et des possibilités de la collectivité nationale.

Il n'y a pas de réponse facile aux questions qui se posent et qui m'ont été posées. Si les perspectives en matière de transport de voyageurs peuvent être envisagées avec un certain optimisme, renforcé à terme par la mise en service du train à grande vitesse entre Paris et Lyon, exclusivement, je tiens à le préciser, il n'en est pas de même du trafic de marchandises, dont l'évolution pèse et continuera à peser sur les résultats de la société.

L'activité de celle-ci est, en effet, très liée aux produits lourds, qui se prêtent bien au transport par trains complets car ce sont les mieux adaptés à sa structure, et elle est particulièrement sensible à la santé de la sidérurgie, qui lui fournit, à elle seule, du fait de ses approvisionnements et de ses livraisons, 30 p. 100 de son trafic. De ce côté-là, les espoirs de redressement sont limités et, sur ce point, la société nationale se trouve dans une situation voisine de celle que rencontre la voie d'eau.

Aussi se tourne-t-elle vers les transports de biens de consommation, de produits industriels élaborés. Mais elle se heurte, dans ce domaine, au transport routier, dont la souplesse répond beaucoup mieux aux exigences accrues d'une clientèle dispersée, soucieuse de régularité et de rapidité, conditions nécessaires pour réduire les stocks intermédiaires dont le financement est particulièrement coûteux. Ce sont là des préoccupations qui ont été maintes et maintes fois exprimées dans cet hémicycle.

Devant cette situation de fait apparemment insoluble, les arguments en faveur d'une action autoritaire destinée à favoriser le fer doivent être soigneusement appréciés.

Bien sûr, le transport par fer est, en moyenne, toutes choses étant égales par ailleurs, plus économe en énergie que le transport par route. Mais les comparaisons globales et souvent théoriques ne suffisent pas pour asseoir une politique. C'est sur le terrain qu'il faut voir comment se passent les choses. Un autocar transportant quinze ou vingt personnes consomme moins d'énergie — quatre fois moins, je crois — qu'un autorail ayant le même nombre de voyageurs. De même qu'une voiture particulière en consomme moins qu'un autocar transportant trois ou quatre personnes, ce qui est fréquent à la campagne. Un wagon isolé, mal rempli, nécessitant des tractions terminales coûteuses, est moins intéressant qu'un camion faisant du porte-à-porte.

Tout doit concourir à l'utilisation maximale du réseau électrifié de la SNCF, et c'est ce qui explique la poursuite du programme d'électrification, car la traction diesel ne présente pas, à l'égard du transport routier, les mêmes avantages.

En outre, si l'énergie est un facteur prioritaire à prendre en compte, il n'est pas le seul et les usagers du transport doivent rester en définitive maîtres de leur choix, sauf à entrer dans un système bureaucratique d'affectation de trafic que personne ne réclame.

Un autre argument souvent invoqué en faveur du fer et de son maintien est celui du service public. Mais je crois qu'il faut combattre un certain nombre de mythes, mais pas celui du service public, comme l'un d'entre vous l'a dit.

Qui dit service public ne dit pas service gratuit. M. Giraud, je crois, l'a rappelé ce matin. Si l'usager ne paie pas ce service à son prix, c'est le contribuable qui supporte la différence. Il est donc normal d'arbitrer entre les besoins. Que ce soit en matière de transport, de santé, de protection sociale, etc., tout n'est pas possible.

Je voudrais tout particulièrement, sur ce point, répondre au rapporteur de la commission des finances.

Ce n'est pas parce que, dès l'origine et jusqu'à une époque récente, le transport par fer a été considéré comme un service public, parce qu'il était le seul mode de transport, que cette notion doit se perpétuer et qu'il doit y avoir une assimilation permanente entre le fer et le service public.

D'ailleurs, la doctrine distingue soigneusement la conception matérielle, c'est-à-dire fonctionnelle, et la conception organique du service public en donnant la prééminence à la première. En effet, le domaine du service public est essentiellement contingent et évolutif, ce qui contredit à l'évidence la thèse du service public par nature.

Que la SNCF assure, à la demande de l'Etat, certaines missions de service public, c'est normal, et elle est d'ailleurs rémunérée pour cela. Mais il ne faut pas confondre l'organe et la fonction. En l'occurrence, il s'agit de mettre à la disposition des personnes qui ne disposent pas d'un moyen de transport individuel la possibilité de se déplacer pour avoir accès aux équipements sociaux et de loisirs indispensables à la qualité de leur existence. Dans certains cas, ce moyen de transport devra être ferroviaire en raison notamment de la densité du trafic ou de conditions géographiques particulières. Dans d'autres cas, ce sera un service routier ; c'est d'ailleurs le cas le plus général, puisque la longueur du réseau desservi par les services routiers réguliers est de 400 000 kilomètres, alors que le réseau ferré est de l'ordre de 30 000 kilomètres. Lorsque le trafic est très réduit, mais qu'un service est néanmoins nécessaire, on peut faire appel à d'autres systèmes d'exploitation, à base de taxis, par exemple — j'aurai certainement l'occasion, dans l'année, de revenir sur ce thème — notamment si l'on compare point par point ce que coûte telle ou telle forme de service.

L'important est que le besoin de déplacement existant soit satisfait dans des conditions correctes de confort, de commodité et de prix.

Pour concilier les diverses contraintes en présence, il me semble que de plus en plus le pouvoir de décision doit se rapprocher de l'usager, et c'est ce qui m'incite à m'engager dans une politique active de décentralisation pour le transport de voyageurs, que ce soit en milieu rural ou même en milieu urbain.

Le développement de la construction à la périphérie de la région parisienne pose des problèmes nouveaux, que les usagers évoquent parfois de manière très bruyante, qui n'existaient pas voilà quelques années.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Très bien !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Cela doit vous amener à considérer, me semble-t-il, que ce qui était adapté voilà vingt ou trente ans ne l'est pas forcément actuellement, ne serait-ce qu'en raison des déplacements de population et de la motorisation individuelle qui pose d'autres problèmes sur lesquels je suis intervenu tout à l'heure.

Bien sûr, la SNCF doit avoir en permanence le souci d'offrir à ses usagers un service d'une qualité sans cesse accrue. De gros progrès ont déjà été faits et seront poursuivis : le matériel roulant des trains rapides et express est en cours de modernisation accélérée, sans distinction de classe. La SNCF s'efforce d'améliorer les conditions d'accueil des voyageurs : elle a, à cet égard, un lourd retard à rattraper et on a trop tendance — mais c'est bien normal — à ne mettre l'accent que sur ce qui ne va pas ou ne va pas encore bien, en passant sous silence toutes les améliorations faites. C'est le problème du verre à moitié plein ou à moitié vide. Je pense cependant que la progression constante du trafic est un bon indice de mesure de satisfaction des usagers. Mais il est bien certain que la qualité du service trouve ses limites lors des pointes de trafic, dont l'importance s'accroît et qui pèsent lourdement sur l'activité de la société. En fait, la SNCF a à résoudre dans ce domaine un problème nouveau qui ne se posait pas voilà cinq ans.

Et puis, les mesures prises pour faire plaisir aux uns font naître la colère chez les autres, notamment lorsque des arrêts sont supprimés pour accélérer les trains. Un ou deux exemples ont été cités ce matin, pour lesquels les intentions de la SNCF étaient incontestablement pures. Mais pour faire bénéficier les uns de certaines améliorations, on en a peut-être défavorisé d'autres. Il n'est pas possible de tout réaliser en même temps, mais cela oblige la société nationale à une concertation permanente avec les élus, ce qui n'a pas été toujours, je dois le regretter, dans ses habitudes, mais doit le devenir.

Les rapporteurs et les intervenants pourraient me reprocher de ne pas avoir répondu à la question clé : qu'en est-il du contrat d'entreprise ?

Le problème de la SNCF est certainement au centre de la politique des transports terrestres des prochaines années. Une première phase sera marquée par la conclusion, dans quelques semaines — sera-ce à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, je ne peux le préciser — d'un contrat entre l'Etat et la SNCF qui permettra à la société nationale d'être mieux armée pour l'avenir et donc de préparer dans de meilleures conditions l'après 1982, puisque la concession qui lie actuellement la SNCF à l'Etat expire à cette date.

Je tiens à rassurer M. Hugo : les intentions de l'Etat et de la SNCF ne sont pas du tout celles qu'il leur prête.

La signature de ce contrat entraînera une liberté tarifaire pour les transports de marchandises et conduira à une concertation plus grande — que vous souhaitez d'ailleurs — pour l'exploitation des lignes omnibus.

On a évoqué bien souvent — on l'a fait tout au long de la matinée — le « plan Guillaumat » dont l'application se traduirait par le démantèlement de la SNCF. Je le dis très clairement : il n'y a pas de « plan Guillaumat », il y a seulement un rapport Guillaumat qui est un document de réflexion sur l'avenir des transports terrestres. La politique des pouvoirs publics, c'est la poursuite de la modernisation de la SNCF et de son adaptation aux besoins des usagers.

M. Billiemaz m'a interrogé sur le rétablissement de la circulation entre Bellegarde et Nantua. J'ai demandé à la SNCF de procéder à une étude approfondie des différentes solutions possibles. Cette étude doit être remise avant la fin de cette année. Je vous la communiquerai, monsieur le rapporteur, et je prendrai ma décision en liaison avec les élus locaux dont vous êtes l'un des principaux représentants.

M. Sallenave a évoqué un problème ponctuel, mais non négligeable, celui de la liaison Pau—Canfranc. De nombreuses discussions ont eu lieu récemment avec l'administration espagnole pour apprécier les conditions d'une reprise éventuelle de l'exploitation par fer entre Bedous, en France, et Canfranc, en Espagne.

La remise en état du pont détruit en 1970 ainsi que celle du tunnel coûteraient, a-t-on dit, plus de 10 millions de francs. Je ne l'ai pas vérifié, mais ce chiffre constitue un ordre de grandeur vraisemblable. Qui plus est, le déficit d'exploitation dépasserait 5 millions de francs par an, car le trafic ne peut être que faible, notamment en raison de la rupture de charge obligatoire à Canfranc.

Les études du groupe de travail franco-espagnol étant maintenant terminées, je vais reprendre le dossier pour arriver à définir des propositions réalistes susceptibles d'être présentées à nos partenaires espagnols.

Vous avez, monsieur le sénateur, comparé des choses qui n'étaient pas comparables, et je le regrette pour la ligne Pau—Canfranc. Pour ce qui est de la ligne Nice—Cuni, en effet, le problème est différent : c'est l'Italie qui paie la plus grande part des dépenses de reconstruction et qui supportera tout le déficit d'exploitation. Bien évidemment, si, du côté espagnol, des dispositions analogues étaient proposées, je pense que le rétablissement de la ligne serait non pas immédiat, car il faut reconstruire le pont et réaménager le tunnel, mais interviendrait sans aucun problème. De toute façon, les négociations vont être ouvertes à partir des propositions que je serai amené à faire.

M. Parmantier, bien qu'élu de la région parisienne, a tenu à évoquer un exemple que je connais bien, celui du réseau corse.

Depuis 1974, l'Etat a fait un très gros effort financier pour remettre en état ce réseau, mais le déficit d'exploitation est encore voisin de 12 millions de francs par an. Les travaux de remise en état de la voie sont en cours d'achèvement et une deuxième tranche de modernisation des autorails va être entreprise. Des discussions sont en cours — ce qui me fait écarter les inquiétudes manifestées quant à l'absence de décision en ce qui concerne certains matériels — entre les collectivités locales et la région Corse afin de préciser les conditions du financement qui, en matière de matériels, doit normalement être assuré par voie d'emprunt.

M. Billiemaz, dans son rapport écrit et surtout dans son exposé oral, m'a posé des questions allant plus loin sur la politique que l'Etat entend développer en matière de transports routiers.

Les modifications que je souhaite apporter à la réglementation relative aux transports routiers de marchandises, tout d'abord, sont connues. Elles visent à réduire l'intervention de la réglementation de cette activité et à la simplifier. Le calendrier que j'ai rendu public est actuellement tenu et la concertation avec la profession est permanente.

Au regard de la simplification, je citerai la fusion de la zone courte et de la zone de camionnage ainsi que la suppression des licences dans ces zones, la suppression de certaines spécialités, l'élimination de dispositions devenues caduques ou inutiles.

Au regard de la libéralisation, deux activités sont poursuivies.

La première touche le système de tarification obligatoire des transports à grande distance. L'objectif du Gouvernement est de réduire progressivement le champ d'application de ce système afin de rendre les entreprises plus responsables de l'établissement de leurs prix, et j'ai précisé tout à l'heure qu'il en serait de même dès 1979 pour la SNCF en ce qui concerne le transport des marchandises.

La seconde tend à libérer progressivement le transport en zone longue des contraintes contingentes qui pèsent sur lui et qui entraînent la création — il faut le reconnaître — de rentes de situation anormales. A cet effet, des licences supplémentaires seront progressivement attribuées aux entreprises dont la situation financière est saine et, surtout, qui respectent la réglementation sociale. Cette mesure correspond tout à fait à l'une des préoccupations évoquées ce matin par M. Millaud.

Je pense, monsieur le rapporteur Billiemaz, avoir répondu à la plupart de vos questions. Cette réponse est oui à toutes, sauf à une. Vous m'avez interrogé pour savoir s'il serait possible d'effectuer du transport en zone courte sans y avoir d'établissement. Cela ne sera pas possible dans l'immédiat.

M. Parmantier — et j'en aurai terminé avec les transports routiers et ferroviaires pour en arriver aux transports urbains — m'a posé un certain nombre de questions sur les aides privilégiées qui seraient apportées aux transports de marchandises par voie routière au détriment de transports de marchandises par la SNCF.

A mon avis, ce sujet peut faire l'objet d'un débat qui serait peut-être très long. Aussi souhaiterais-je, à l'occasion d'une audition en commission ou encore en répondant à des questions orales avec ou sans débat, ouvrir aussi largement que possible les dossiers et vous donner des précisions.

Le transport routier de marchandises ne bénéficie pas de subventions, mais il supporte, par le biais de la fiscalité sur le gazole et la taxe à l'essieu, la même part de charges d'infrastructures que le chemin de fer — je tiens à le rappeler.

Certes, des situations ont été figées et j'avouerai que je suis dans l'incapacité de vous expliquer les simples mécanismes de calcul. Néanmoins, les pouvoirs publics, voilà une dizaine d'années, ont manifesté la volonté d'établir un parallélisme des responsabilités. L'évolution des taxations permet de maintenir un certain équilibre ; de même que l'Etat contribue aux charges d'infrastructure de la SNCF pour 2 500 millions de francs, il participe à la réalisation de voies routières. Mais les routiers participent indirectement à leur financement par les deux biais que j'ai mentionnés.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai été très long et il faudrait pourtant que j'évoque la situation des transports urbains et ce que représente mon budget dans ce domaine.

Les transports en milieu urbain posent un problème effroyablement compliqué que les collectivités locales, les établissements régionaux et l'Etat essaient de résoudre en multipliant les initiatives.

Ce budget, tel que je vous le présente, est loin d'être négatif, il s'inscrit d'ailleurs dans des engagements qui lient l'Etat aux régions pour cinq ans.

En 1979, les crédits de paiement consacrés aux opérations des transports urbains s'élèveront à 771 millions de francs, en croissance, je le rappelle, de 25 p. 100 par rapport à 1978, tandis que les autorisations de programme resteront stables, ce qui peut inquiéter.

Mais ce qui a été réalisé depuis quelques années n'est pas négligeable. L'aide de l'Etat intervient de façon extrêmement différente dans la région d'Ile-de-France et dans le reste du pays. J'ai perçu dans les interventions d'un certain nombre de sénateurs le regret qu'il n'existe pas un système plus équilibré.

En exposant les objectifs qu'il souhaite voir retenus par le Gouvernement, M. Giraud a manifesté son désir qu'il y ait une évolution.

Il est exact que la loi fait obligation, en matière de transport en Ile-de-France, d'un transfert de la responsabilité à la région. Mon ambition est que ce transfert devienne réalité en 1979.

Je souhaite que les discussions sur ce point, tant au Sénat qu'à l'Assemblée nationale, aient lieu au cours de la session de printemps. Les travaux menés de part et d'autre sont effroyablement complexes et délicats, et posent de multiples questions. Je pense être en mesure de déposer un texte, bon ou médiocre...

M. Michel Giraud. Nous l'améliorerons !

M. Joël Le Theule, ministre des transports... au mois d'avril 1979 et le Parlement ne manquera pas, j'en suis convaincu, de l'améliorer.

M. Michel Giraud. Je vous remercie.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Pour la région d'Ile-de-France, l'effort budgétaire porte principalement sur les opérations d'extension des réseaux ferrés. Les opérations en cours sont très importantes et consommeront la plus grande part des crédits, que ce soit en autorisations de programme ou en crédits de paiement.

Quatre d'entre elles constituent des maillons essentiels du réseau régional des transports. On en parle peu, car elles sont très engagées. Néanmoins, ce sont elles qui consomment la plus grande part des crédits.

Je pense à la jonction Châtelet—Gare du Nord, préalable à l'interconnection RATP-SNCF qui est nécessaire.

Je pense à la jonction Invalides—Orsay, qui a coûté très cher...

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Beaucoup trop !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. ... qui permettra, en septembre 1979, de réaliser la transversale rive gauche.

Je sais que la critique portée par le président de la commission des finances rejoint ma propre analyse.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. J'en avais parlé à l'origine, mais on ne m'a pas écouté !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. La desserte de Cergy-Pontoise sera ouverte en avril prochain.

Avec cette réalisation, toutes les villes nouvelles seront reliées commodément à Paris.

Enfin, la prolongation de la branche Marne-la-Vallée du RER vers Torcy est prévue et le financement inscrit.

D'autres opérations portent sur des prolongements du métro.

M. Hugo — très habilement, je le reconnais — a comparé des tranches très importantes, de trois en trois décennies. Il aurait été intéressant de montrer l'effort par tranches de cinq ans. On se serait rendu compte que celui qui est actuellement consenti est considérable.

J'évoque, pour mémoire, la ligne n° 7, au nord et au sud, la ligne n° 10 à Boulogne, la ligne n° 13 à Châtillon II et la ligne n° 13 bis à Asnières.

Malgré cet effort très important, deux opérations nouvelles seront engagées en 1979. Elles ont été déclarées prioritaires par le conseil régional et le combat de son président, assisté de son bureau, a permis d'améliorer la situation ces dernières semaines. Il s'agit de la liaison Ermont—Pereire et du prolongement de la ligne n° 7, vers Villejuif.

Je rappelle qu'au titre de ce programme de 1979 de prolongement de la ligne n° 7 93 millions de francs pour des acquisitions foncières et des travaux préparatoires seront financés pour moins d'un tiers — 30 p. 100 — par l'Etat. Le reste étant à la charge des collectivités, qui consentent un effort important.

Pour la première fois, un effort tout particulier sera fait en faveur des sites propres pour autobus, ce qui peut permettre à ce réseau d'atteindre une qualité de service, en vitesse et en régularité, proche de celle du métro tout en requérant des investissements beaucoup plus modérés. Cette solution paraît devoir être recherchée dès qu'on est en présence d'un débit important.

Je réponds à M. Giraud que je compte beaucoup sur le concours des sénateurs et des élus locaux pour aider le Gouvernement et, par la suite, la région dans leur tâche.

Le système très discuté des couloirs pour autobus a montré quand même que la qualité du service était améliorée et qu'on constatait un accroissement du trafic dès lors que les conditions devenaient normales.

Je sais bien, pour être maire depuis une vingtaine d'années, quels sont les pouvoirs locaux. Il ne s'agit pas d'imposer aux collectivités de la région parisienne ce dont elles ne voudraient pas, mais si nous pouvons étendre en dehors de Paris, sur un certain nombre de lignes, le système des couloirs, je suis persuadé que la qualité du service rendu à la population sera nettement améliorée. Je demande aux sénateurs qui représentent cette région d'aider les pouvoirs publics, responsables du service des transports de la région parisienne, de l'aider dans sa tâche.

Je confirme à M. Giraud ce que j'ai eu l'occasion de lui dire lors d'un précédent débat. Le transfert est inscrit dans le projet de loi que nous discuterons en 1979.

En bref, l'effort global en matière d'équipement de la SNCF et de la RATP, dans le secteur parisien, trois milliards de francs de travaux d'équipement, qui seront réalisés en 1979. Que cet effort soit jugé insuffisant, soit ; il est néanmoins considérable.

En province, la démarche de l'Etat est plus variée et s'ordonne autour de trois thèmes : la poursuite du développement des métros dans les agglomérations « millionnaires » — cela représente 120 millions de francs en autorisations de programme à la charge de l'Etat — à Lille pour la première ligne, à Lyon pour le prolongement de la deuxième ligne B, à Marseille pour des travaux préparatoires en vue de la construction d'une deuxième ligne également.

En deuxième lieu, la réalisation d'aménagements de voirie pour créer des sites propres ou des axes prioritaires pour les autobus, les trolleybus ou les tramways — 122 millions de francs en autorisations de programme. De nombreux projets sont en cours, notamment à Clermont-Ferrand, Nice, Saint-Etienne, Marseille ; d'autres seront mis en chantier en 1979. Cette action est capitale, car il apparaît de plus en plus clairement qu'il ne saurait y avoir de politique de développement des transports collectifs réussie sans une priorité très marquée dans la circulation.

Enfin, et c'est certainement l'aspect le plus novateur : la poursuite de la politique de contrats de développement — 141 millions de francs en autorisations de programme — lancée voilà deux ans à peine et qui rencontre un succès certain puisqu'à la fin de 1978 dix contrats auront été signés et que des discussions préalables sont en cours avec une douzaine d'autres agglomérations, dont je vois d'ailleurs sur ces bancs certains représentants.

Au-delà de l'aide financière que l'Etat apporte dans les contrats, l'intérêt de cette action est double : elle oblige à une réflexion sur plusieurs années qui est l'une des conditions de la maîtrise des problèmes financiers et elle permet de lier étroitement développement des réseaux des transports collectifs et politique de circulation.

Au total, l'Etat va accroître considérablement son effort puisque les crédits de paiement passeront de 179 millions de francs à 337 millions de francs — soit + 88 p. 100 — avec un volume d'autorisations de programme d'environ 400 millions de francs, supérieur à ce qui est prévu pour la région parisienne, et cela est nouveau.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les remarques et les réponses que je voulais apporter au cours de ce débat.

Il est possible qu'en lisant le *Journal officiel* je m'aperçoive que certaines réponses ne vous ont pas été apportées mais je m'engage vis-à-vis de vous à répondre par écrit de façon plus précise aux questions que je n'aurais pas traitées oralement.

Telle qu'elle se présente et avec l'imperfection que j'ai tenu à mentionner — ce que M. Parmentier a relevé avec une certaine malice, mais il ne s'agissait pas d'une autocritique — la constitution du ministère des transports est de trop fraîche date pour que la présentation budgétaire ait été bouleversée dès le budget de 1979.

Ce projet de budget pour les transports terrestres maintient la cohérence des divers modes de transport et cette complémentarité que tous les sénateurs ont appelée de leurs vœux ; il est, en outre, de nature à améliorer ce qui existe, donc à servir le public, ce qui est l'objectif de tous. (*Applaudissements sur les travées de l'UCDP, du RPR et à droite.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports : I. — Section commune et II. — Transports terrestres, et figurant aux états B et C, ainsi que l'article 60.

J'appelle d'abord les crédits relatifs à la section commune.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 19 284 981 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

(Ce crédit est adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 19 534 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 3 435 000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI : autorisations de programme, 27 672 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 17 795 000 francs. » — (Adopté.)

M. le président. Nous passons aux crédits relatifs à la section des transports terrestres.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 2 925 135 francs. » — (Adopté.)

« Titre IV, plus 833 099 200 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 14 220 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 10 750 000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI : autorisations de programme, 802 036 000 francs. »

« Crédits de paiement, 217 560 000 francs. »

La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais, après le rapporteur de la commission des finances, et avec vigueur, attirer l'attention sur les conséquences prévisibles de la diminution des subventions d'équipement aux transports en commun urbains en région parisienne ou en province, telle que cette diminution apparaît à travers les autorisations de programme.

En effet, dans les subventions en capital, les autorisations de programme passent de 415 500 000 francs en 1978, à 405 900 000 francs en 1979, c'est-à-dire que, pour l'année à venir, même en francs courants, elles feront apparaître une diminution de leur montant.

Au chapitre 63-90, où figurent les dotations pour les métropolitains de province, on constate la même tendance : 120 millions de francs pour 1979, contre 122 500 000 francs en 1978.

Cette régression m'inquiète à un double titre. D'abord, en raison de la hausse des prix que nous continuons de constater, on réalisera beaucoup moins en 1979 avec 120 millions de francs qu'en 1978 avec 122 500 000 francs.

Ensuite, monsieur le ministre, je crois savoir que ces 120 millions de francs, prévus au titre des autorisations de programme pour les métropolitains, seront répartis de la manière suivante : 90 millions de francs pour Lyon, 23 millions de francs pour Marseille et 7 millions de francs pour Lille.

Cette répartition provoque, chez les responsables des transports en commun de la ville de Marseille, je dirai seulement, pour ne pas dramatiser, un grand étonnement.

En effet, jusqu'à présent et depuis l'origine, les métropolitains de Lyon et de Marseille — M. le rapporteur spécial de la commission des finances l'a excellemment souligné — étaient en quelque sorte des « frères siamois », aussi bien du point de vue du calendrier de leur réalisation que de leur coût et de l'aide apportée par l'Etat. Ces deux opérations devaient suivre un chemin parallèle. Cela nous paraissait d'autant plus juste que les deux agglomérations sont d'importance comparable.

Notre étonnement n'en est que plus grand devant ce « décrochage » auquel nous paraissions devoir assister en 1979, et, à nos yeux, rien ne le justifie. Nous aimerions, monsieur le ministre, que vous vous penchiez sur ce problème.

Ce « décrochage », quelle raison technique pourrait l'expliquer ?

Quand il s'est agi de réaliser la première ligne du métropolitain de Marseille, monsieur le ministre, les hauts fonctionnaires de votre ministère et plus particulièrement ceux de la direction des transports terrestres, qui ont suivi pas à pas le chemin difficile qui nous a conduits à l'achèvement de la première tranche, ont fait ressortir qu'au plan technique cette ligne était indiscutablement une réussite. Tout le monde, d'ailleurs, s'est plu à le reconnaître.

Sur le plan économique, on pouvait, certes, éprouver des inquiétudes quant à la rentabilité d'une technique aussi nouvelle. Vous éprouverez sans doute autant de satisfaction que nous-mêmes en apprenant que le métropolitain marseillais, bien que limité à une seule ligne — qui est d'ailleurs beaucoup moins longue que la première ligne de celui de Lyon — transporte déjà chaque jour un très grand nombre de voyageurs, ce qui, au plan de l'environnement urbain, de la pollution, de l'amélioration des conditions de vie des populations, est un encouragement à étendre l'opération.

C'est pourquoi, avant même d'avoir terminé la première ligne, la direction du métropolitain, les services techniques de la ville et le maire de Marseille s'étaient mis en rapport avec les services parisiens compétents.

Aujourd'hui, nous marquons notre surprise car, dès le mois de mai, nous leur avons présenté, pour leur permettre d'effectuer tous les contrôles possibles, le programme que nous entendons réaliser dès la fin de la première tranche.

Ces besoins pour 1979 étaient évalués, en autorisations de programme, de la manière suivante : études préalables, 46 400 000 francs ; travaux préparatoires et déplacement de réseau, 25 millions de francs.

Je reconnais bien volontiers que, dans un premier temps, vos services nous ont autorisés à engager, sur ce total de plus de 71 millions de francs, une somme de 11 200 000 francs, ce qui nous a fait gagner beaucoup de temps, et nous l'avons apprécié.

Mais entre les 71 millions de francs nécessaires et les 23 millions de francs d'autorisations de programme que contient le projet de loi de finances pour 1979, l'écart est trop considérable, d'abord compte tenu de la nature des besoins que nous avons exposés, ensuite par comparaison avec la ville de Lyon dont je disais qu'elle avait, pour son métropolitain, suivi un chemin absolument parallèle au nôtre.

En effet, votre budget accorde 90 millions de francs à la ville de Lyon — nous ne critiquons en rien cette dotation, bien au contraire — mais nous insistons beaucoup — comme l'a fait le maire de Marseille en s'adressant à M. le Premier ministre, à vous-même, monsieur le ministre, et à vos services — pour obtenir la réévaluation de ces autorisations de programme.

Cela nous paraît possible d'autant plus que, pour les crédits de paiement pour 1979, vous avez prévu une dotation, qui sans être tout à fait suffisante, présente moins de distorsion que celle résultant des autorisations de programme.

Monsieur le ministre, ce problème n'est certes pas à la mesure de tous ceux que vous avez à résoudre en qualité de ministre chargé des transports terrestres et vous nous en avez fait une démonstration qui nous a vivement intéressés au cours de votre intervention.

L'ancien rapporteur du budget des transports terrestres que je suis a enregistré avec satisfaction l'engagement que vous venez de prendre de déposer devant le Parlement, à la session de printemps, un projet de loi pour permettre une meilleure harmonisation entre la situation faite aux réseaux de transports de Paris et de la région d'Île-de-France et celle réservée au reste du pays.

Dans cette assemblée, nous avons bien souvent à l'occasion de la discussion des budgets des transports terrestres souligné combien nous étions sensibles au souci de justice qui anime la plupart des responsables des villes de province. Trop souvent, nous avons déploré de constater que seule la région parisienne bénéficiait de l'aide de l'Etat.

Vos prédécesseurs et vous-même ont laissé entendre qu'il en ira autrement dans l'avenir, j'en accepte l'augure avec beaucoup de satisfaction.

Sans le correctif que vous avez vous-même apporté, par anticipation, aux dispositions de l'article 60, je me serais vu dans l'obligation de reprendre ici les interventions que j'avais faites bien souvent dans le passé, en soulignant qu'il n'est ni normal ni équitable que la région parisienne soit dotée de crédits importants — comme c'est encore le cas, pour 1979, avec l'article 60, ce qui aboutira à subventionner les réseaux de transports en commun de la région parisienne au taux de 45 p. 100 — alors que ceux de province éprouvent toutes les peines du monde à obtenir entre 20 et 25 p. 100 de subventions.

Encore sommes-nous obligés, comme je viens de le faire, de vous rappeler que nous avons besoin de toute votre compréhension pour mettre en œuvre les programmes que nous entendons réaliser, pour aller dans le sens d'une politique dont vous êtes fait le champion, celle qui consiste à favoriser les transports en commun.

Cette politique a notre appui et notre accord. Aidez-nous, monsieur le ministre, à la pratiquer dans les villes dont nous

avons la responsabilité et où nous rencontrons les difficultés que vous connaissez bien ! (Applaudissements.)

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Madame, je me suis fait apporter le « bleu », car je ne comprenais pas les divergences qui existaient entre mes observations et vos premiers propos.

En fait, sur le fond, nous ne sommes pas en désaccord ; mais sur le détail, je ne puis cautionner votre raisonnement.

En matière de transports urbains, les crédits de paiement inscrits au projet de budget pour 1979 augmentent de 25 p. 100, c'est-à-dire nettement plus que le coût de la vie. En revanche, le montant des autorisations de programme reste stable ; mais il ne faut pas en tirer une conclusion pessimiste. Il n'était pas nécessaire de reproduire cette année les engagements qui avaient été pris l'an passé en matière d'autorisations de programme, et qui se traduisent par certains travaux très importants en région parisienne. Les autorisations de programme votées dans les budgets de 1977 et 1978 ont entraîné, pour 1979, un accroissement du volume des crédits de paiement. Vous avez insisté, madame le sénateur, sur les différences de traitement entre Paris, Lyon et Marseille. Je n'avais pas l'impression que la répartition des crédits cachait une injustice. D'ailleurs, je me demande comment vous avez pu avoir connaissance d'une quelconque répartition car, dans le document qui a été distribué et qui est le seul existant, aucune distinction n'existe : la première ligne du métro de Lille et la poursuite des travaux des métros de Lyon et de Marseille se voient accorder globalement 111 millions de francs. Actuellement, nous ne pouvons avoir plus de précisions puisque le budget n'est pas encore adopté.

Néanmoins, vous avez évoqué des problèmes précis que je ne voudrais pas escamoter. Que ce soit dans la région parisienne, à Lyon, à Marseille ou à Lille, l'Etat intervient pour subventionner les grandes infrastructures. Pour la première ligne de métro de Marseille, le taux des subventions d'Etat a été un peu inférieur à 30 p. 100, si ma mémoire est fidèle. En 1979, que ferons-nous à Lyon et à Marseille ? A Lyon, sera réalisée une tranche de métro : trois stations, je crois, dans le quartier de la Part-Dieu. A Marseille, nous lancerons une étude pour la réalisation de la deuxième ligne du métro marseillais ; une grande part des autorisations de programme et des crédits de paiements nécessaires à la réalisation de cette opération seront inscrits au budget pour 1980.

Cette année, on peut dire que la masse de crédits engagés pour Lyon est plus importante que celle qui est destinée à Marseille. Mais, l'an prochain, les Lyonnais du Sénat me diront que la part marseillaise est nettement plus importante que la part lyonnaise. Cela tient au fait, je le répète, que cette année nous prolongeons une ligne à Lyon alors que, à Marseille, nous ne lançons que les études pour une autre ligne, et si nous vous accordions davantage d'autorisations de programme, madame le sénateur, je ne suis pas sûr que vous seriez capable de les consommer en 1979.

Mlle Irma Rapuzzi. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi. Monsieur le ministre, je ne suis pas venue ici vous faire un procès mais exprimer un souci légitime. J'ai retenu que vous et vos services examineriez avec attention nos demandes d'autorisations de programme pour les études et les déplacements de réseaux.

Je ne voudrais pas solliciter vos paroles, mais il semble que les chiffres que j'ai cités sont plus proches de la réalité que ceux qui sont pris en compte actuellement. S'il en était réellement ainsi, nous vous demanderions de ne pas nous opposer le « bleu » comme un document intangible, car alors nous ne serions pas en mesure de réaliser en 1979 les études et les travaux préparatoires dont nous avons besoin.

Tout ce que nous vous demandons, c'est de nous permettre de continuer sur notre lancée, puisque, après tout, nous ne nous en sommes pas si mal tirés !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Ma réponse est positive, madame.

Mlle Irma Rapuzzi. Merci.

M. le président. Voilà un dialogue fructueux !

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre VI.

(Ces crédits sont adoptés.)

Article 60.

M. le président. « Art. 60. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation de travaux d'intérêt général concernant la région d'Ile-de-France, dans les conditions prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 et compte tenu de l'article 35 de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976, sont fixées pour 1979 aux montants suivants en autorisations de programme :

« Infrastructure de transports en commun :

« — Etat 242,76 millions de francs.

« — région d'Ile-de-France 560,54 millions de francs. »

— (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant la section commune et les transports terrestres.

A cette heure, le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux pour les reprendre à quinze heures quarante-cinq. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à treize heures vingt minutes, est reprise à quinze heures quarante-cinq minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

CANDIDATURE A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, a demandé au Sénat de procéder à la désignation, par suite de vacance, de l'un de ses membres pour le représenter au sein de la commission centrale de classement des débits de tabac (décret n° 59-740 du 15 juin 1959).

La commission des finances a fait connaître à la présidence qu'elle propose la candidature de M. Henri Tournan.

Cette candidature a été affichée.

Elle sera ratifiée, s'il n'y a pas d'opposition, à l'expiration d'un délai d'une heure, conformément à l'article 9 du règlement.

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1979

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1979, adopté par l'Assemblée nationale [N°s 73 et 74 (1978-1979)].

Transports.

III. — AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports : III. — Aviation civile et météorologie.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le transport aérien vit actuellement une mutation profonde qui est peut-être la plus importante qu'il ait été possible d'enregistrer depuis la mise en service des Jets qui succédaient aux avions à pistons.

Depuis la crise économique et la crise du pétrole, le trafic aérien avait marqué une certaine stagnation, ce qui signifie, non qu'il avait régressé, mais que l'on constatait un ralentissement de son taux de progression par rapport à celui des années fastes. D'où les difficultés financières des compagnies et des aéroports qui, devant planifier leurs investissements à long terme, n'avaient pas pu tenir compte d'une baisse de croissance subite et inattendue.

Mais deux orientations étaient rendues possibles par les progrès de la technique : l'avènement d'un transport de masse grâce à l'utilisation d'appareils de capacité sans cesse croissante et l'apparition d'un transport supersonique dont *Concorde* devait être le promoteur initial et devrait permettre la réalisation de versions ultérieures plus performantes encore.

A la vérité, l'expérience actuelle semble démontrer que le « pain » des compagnies aériennes, pour appliquer au transport aérien une formule du général Mitterrand, sera le transport de masse.

La politique de dérégulation préconisée et imposée par le président Carter a conduit à des résultats importants qui obligent les compagnies à modifier leur stratégie. Car, en vertu d'un mouvement qui apparaît irrésistible et irréversible, elles sont amenées à faire face à une augmentation qui recommence à devenir rapide en ce qui concerne le nombre des passagers transportés, compte tenu d'une baisse de la recette unitaire par passager, ce qui exige de leur part un accroissement important de leur productivité.

Ajoutons que le système des droits de trafic organisé de façon traditionnelle a cédé la place à une liberté progressive qui permet certaines expériences — et je pense au *Sky Train* de Fred Laker — dont l'avenir précisera les chances durables de succès et l'impact sur le transport aérien européen. Je dis « l'impact durable », car on peut se demander si, à partir du moment où certaines compagnies promotrices de très bas tarifs acquièrent une certaine importance, elles ne seront pas contraintes de rapprocher leurs conditions de transport de celles des compagnies traditionnelles, parce qu'elles risquent de voir augmenter leur coût. Mais, en attendant, on doit s'interroger sur les conséquences que peut avoir sur le trafic régulier à horaires fixes, nécessaire à la satisfaction du service public de transport aérien, la perte de recettes due au détournement d'une certaine frange des passagers transportés sur des lignes bénéficiaires. Les lignes bénéficiaires servent, en effet, par un système de péréquation, à compenser le déficit d'autres lignes, nécessaires cependant dans l'optique de la notion de service public.

Quoi qu'il en soit, les compagnies sont amenées à repenser leurs investissements et les conditions nouvelles du transport aérien militent en faveur d'un renouvellement des parcs au profit de machines techniquement plus modernes et, de ce fait, plus rentables, ce qui, sur le plan de la construction aéronautique, représente une chance pour des matériels récents. L'*Airbus*, est l'un d'entre eux.

Mais l'augmentation du trafic, la nécessité de faire face à l'écoulement d'un trafic de pointe important — problème redoutable pour tous les moyens de transport — a souligné en 1978 la gravité du conflit de la navigation aérienne que nous allons avoir, dans un instant, l'occasion d'examiner.

Compte tenu de l'évolution dont nous venons schématiser, comment se situe le budget qui est soumis à votre approbation ?

Par rapport à 1978, on peut noter une augmentation globale de crédits de 6,9 p. 100.

Il s'agit d'un budget qui, par rapport à celui de 1978, témoigne d'un certain effort de redressement — et je vous renvoie à mon rapport écrit pour l'analyse de ses différents postes — effort de redressement dont les effets n'apparaîtront pas immédiatement et se feront sentir dans les années à venir.

Il y a une disposition intéressante qu'il convient de souligner : à la technique du saupoudrage, le Gouvernement a préféré la concentration de ses efforts sur deux grandes actions prioritaires — ce dont nous devons nous féliciter — à savoir la construction aéronautique civile et l'équipement des services de la navigation aérienne.

Cela dit, mes chers collègues, je vous propose d'examiner successivement non pas tous les aspects de l'aviation civile, mais les plus importants d'entre eux. Ce sont les problèmes de nos compagnies de transport aérien, ceux de la navigation aérienne et de l'infrastructure, enfin ceux de la construction aéronautique.

Dans l'interview accordée à une revue aéronautique, le président Giraudet parlait pour l'exercice 1977 du renouveau d'Air France.

Cet effort de redressement s'est poursuivi en 1978. Il y a un renouveau, car l'année 1977 est pour Air France l'année de l'équilibre retrouvé à l'apparition d'un léger bénéfice dû tant à des mesures internes d'assainissement qu'à la signature avec l'Etat d'un contrat d'entreprise destiné à compenser pour la compagnie les charges qui lui sont imposées par l'Etat et que nous avons plusieurs fois évoquées ici : maintien en service des *Caravelle*, installations à Roissy, mise en service de *Concorde*.

La signature de ce contrat a le mérite de préciser les obligations et les devoirs des deux parties en présence et d'organiser leurs relations dans la clarté. L'engagement des dirigeants d'Air France d'atteindre un niveau de compétitivité équivalent à celui des compagnies étrangères qui sont des concurrents est capital.

Cette recherche de l'accroissement de la productivité à tous les niveaux est la justification de la position de la compagnie dans le différend qui l'a opposé aux personnels navigants, à propos de l'affaire du pilotage 3 des *Boeing 737*.

La situation de la compagnie en 1978 est satisfaisante sur le plan général. Malgré les pertes dues au conflit de la navigation aérienne, le secteur subsonique sera en équilibre avant les contreparties. On enregistrera cette année — et ceci est la confirmation des lignes d'évolution du trafic aérien que j'évoquais au début de cet exposé — une augmentation de 3 p. 100 de la clientèle traditionnelle et de 8 à 9 p. 100 de la clientèle à bas tarifs. Au total, le trafic aura progressé d'un peu plus de 10 p. 100, c'est-à-dire plus rapidement que prévu. Par contre — et toujours pour les raisons que j'ai énoncées tout à l'heure — l'accroissement des recettes sera moindre.

Autre sujet de satisfaction : toutes les filiales d'Air France sont en bénéfice ou en équilibre, y compris la chaîne Méridien.

Cela traduit un effort certain de l'ensemble du personnel qu'il faut féliciter ainsi que ses dirigeants, d'autant plus que, si le contrat avec l'Etat indemnise la compagnie pour le surcoût dû à l'exploitation des *Caravelle*, il ne tient pas compte de la perte de clientèle due à l'emploi de ces machines. Il s'agit donc d'un redressement certain mais encore fragile, et les efforts doivent être poursuivis, car Air France reste toujours une compagnie dont les prix de revient sont plus élevés que ceux non seulement de certaines compagnies du tiers monde, ce qui serait explicable, mais encore que ceux de certaines compagnies européennes directement concurrentes.

Un point noir demeure : l'exploitation de *Concorde*.

L'avion reste sûr et fiable mais au prix d'un entretien très important et coûteux dont les moteurs sont responsables.

Actuellement, les moteurs des appareils subsoniques fonctionnent sans être déposés plus de trois mille heures. En ce qui concerne *Concorde*, on avait parlé à l'origine de mille deux cents heures, puis de huit cents, puis de quatre cents. Nous en sommes actuellement à deux cent cinquante heures.

Parmi les explications possibles, figure la nécessité ou se trouve le moteur de fonctionner durant toute la durée du vol à puissance maximale. L'appareil avait été conçu à l'origine pour un poids de 140 tonnes, mais le poids total a été porté finalement à 180 tonnes.

Sur le plan commercial, les résultats sont inférieurs à ceux que l'on attendait. La ligne de New York a démarré assez lentement et a fait diminuer de 25 p. 100 la clientèle de la ligne de Washington, de telle sorte que, malgré l'ouverture de ces quelques lignes nouvelles, le déficit sera cette année supérieur au déficit prévu. Il s'établira aux environs de 340 millions de francs, dont 25 millions de francs restent à la charge d'Air France. *Concorde* coûte donc cher à la compagnie et aux contribuables.

Une action voulue par le Gouvernement donne des résultats positifs. Je veux dire : la coopération entre Air France et Air Inter, qui s'est concrétisée par une prise de participation de 20 p. 100 d'Air Inter au capital d'Air Charter International, filiale charter d'Air France. La mise à disposition de certains matériels d'Air Inter a augmenté le potentiel d'Air Charter International.

Par ailleurs, il faut noter comme une initiative intéressante et positive, la création d'une « bourse de charters » créée entre Air Charter International, Europe-Aéro-Service et Euroclair. Certes, le problème charter n'est pas pour autant résolu en France. Il y a à là fois un marché potentiel encore inexploité, notamment pour le troisième âge, et une pression importante des concurrents étrangers. La presse s'est fait l'écho, voilà un certain nombre de mois, de critiques formulées par des utilisateurs et des tours operators concernant tant les tarifs que les matériels utilisés.

C'est, je crois, un problème dont il faut continuer l'étude. Incidemment, je me permets de signaler que les principales compagnies de troisième niveau qui disposent d'un matériel utilisable pour ce type de transport, des *F 28*, des *F 27* et des *Caravelle*, souhaiteraient pouvoir participer à cette « bourse du charter ».

Leur implantation locale permettrait, dans certains cas, de réduire le coût des mises en place et de toucher certains créneaux de clientèle. Je souhaiterais personnellement que cette proposition soit étudiée.

Sur le plan des transports intérieurs, la compagnie Air Inter, sous la conduite du président Vergnaud et de son équipe dynamique, continue à bien se porter, ce qui se traduit par des résultats financiers qu'il convient de souligner, bien que, comme les autres compagnies de transport aérien, Air Inter ait eu à souffrir de la grève de la navigation aérienne.

La situation des compagnies de troisième niveau est évidemment beaucoup plus préoccupante. Un effort de restructuration a été entrepris, mais il n'est pas pour autant possible de prétendre que les solutions définitives soient trouvées et l'avenir de ces compagnies, pourtant indispensables au désenclavement des régions les plus déshéritées, n'est pas encore assuré.

Il faut noter des initiatives positives de coopération entre les compagnies sur le plan technique, notamment au niveau de l'entretien des machines. Mais une difficulté nouvelle est apparue. Voilà quelques années, les compagnies de troisième niveau avaient demandé que les droits de trafic qui leur étaient accordés par l'Etat le fussent à plus long terme, c'est-à-dire qu'ils ne soient pas précaires et révocables annuellement.

Aujourd'hui, une part importante du trafic de ces compagnies, de l'ordre de 30 p. 100 du nombre de leurs passagers, résulte de vols affrétés à Air France et à Air Inter. Or, ces contrats sont résiliables chaque année. On peut citer le cas d'une compagnie qui, pour satisfaire aux impératifs d'un contrat annuel, a acheté un F 28 de 2 milliards de centimes.

Il semblerait, comme cela fut fait pour les droits accordés par l'Etat, que ces contrats d'affrètement devraient voir leur durée prolongée.

Tandis que les compagnies de troisième niveau utilisent désormais, en haut de gamme, des appareils de la capacité de ceux du bas de la gamme des compagnies de premier et de deuxième niveau, on voit apparaître, en France, ce que nous pourrions appeler le quatrième niveau. Il s'agit de petites compagnies au capital desquelles participent les chambres de commerce qui, avec du matériel de capacité inférieure ou égale à celui du bas de la gamme des compagnies de troisième niveau, ouvrent des lignes que les compagnies de troisième niveau ne jugent pas intéressant de desservir, mais que les collectivités locales jugent indispensables à leur désenclavement.

Si on est convaincu de l'utilité de ce type de transport, comme je l'ai indiqué l'année dernière, dans un souci de solidarité nationale, peut-être faudrait-il aider davantage ces compagnies. Il ne serait pas déraisonnable, à mon avis, de permettre à nos entreprises de transports intérieurs de bénéficier de crédits du fonds de développement économique et social et de crédits bonifiés complémentaires par un système analogue à celui créé pour le crédit naval.

Il va sans dire que l'aide de l'Etat sous quelques formes qu'elle se manifeste ne saurait être apportée qu'en toute connaissance de cause, c'est-à-dire si les compagnies fournissent à l'administration tous les éléments permettant d'apprécier la rigueur de leur gestion.

Abordons maintenant, si vous le voulez bien, mes chers collègues, le problème de la navigation aérienne.

Il résulte du choix effectué lors de la préparation du budget qu'un effort est fait tant sur le plan des personnels que sur celui des matériels.

Les 88 emplois nouveaux prévus en 1979 concernent la navigation aérienne. On note une augmentation de 13,22 p. 100 des crédits de fonctionnement. Plus de 86 millions de francs sont affectés aux autorisations de programme, dont 50 millions de francs pour la création du nouveau centre de contrôle de Reims dont la mise en service est prévue pour la fin de 1981. C'est un total de 143 millions de francs en autorisations de programme et 137 millions de francs en crédits de paiement qui sont affectés au titre V du chapitre de la navigation aérienne.

J'avais personnellement souligné, au cours de mes interventions lors du vote des budgets précédents, la nécessité de faire un effort en ce domaine. Il serait erroné de prétendre que si les mouvements sociaux de cet été n'étaient pas survenus, le trafic des jours de pointe se serait écoulé sans difficulté. Certains problèmes posés à nos services de la navigation aérienne résultent, en effet, de l'organisation de la circulation dans les pays voisins. On peut citer le cas des difficultés rencontrées à l'aéroport de Palma.

Il semble qu'il serait souhaitable d'organiser une coordination étroite entre les centres européens de contrôle. Actuellement, cette coopération est inexistante. Il semble aussi, indépendamment de l'effort des compagnies pour planifier leurs vols dans la liberté relative qui leur est laissée par les impératifs commerciaux auxquels elles doivent faire face, qu'il conviendrait de repenser l'organisation de l'espace aérien.

En raison de l'importance du développement du trafic civil, l'espace aérien devient de plus en plus petit. Il paraît anormal que 20 p. 100 seulement de l'espace soit réservé au trafic civil et 80 p. 100 environ au trafic militaire. Encore faut-il ajouter l'interférence des vols de liaisons militaires, qui ne concernent donc pas les vols opérationnels dans les zones de combat, avec

les trajectoires des avions civils. Les avions militaires coupent les voies aériennes sans s'intégrer au trafic civil et sont contrôlés de façon différente.

Par ailleurs, le trafic civil souffre de goulets d'étranglement à Moulins et à Amboise, de difficultés dans la région de Luxeuil, pour ne citer que quelques cas. Peut-être faudra-t-il redessiner le réseau des routes aériennes dans la perspective de l'élargissement de l'espace civil et d'une meilleure coordination entre les services de contrôle européen.

Il faut remarquer qu'en ce qui concerne la répartition de l'espace aérien les Etats-Unis semblent avoir adopté une attitude très différente de la nôtre, en considérant qu'en période de paix priorité doit être donnée au trafic civil. Il semble qu'entre la position américaine et la position française une voie moyenne pourrait être trouvée.

Il est bien entendu impossible de ne pas évoquer le problème des personnels du contrôle. Il faut se souvenir que, afin d'accorder aux personnels du contrôle aérien, qui relèvent de la fonction publique, des augmentations de salaires justifiées par leurs responsabilités, il avait été créé le corps des officiers contrôleurs qui, en contrepartie d'avantages particuliers, s'étaient vu retirer le droit de grève. Nous avons constaté que, sans qu'il y ait cessation du travail, le ralentissement des cadences suffit à accentuer dans des proportions importantes des difficultés qui eussent cependant existé, mais à un niveau moindre en l'absence de mouvement social.

Il faut remarquer aussi que certains des avantages accordés aux personnels de la navigation aérienne sont en eux-mêmes sources de difficultés. Par exemple, le déroulement rapide de carrière permet au personnel d'arriver très vite au plafond. La retraite est prise plus tôt, donc le retraité enregistre une baisse importante de ses revenus à un âge où il a encore des charges familiales et des besoins importants.

Par ailleurs, à quoi comparer l'emploi des contrôleurs pour juger de la rémunération qu'il faut leur accorder ? Si on se place dans le cadre de la fonction publique et au niveau des connaissances requises pour le recrutement, les conditions de salaires sont enviables par rapport aux fonctionnaires recrutés avec un niveau équivalent.

En revanche, si l'on considère que le contrôleur a une responsabilité voisine de celle du pilote, son salaire paraît minime. Mais même si l'on considère l'état actuel des rémunérations, sans envisager de bouleversements profonds, force est bien de constater que la valeur des primes qui constituent une part importante du traitement des contrôleurs s'est fortement dévaluée depuis 1970 et que l'augmentation de soixante-dix francs proposée par le Gouvernement n'amortira qu'à très long terme les seules diminutions de revenus résultant des sanctions qui ont été prises.

Personnellement, et tout bien considéré, je pense que la création d'un établissement public qui aurait pour mission de gérer l'ensemble du trafic aérien français ne résoudrait peut-être pas tous les problèmes, mais aurait, au moins, le mérite de ne plus créer de difficultés au sein de la fonction publique.

Il semble, cependant que les personnels y soient opposés par crainte d'une privatisation et d'un démantèlement du service au profit des collectivités locales, ce qui nous amène à parler de l'infrastructure, à propos de laquelle les collectivités locales se plaignent d'un désengagement de l'Etat, mais, il faut l'ajouter, essentiellement sur le plan financier.

La situation de la plupart des aéroports concédés est mauvaise, surtout d'ailleurs, pour la catégorie intermédiaire, je veux dire à l'exception des grands aéroports qui ont des recettes particulières et des petits aéroports dont les collectivités locales ou l'Etat assurent l'entretien à peu de frais.

Les aéroports situés dans la gamme de 100 000 à 300 000 mouvements annuels éprouvent, pour la plupart, de grandes difficultés. On peut reprocher — sans être injuste — à certains gestionnaires d'avoir engagé des dépenses inutilement élevées, d'avoir réalisé des aéroports trop grandes ou trop luxueuses. Mais comment ne pas constater en même temps le désengagement de l'Etat et la création de charges nouvelles pour les concessionnaires et parfois, ce qui paraît anormal, en des secteurs qui échappent au domaine de la concession, la procédure utilisée est celle du fonds de concours.

Voilà dix ans, l'Etat réalisait les deux tiers des équipements et les collectivités un tiers. En 1977, la proportion est inversée, c'est-à-dire que la part de l'Etat est d'un tiers et celle des collectivités de deux tiers. Il est aussi demandé aux concessionnaires de prendre en charge les dépenses d'entretien et de fonctionnement des matériels de l'Etat, par exemple les systèmes d'atterrissage aux instruments, ou d'assurer entièrement les frais d'acquisition et d'entretien des équipements nouveaux.

Par ailleurs, la procédure du fonds de concours, dont l'abus a été très souvent critiqué à juste titre par la Cour des comptes, est utilisée par les services de la météorologie et la navigation aérienne pour assurer le paiement des primes aux personnels.

Outre le fait que les produits à recevoir des fonds de concours ne sont pas déterminés par la loi de finances, cette procédure constitue une exception au caractère limitatif des crédits et, comme tels, n'encourage pas l'administration à une gestion stricte et rigoureuse. Mais, revenant là au problème de la navigation aérienne que j'évoquais tout à l'heure, je me demande si, à défaut de la création d'un établissement public, il ne faudrait pas ériger le budget de cette direction en budget annexe, comme cela vient d'être fait pour le *Journal officiel*.

Les activités de la navigation aérienne me paraissent désormais parfaitement entrer dans le cadre des dispositions de l'article 20 de l'ordonnance du 2 janvier 1959.

Dans l'hypothèse de la création d'un budget annexe, il serait plus facile d'affecter à la navigation aérienne le produit des redevances en route perçues actuellement par le budget général. Par ailleurs, le Parlement contrôlerait l'ensemble des ressources de ce budget.

J'en viens au dernier volet de cet exposé, la construction aéronautique.

La construction aéronautique a trois branches : les cellules, les moteurs, les équipements. Cette année, les autorisations de programme sont concentrées principalement sur deux programmes : l'*Airbus* et le *CFM 56*.

Il faut noter également 25 millions de francs d'autorisations de programme en faveur des équipements de bord, explicités pour la première fois, et qui figurent au chapitre 53-24 dans un crédit total de 99 millions de francs. Les derniers chiffres communiqués par les industries aérospatiales indiquent que celles-ci ont atteint une production et des ventes record, dont la plus grande part à l'exportation. Déjà l'an dernier les chiffres atteints étaient extrêmement satisfaisants. Mais les ventes en cause concernent les produits civils et militaires et, si nous considérons les seules productions civiles — ce qu'il nous appartient de faire aujourd'hui — la réalité est quelque peu différente.

Concorde se solde par un échec commercial important. Les raisons, nous les connaissons tous : nous en avons maintes et maintes fois débattu. Il ne nous paraît pas nécessaire d'y revenir ici, sauf pour indiquer que les derniers exemplaires inventés continuent à poser un problème financier. Celui-ci devrait être la conclusion de cette aventure, qui, pour coûteuse qu'elle soit, n'offre pas que des aspects négatifs.

Mais le « pain » de notre industrie aéronautique civile — pour reprendre à nouveau le mot du général Mitterrand, mais cette fois dans son contexte exact — c'est le programme *Airbus*, qui, après avoir effectué de 1972 à 1976 sa traversée du désert, a vu son chiffre de vente progresser de façon spectaculaire en 1978. Il est aussi difficile d'analyser les raisons d'une réussite que de tirer les justifications d'un échec.

L'appui des gouvernements européens est un atout précieux dans la promotion des ventes. Le service après vente est efficace. Les moyens de financement paraissent adaptés.

Une seule difficulté actuellement : l'obligation où nous nous trouvons d'augmenter les cadences de production pour ne pas décourager, par de trop longs délais de livraison, les acheteurs en puissance.

Mais, en dehors des ventes, le succès de l'appareil se mesure au nombre de demandes de participation au programme que nous recevons actuellement. La prise de participation récente de la Grande-Bretagne en est un témoignage et cette nouvelle adhésion va permettre d'ajouter au groupe *Airbus-Industrie* un apport technique nouveau et intéressant en même temps que des facilités d'accès à des pays où l'influence britannique reste forte.

La décision a été prise de fabriquer l'A 310, autrement dit la version B 10, qui constitue une adjonction à la famille des B 2 et B 4.

Cette décision correspond aux vœux exprimés par un certain nombre de compagnies. A ce propos, ce qu'il est intéressant de noter, c'est, plus que le nombre d'avions vendus ferme ou en option, le nombre des compagnies clientes, qui s'élève déjà à dix-huit. Cela permet d'espérer, pour les années à venir, de nouveaux progrès dans les ventes.

Cependant, il faut bien voir que la construction de l'A 310 va repousser le seuil de rentabilité du programme à 750 ou 800 appareils.

Nos concurrents américains ne restent, bien entendu, pas inactifs et Boeing a officiellement décidé de lancer le B 757, en coopération avec les Anglais. Parce qu'il s'agit d'un avion

dérivé d'un avion existant — le 707, qui, lui, continue sa carrière — le *Boeing 757* sera proposé sur le marché à des conditions financières très intéressantes. Pour le B 767, entièrement nouveau, la décision aurait, je crois, été prise récemment. Par ailleurs, Boeing a décidé de relancer le B 707 remotorisé en version civile à l'aide de deux moteurs *CFM 56*. Le problème se pose de savoir si, compte tenu de la concurrence du B 757 et du B 767 à la limite haute du créneau, du HS 146 à la limite basse et du DC 9-80, il convient que nous lancions également, après B 10, le bi-réacteur *CFM 56* de 130 à 160 places, destiné à compléter la famille *Airbus*. La notion de famille d'appareils est, en effet, de plus en plus un argument de vente auprès des compagnies.

Il apparaît, d'après les études actuelles, que la décision ne saurait être prise dès maintenant.

Ce que l'on peut dire, c'est que, avec l'*Airbus*, nous avons réussi à effectuer une pénétration du marché mondial, que le programme est réalisé dans des conditions satisfaisantes par une équipe européenne unie et efficace.

La concurrence existe et se développera inévitablement, mais ce programme représente la meilleure carte de l'industrie européenne.

En ce qui concerne les moteurs, nous devons noter avec satisfaction que notre principal producteur, la société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation, réalise des bénéfices et rembourse les avances de l'Etat en produisant une famille de moteurs.

Le *CF6 50* d'abord et le *CF6 45* dans la classe des moteurs de vingt à vingt-cinq tonnes, construit en coopération avec *General Electric* et *MTU* depuis 1970. Le *CF6 50* est destiné à tous les types d'*Airbus* ainsi qu'à certains *Boeing 747*. Fin septembre 1978, les commandes fermes et les options d'*Airbus* équipés du *CF6 50* représentaient 400 moteurs.

Dans la classe des dix tonnes de poussée, la *SNECMA* a lancé, avec un soutien important du Gouvernement, le programme *CFM 56*, programme qui a fait l'objet d'une association avec *General Electric*. Ce type de moteur est destiné à certains quadrimoteurs, dont le 707 à construire ou à équiper, ce qui confèrera à la machine un rayon d'action accru, une consommation réduite de 15 p. 100 et une diminution considérable du bruit, sans parler des versions militaires possibles.

Le marché potentiel de ce type de moteur serait d'environ 2 600 à 4 700 unités.

Enfin, *General Electric* a proposé à la *SNECMA* de s'associer pour la réalisation d'un moteur de quinze tonnes, le *CF6 32*, destiné à des avions moyens porteurs de 170 à 180 places, applicable au *Boeing 757* bi-moteur et au *Boeing 777*, tri-moteur, dont la décision de lancement n'a pas encore été prise.

Comme on le voit, qu'il s'agisse de cellule ou de moteur, la notion de famille prévaut, mais il est important que la *SNECMA* ait pu réaliser, avec un partenaire américain puissant, des accords qui, tout en favorisant sa capacité de recherches et d'études, c'est-à-dire en maintenant son potentiel intellectuel et technologique, lui permet d'offrir un nombre d'heures de travail important tout en réalisant des bénéfices.

Un mot pour terminer sur les équipements, qui sont le dernier volet de ce triptyque.

Au budget qui nous est présenté, les crédits d'études sont en progression par rapport à ceux qui sont inscrits en 1978, comme nous l'avons dit tout à l'heure. Mais, compte tenu de la rapidité de l'évolution technique, d'une part, et de l'effort fait par l'industrie américaine et britannique, d'autre part, peut-être eût-il été nécessaire de faire un effort supplémentaire.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les observations que je voulais présenter à propos du budget de l'aviation civile. Celui-ci, encore une fois, est la traduction des choix effectués par le Gouvernement et nous devons l'approuver dans la mesure où un effort est focalisé sur deux points importants.

Cela est de beaucoup préférable à une dispersion des efforts.

Ce budget manifeste, par rapport au précédent, une volonté de redressement de l'effort de l'Etat à l'égard de l'aviation civile. Cet effort de rattrapage devra être poursuivi durant un certain nombre d'années.

Sous réserve de ces observations, je vous demande, au nom de la commission des finances, de bien vouloir approuver ce budget. (*Applaudissements.*)

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

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de l'aviation

civile de la France ne peut, à mon avis, être valablement examiné qu'après une étude de la conjoncture internationale, qui va, à n'en pas douter, dans les années à venir, connaître de profonds bouleversements.

La situation en 1978 se caractérise à l'échelon international par une progression sensible du trafic et une bataille d'une intensité toute nouvelle sur les tarifs.

L'augmentation moyenne du trafic entre l'Europe et les Etats-Unis sera de 15 p. 100 ; c'est la conséquence directe d'une réduction importante sur les tarifs. A titre d'exemple, la compagnie British Airways, qui a accepté des baisses de tarifs, a vu son trafic sur l'Atlantique nord augmenter de 48 p. 100 en juin et de 71 p. 100 en juillet. L'activité d'Air France, qui a maintenu ses tarifs, est pendant le même temps en diminution, avec cependant un excellent taux de remplissage. Air France, dont on connaît le dynamisme, a pris conscience de cette situation et se prépare à prendre des mesures spectaculaires dont j'aurai tout à l'heure l'occasion de parler.

Nouvel élément de bouleversement du trafic international : la création d'une troisième classe, initiative de la Trans World Airlines qui semble devoir être suivie.

Enfin, la flotte sera profondément renouvelée avec le lancement de nouveaux appareils : *Boeing 757* et *Boeing 767*, *Airbus A 310*, *Lockheed 1011-400*.

C'est dans le cadre de cette conjoncture internationale que nous pouvons maintenant examiner la situation de l'aviation civile française.

La situation générale d'Air France est satisfaisante grâce à la rigueur dont a fait preuve la direction, grâce aussi — il faut le souligner — à la compréhension du personnel, essentiellement d'ailleurs du personnel au sol.

Air France présentera en 1978 un bilan bénéficiaire si l'on met de côté, ce qu'il faut faire, l'exploitation de *Concorde*.

Cette constatation est satisfaisante. Elle permet de comparer valablement notre compagnie nationale aux autres grands transporteurs aériens.

Le problème du *Concorde* reste, hélas ! d'actualité. Cet avion continue à être, en même temps, une merveille technologique et un gouffre financier. Le compte d'exploitation du supersonique laisse apparaître un déficit de près de 25 millions de francs, malgré une subvention de l'Etat de plus de 283 millions de francs. Le déficit d'exploitation annuel s'élève donc à 308 millions de francs. Cette compensation repose évidemment sur les contribuables.

Il ne semble pas que cette situation malsaine puisse, d'ici longtemps, trouver d'autre solution.

Air France connaît une autre difficulté : le remplacement de ses *Caravelle*, aujourd'hui à bout de souffle.

Après avoir déclassé récemment neuf *Boeing 707 A* du modèle le plus ancien, notre compagnie nationale doit penser au remplacement progressif des *Caravelle*, qui ont été des appareils de grande qualité, ce qui fait regretter encore que les responsables n'aient pas songé à constituer, à partir de *Caravelle*, une vraie famille d'avions.

Air France, dans l'attente d'un avion européen, a cherché une solution qui a consisté à louer treize *Boeing 737*.

Le personnel navigant exige que le pilotage de ces appareils soit assuré par trois personnes. D'après les responsables de notre compagnie nationale, 477 appareils représentant 94 p. 100 de la flotte de *Boeing 737* en service sont pilotés à deux. Ces appareils sont d'ailleurs conçus et réalisés pour être pilotés à deux.

Le renforcement des équipages conduirait évidemment à une augmentation des frais d'exploitation qui semble inadmissible dans le cadre d'une concurrence internationale dont tout le monde sait qu'elle est acharnée.

Les dirigeants d'Air France se sentent d'autant plus confortés dans leur opposition aux exigences d'un personnel navigant dont il faut dire qu'il est bien payé qu'ils ont demandé et, semble-t-il, obtenu du personnel au sol, nettement plus défavorisé, des efforts pour assurer une saine gestion de la compagnie.

Cette situation de blocage est à l'origine d'inconvénients qu'il ne faut pas négliger. La capacité en court-courriers d'Air France sera sensiblement diminuée.

La sous-traitance à des compagnie de troisième niveau, l'affrètement d'avions de compagnies étrangères considérés comme des solutions provisoires ne risquent-ils pas, cependant, de mettre en cause, et pour longtemps, l'activité de notre compagnie nationale ?

Même si un accord pouvait être obtenu dans les délais les plus courts, les options prises par Air France n'auront pas été levées en temps utile et, de ce fait, la livraison des *Boeing 737* serait retardée d'au moins dix-huit mois.

Malgré ces difficultés, Air France, qui se veut très réaliste, envisage, avec la volonté d'aboutir rapidement, le lancement d'un « produit vacances ». Il s'agit, en fait, de tenir compte de l'évolution qui se développera d'une manière régulière dans les vingt années à venir vers un tourisme aérien de masse qui ne doit plus être marginal, mais assuré par des services réguliers, à des conditions de tarif comparables à celles des « charters ».

Il s'agit, en fait, de démocratiser le transport aérien en assurant un service très simplifié, mais qui doit rester confortable. A cette fin, Air France disposera très prochainement de deux *Boeing 747* dont la capacité sera portée à 500 places et de deux *Airbus* capables de transporter 309 passagers au lieu de 250.

C'est une ère nouvelle du transport aérien qu'Air France, une des premières compagnies à le faire dans le monde, veut aborder avec confiance dans la réussite, y compris dans la réussite financière.

L'union de transports aériens a connu un accroissement de plus de 11 p. 100 du nombre de ses passagers en 1977, et les résultats connus semblent indiquer qu'en 1978, les résultats seront comparables. L'augmentation du trafic fret sera, en 1978, voisine de 24 p. 100, ce qui est remarquable et résulte, comme vous le savez, du transport de pièces détachées pour l'usine Peugeot installée au Nigeria. La situation financière de l'entreprise, qui dégage un bénéfice non négligeable, est à la mesure du succès commercial de cette compagnie en bonne santé.

Air Inter présente la caractéristique intéressante de posséder une flotte qui, à travers neuf *Fokker 27*, est constituée uniquement par des avions réalisés totalement, ou au moins partiellement, en France : des *Caravelle*, des *Mercure*, des *Airbus*.

Malgré les perturbations dues au mouvement revendicatif des contrôleurs aériens au cours de l'été dernier, le nombre des passagers transportés par Air Inter a augmenté de plus de 7 p. 100 au cours des huit premiers mois de cette année.

Une autre constatation est moins agréable : la part du trafic assuré par les lignes transversales ne représente que 11,3 p. 100 du trafic total, ce qui démontre que nous en sommes encore à « Paris et le désert français ». Aucun reproche à ce sujet, bien entendu, ne peut être fait à la compagnie Air Inter, qui doit transporter les passagers là où ils veulent aller. Mais ce fait démontre, une fois de plus, que nous sommes loin d'avoir réalisé un véritable aménagement du territoire. Il s'agit là d'une réflexion de politique générale.

La gestion rigoureuse d'Air Inter, qui ne reçoit pas de fonds publics, a permis de dégager, en 1977, un bénéfice net de près de 21 millions de francs. La même rigueur ne semble pas être pratiquée par toutes les compagnies régionales, dont la plupart des lignes sont déficitaires.

Si l'on comprend la volonté des collectivités locales de réaliser des liaisons aériennes avec Paris et, pour cela, d'accorder aux compagnies des garanties de trafic qui se traduisent, en fait, par des subventions, on peut se demander si, du fait même de ces garanties, toutes les compagnies font les efforts qui s'imposent pour rechercher la meilleure rentabilité.

A titre d'exemple, les compagnies régionales ont-elles fait l'effort de calculer ce que serait l'amortissement d'une installation, sur les appareils capables de la supporter, d'atterrissage tout temps ? Ont-elles tenu compte des pertes de passagers enregistrées par suite du retard des vols ou, assez souvent, de leurs nombreuses suppressions en cas de brouillard ?

Ne se contentent-elles pas d'estimer, en définitive, que ces pertes sont compensées par les collectivités locales ? C'est une des questions qu'une commission d'études, préconisée par notre collègue M. Robert Laucournet, pourrait traiter.

L'Aéroport de Paris, lui, se situe au sixième rang des aéroports du monde occidental pour les passagers, après New York, Chicago, Londres, Atlanta et Los Angeles et devant San Francisco et Dallas, c'est-à-dire derrière quatre aéroports américains et devant deux autres aéroports, encore américains.

Les premiers résultats de 1978 permettent d'espérer une progression de près de 6 p. 100 pour les passagers et de plus de 11 p. 100 pour le fret.

Le plan d'entreprise de l'Aéroport de Paris a permis la reprise des travaux de développement de l'aérogare de Roissy.

Les autorités départementales et communales sont toujours, et bien légitimement, sensibles aux nuisances dues à l'exploitation des aéroports. L'Aéroport de Paris, conscient de ces problèmes, a, en concertation avec les mêmes collectivités locales, étudié un certain nombre de mesures : la modification des trajectoires, l'insonorisation ou le rachat des constructions, la réduction du bruit des réacteurs, mesures qui évidemment coûteront cher, mais qu'un fonds spécial permettra de couvrir avec, sans doute, des emprunts complémentaires.

En ce qui concerne la construction aéronautique, nous sommes en face d'un présent, *Concorde*, qui semble bien déjà être du passé et d'un présent, *Airbus*, qui semble bien être l'avenir.

Nous ne le répéterons jamais assez, *Concorde* est une réussite technique, que, sans cocorico, on peut appeler une prouesse. Nous ne le répéterons jamais assez non plus, sur le plan commercial, il s'agit d'un véritable désastre.

Bien sûr, la mauvaise volonté soviétique, associée à une mauvaise volonté américaine, s'est opposée à la création de nouvelles lignes ouvertes à *Concorde*. Bien sûr, les « environnementalistes » japonais s'opposent à l'atterrissage du supersonique à Tokyo, comme ils se sont opposés, pendant de nombreuses années, à l'utilisation des aéroports les plus modernes du monde.

Bien sûr, les émirs, malgré les suggestions que je m'étais permis de faire à cette tribune, n'ont pas acheté notre supersonique, alors qu'ils sont sans doute les seuls au monde qui en aient les moyens.

Alors, quelle solution nous reste-t-il ? Il n'y en a pas. Le réalisme de la commission doit rappeler cette dure vérité. C'est vrai, l'ère du supersonique n'a fait que commencer. Une meilleure perspective est envisageable. C'est dans cette optique qu'il faut conserver à la SNIAS et à ses bureaux d'étude tout le potentiel intellectuel et technique qui permettra d'allier enfin la technologie à un rigorisme commercial.

En revanche, avec *Airbus*, la réussite est grande sur les deux points et sa percée, notamment sur le continent américain, réputé difficile, en est la démonstration. On peut penser raisonnablement que ce succès se confirmera et que dans les deux années qui viennent, 400 appareils seront vendus, ce qui permettrait de rentabiliser l'opération.

La cadence de fabrication doit être en conséquence augmentée. Il faut dès maintenant construire deux appareils par mois, porter la cadence à trois à la fin de 1979 et à quatre en juillet 1980.

Vous avez bien voulu m'indiquer, monsieur le ministre, en réponse à une question orale, il y a quelques semaines, que la SNIAS allait commencer à embaucher prudemment. Cette déclaration allait dans le sens souhaité par les travailleurs, notamment ceux des deux usines de la Loire-Atlantique, qui est, vous le savez, le département où la situation de l'emploi est des plus difficiles.

A ce jour, la SNIAS n'a pas commencé à embaucher. Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir confirmer votre déclaration et d'indiquer si possible les délais et la cadence d'embauche.

Le succès de l'*Airbus* est dû à ses qualités : faible niveau de bruit, peu de pollution, et surtout coût d'exploitation plus bas que ceux de ses concurrents. Sur des étapes de 900 kilomètres, *Airbus* coûte 7 p. 100 de moins que le *DC 10* et 16 p. 100 de moins, ce qui est considérable, que les *Boeing 727*. Ce succès est dû également à l'organisation dans le monde d'*Airbus-Industrie*, encore qu'il semble que des « bavures » ne soient pas exclues.

J'ai appris de source sûre que la compagnie nationale de Saint-Domingue désire acquérir au moins un et sans doute plusieurs *Airbus 300*, dont elle souhaite la livraison pour 1980. L'agent de la compagnie se plaint de ne pas obtenir d'*Airbus-Industrie* les renseignements demandés, qui permettraient de passer une commande ferme.

Les affaires commerciales d'*Airbus-Industrie* sont traitées, dans cette partie du monde, à partir d'une agence autonome qui est installée à New York et dont le directeur ne veut pas traiter avec l'agent commercial de Saint-Domingue. Je n'ai pu obtenir les raisons de ce conflit, mais ce que je sais bien, c'est que Boeing mène avec Saint-Domingue des négociations en vue de placer son 767, rival direct de notre *Airbus*.

Il est temps, je pense, monsieur le ministre, que vous interveniez pour trouver la solution qui permette de vendre à Saint-Domingue des *Airbus* et de ne pas nous laisser supplanter par Boeing.

Si l'*Airbus 300* est assuré d'une belle carrière, la situation est moins claire pour les projets *A 310* et *Jet*. Plusieurs solutions ont été envisagées, puis abandonnées et, pour certaines d'entre elles, reportées.

L'appareil de moyenne capacité, de 120-140 places, était considéré encore récemment comme la formule qui répondait aux besoins. L'*A 310* se heurtera, c'est évident, à la concurrence du *Boeing 767*.

Cette opération pour être réussie doit être assurée d'un grand nombre de commandes. Les compagnies Lufthansa pour 25 appareils, Eastern Air Lines pour 25 également, Swissair pour 6 et Air France pour 4 se sont déjà manifestées.

Nous ne voyons pas dans cette liste d'utilisateurs une compagnie britannique. Et pourtant, malgré des déclarations qui paraissent fermes, monsieur le ministre, le Gouvernement a donné son accord aux Anglais pour participer à la construction de l'*Airbus*. Je sais bien que les Anglais devront payer un droit d'entrée, mais celui-ci ne contribuera en rien à améliorer la commercialisation de l'avion européen. L'Europe de l'aéronautique n'est pas, à l'évidence, réalisée. Les Anglais font assurément une bonne affaire. Etes-vous sûr, monsieur le ministre, que ce soit également une bonne affaire pour la France ?

Le report de la construction du bi-réacteur européen *Jet* ne va pas manquer de créer des difficultés à la SNECMA qui, en collaboration avec General Electric, développe depuis cinq ans la réacteur CFM 56 de dix à onze tonnes de poussée. Il ne semble pas que nous ayons pour le moment, ni même en prévision, l'avion qui portera ces moteurs. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, comment vous envisagez l'avenir de ce réacteur dont la réussite technique est incontestable ? N'y a-t-il pas lieu, plutôt que de disperser nos efforts, de rechercher des accords avec les constructeurs européens d'avions qui entrent dans ce créneau, je pense notamment à Fokker ? Il y a lieu d'y réfléchir.

La société Dassault poursuit, elle, ses activités aéronautiques avec le même succès, *Mystère 10* en France, *Falcon 10* aux Etats-Unis, *Mystère-Falcon 20*, *Mystère-Falcon 50*. Voilà qui constitue une belle famille, puisque 662 appareils ont été vendus, dont 450 aux Etats-Unis !

Vous savez par ailleurs que la société Dassault a su adapter son appareil *Mystère 20 G* aux besoins des gardes-côtes américains dont l'administration a commandé 41 exemplaires. On connaît la rigueur de l'administration des gardes-côtes américains. Cette commande importante constitue à l'évidence une référence de qualité pour ce genre d'appareils. Le Gouvernement français envisage-t-il l'utilisation de tels appareils pour la protection de nos côtes, protection dont la nécessité apparaît encore plus après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* ?

Je voudrais, pour terminer, monsieur le ministre, évoquer brièvement, après mon ami Fortier, le problème des contrôleurs aériens. Il s'agit, hélas ! d'un problème encore d'actualité.

Ne nous y trompons pas, si les mass media, qui ont sans doute un peu exagéré l'importance des événements du mois d'août, sont aujourd'hui muettes, le problème n'est pas réglé pour autant. J'ai exposé dans mon rapport écrit, en recherchant la stricte objectivité, les positions respectives des syndicats et du Gouvernement.

Votre commission ne peut guère proposer des solutions techniques au conflit, mais on peut penser que les travaux d'une commission d'enquête, souhaitée par un de nos collègues, apporteraient des éléments d'information et de réflexion qui aideraient à la recherche d'un accord qu'il faudra bien réaliser. Je pense, monsieur le ministre, que le plan Marot est mort. Les militaires, malgré leurs qualités, malgré leur dévouement, ne peuvent tout faire, et la sécurité aérienne est trop sérieuse pour que nous puissions nous contenter de solutions de rechange. C'est donc bien avec les contrôleurs civils, et avec eux seuls, qu'il faut trouver une solution.

Il est sûr que des améliorations techniques doivent être cherchées ; il est sûr que le partage de l'espace aérien entre civils et militaires doit être amélioré ; il est sûr que la non-revalorisation des primes des contrôleurs constitue une injustice qui doit au moins donner lieu à rattrapage ; il est sûr que leur situation en fin de carrière doit être revue.

J'ai entre les mains un communiqué, en date du 2 mai 1973 — voilà donc cinq ans et demi — que notre commission des affaires économiques et du Plan avait remis à la presse. Elle demandait déjà l'ouverture de négociations entre le ministère et les syndicats sur la quasi-totalité des points qui sont à l'origine du conflit d'aujourd'hui. Cela signifie que nous avons perdu beaucoup de temps. La lecture de ce communiqué laisse un certain goût d'amertume.

Comme en 1973, votre commission dit au Gouvernement : il faut négocier, mais négocier avec la volonté d'aboutir. Il faut le faire maintenant, pendant la période où le trafic est le plus faible, et non pas attendre les périodes de pointe. Il faut négocier à froid en sachant, et je peux l'affirmer, que les contrôleurs ne demandent pas « tout de suite ». Rien n'est plus mauvais qu'un conflit qui pourrait car, dans ce cas, l'amertume de ceux qui se sentent incompris ou frustrés porte en elle-même les ferments d'autres conflits.

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez la volonté de réussir. Il faut rapidement découvrir les moyens.

Sous ces différentes réserves, votre commission des affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable au budget de l'aviation civile. (Applaudissements.)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1978 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- Groupe socialiste, vingt-sept minutes ;
- Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, vingt-six minutes ;
- Groupe de l'union des républicains et des indépendants, vingt-deux minutes ;
- Groupe communiste, dix minutes.

La parole est à M. Millaud.

M. Daniel Millaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention n'aura pas un caractère ponctuel. La terre est ronde, vous le savez. Aussi, lorsqu'on parle de politique nationale de l'aviation, il ne faut pas se limiter à la zone atlantique, il faut aller plus loin.

Le Gouvernement ne semble pas attacher une attention suffisante au développement du trafic aérien français dans le Pacifique. Je n'en voudrais pour preuve que la décision qui a été prise de supprimer, à partir de janvier 1977, la ligne assurée par Air France depuis Lima jusqu'à Tokyo en passant par Tahiti.

L'argument que vous avez invoqué, monsieur le ministre — je l'ai lu dans le compte rendu des débats de l'Assemblée nationale — est, bien sûr, un argument de rentabilité. Mais peut-il être invoqué quand une ligne est récente, quand un trafic — les chiffres le prouvent — est en expansion et quand le matériel utilisé ne correspond pas aux distances imposées ? Croyez-vous qu'il tienne lorsqu'on le compare au déficit d'exploitation de *Concorde* dont on vient de parler ?

La décision prise est une décision politique qui n'a considéré le problème que sous le seul angle de ce que j'appelle « le cordon ombilical » existant entre les territoires français du Pacifique et la métropole. Il est assuré par la compagnie Union de transports aériens, qui jouit d'un monopole, et complété par le commandement du transport aérien militaire, qui transporte, monsieur le ministre, vous ne l'ignorez pas, non seulement du personnel militaire, mais également du personnel civil du Commissariat à l'énergie atomique et leur famille, à des tarifs qui font largement concurrence à ceux de la compagnie privée dont je viens de parler.

Ce « cordon ombilical » s'asphyxie lentement, par saturation, car une compagnie privée est plus sensible qu'une autre à la notion de rentabilité. Même avec une promesse de subvention de l'Etat, je doute fort que la compagnie Union de transports aériens accepte d'accroître la fréquence de ses vols à destination de Los Angeles. Il s'agit là, monsieur le ministre, d'une politique malthusienne et, tôt ou tard, nous assisterons à un transfert d'une partie de la clientèle au bénéfice des compagnies étrangères.

Le Gouvernement n'a pas voulu considérer le problème des transports aériens sous son angle régional ; il existe une zone Atlantique-Nord. Pourquoi n'y aurait-il pas une ou plusieurs zones Pacifique ? Et pourtant, il existe des droits d'atterrissage dans le Pacifique à destination de Tahiti.

Est-il normal que ces droits de trafic, négociés par le Gouvernement avec le Japon, le Canada, le Mexique et l'Amérique du Sud au bénéfice de compagnies françaises, ne soient pas exploités et que seuls le soient ceux dont la rentabilité est évidente ?

Il faudrait, monsieur le ministre, pouvoir exiger que ces compagnies desservent ces lignes, exploitent ces droits et, en premier lieu, la ligne Tokyo-Tahiti, ce qui contribuerait, vous en conviendrez avec moi, à une relance du tourisme dont nous avons un urgent besoin.

Il appartiendra aux pouvoirs publics de répartir le coût de lancement de ces lignes entre les transporteurs et l'Etat, car celui-ci a toujours déclaré vouloir faciliter le développement du tourisme non seulement en Polynésie française, mais également en Nouvelle-Calédonie.

Vous me répondez dans un instant, monsieur le ministre — je me permets d'anticiper — qu'une étude est en cours et qu'elle nous éclairera sans doute sur la véracité des tarifs actuels. Mais il faut envisager toutes les hypothèses avant la conclusion de cette étude, notamment celle selon laquelle la compagnie privée actuelle refuserait l'exploitation des droits, malgré une aide éventuelle de l'Etat.

Il faut également envisager l'hypothèse selon laquelle le Gouvernement ne demanderait pas à Air France de reprendre l'exploitation de sa ligne du Pacifique.

D'ores et déjà, il ne reste plus que deux solutions : ou bien attribuer ces droits au territoire et lui en laisser la libre disposition, ou bien laisser jouer la libre concurrence, ce qui signifie, à terme, la disparition des ailes françaises dans le Pacifique. Il n'y a pas d'autre alternative.

Si je m'autorise, monsieur le ministre, à vous tenir ce langage, c'est parce que vous avez eu, un temps, la responsabilité de la tutelle de ces territoires. Vous savez donc qu'une part importante de leur développement économique dépend du développement des transports aériens dans cette zone, immense mais pleine de promesses — nous le savons maintenant — du Pacifique. Nous n'avons pas le droit d'y mener aujourd'hui une politique d'abandon. Nous le regretterions demain.

Aussi, est-ce avec intérêt, monsieur le ministre, que j'entendrai vos réponses aux problèmes que je viens d'évoquer. (*Applaudissements.*)

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

M. André Méric. Monsieur le ministre, je voudrais, au début de mon propos, vous poser une question. J'ai lu, dans les documents budgétaires, que la compagnie Air Inter voyait sa subvention augmenter. Alors, je vous serais très obligé de bien vouloir intervenir auprès de cet organisme, qui détient le monopole de la plupart des lignes intérieures, pour qu'il puisse faire décoller et atterrir ses avions aux heures prévues. Cela nous changerait beaucoup.

Il est certain, monsieur le ministre, que les besoins en matière d'aéronautique civile augmentent en Europe et dans le monde. La France possède des moyens industriels, des potentiels techniques et humains indéniables.

Le problème posé est de savoir si le budget de l'aviation civile, qui reste l'expression de la politique gouvernementale, permettra à notre industrie de s'insérer sur le marché international et de développer une présence grandissante. Nous ne le pensons pas, car les crédits destinés à la construction aéronautique, soit 34,3 p. 100 de votre budget, ne sont pas à la mesure d'une telle ambition.

Selon une étude effectuée par l'Aérospatiale, les besoins mondiaux, sans prendre en considération ceux des pays socialistes, s'élèveraient à 5 700 appareils dans les dix années à venir. Le marché serait ainsi équilibré : 47 p. 100 pour les Etats-Unis d'Amérique et 53 p. 100 pour le reste du monde, dont 22 p. 100 pour l'Europe.

Nous considérons, nous socialistes, que c'est en fonction de cette perspective que devrait être développée la politique de construction aéronautique de la France et de ses partenaires européens.

Nous disposons, les rapporteurs l'ont souligné, d'un atout indiscutable avec l'*Airbus*. Nous sommes montés très souvent, nous aussi, à cette tribune, pour définir les potentialités de cet appareil. Les faits sont venus, depuis plusieurs années, confirmer nos déclarations.

Ainsi, depuis le début de cette année, les ventes du moyen-courrier franco-allemand ont pratiquement doublé par rapport aux ventes déjà conclues depuis le lancement de ce programme d'avion de transport civil.

Au 31 décembre 1977, le consortium européen avait enregistré 53 commandes fermes, dont 42 avions déjà livrés et 41 options. A ce jour, les ventes fermes d'*Airbus* s'établissent à 117 exemplaires, parmi lesquels 56 sont livrés et 48 sont en option.

En octobre, devant une commission parlementaire, vous avez indiqué, monsieur le ministre, que les prévisions les plus pessimistes permettaient d'envisager la construction d'au moins 400 appareils, les avances consenties étant remboursées à partir du trois cent soixantième exemplaire.

La percée d'*Airbus* est incontestable. Elle fut concrétisée le 6 juillet dernier lorsque, à Munich, les représentants de l'Aérospatiale, de la CASA, de Messerschmidt-Bolkow-Blohm-Fokker et de la direction d'*Airbus-Industrie* décidèrent la réalisation industrielle du programme A 310. Cet accord fut approuvé quelques mois plus tard par les différents gouvernements.

Dès cette époque, cinq compagnies de transport aérien, dont une américaine, avaient opté pour le nouvel appareil, option représentant une vente prospective de 75 unités. C'était un fait sans précédent pour l'industrie aéronautique européenne.

Après bien des hésitations, la Grande-Bretagne a rejoint le consortium européen *Airbus-Industrie*. Nous ne pouvons que nous féliciter d'un tel accord, qui a pour conséquence une mise en commun plus importante des ressources techniques, industrielles et commerciales, tout en regrettant que les tergiversations britanniques n'aient pu que servir psychologiquement l'offensive américaine contre *Airbus*.

M. Emile Durieux. Très, bien !

M. André Méric. Le groupe socialiste considère qu'il n'y a plus un jour à perdre pour prendre toutes dispositions utiles afin que l'A 310 sorte dans les délais prévus, c'est-à-dire à la fin de 1982. La contre-offensive américaine est, en effet, lancée. Les spécialistes de la prévision du géant de l'aéronautique qu'est Boeing estiment — je cite — « à 81 milliards de francs le marché de l'aviation commerciale d'ici à 1988. Trente-deux milliards iront au remplacement des flottes existantes. Le reste — 49 milliards — sera consacré à l'achat de nouveaux appareils pour faire face à la croissance du trafic. Mais, cette fois, les gros des commandes — 49 milliards de dollars — n'émanera pas des compagnies américaines. Celles-ci n'assureront que la moitié du futur marché des cargos — trois milliards au total — les deux tiers de celui des moyen-courriers — 32 milliards de francs — 37 p. 100 seulement des court-courriers — 18 milliards de francs — et 25 p. 100 des long-courriers, soit 31 milliards de francs. »

Ainsi, l'avionneur le plus puissant du monde ne cache pas que la compétition devient de plus en plus rude au fur et à mesure que se développe le lancement d'appareils par Airbus-Industrie.

Son succès oblige Boeing à compléter sa gamme d'avions de transport civil. Le montant des commandes obtenues par cette firme américaine atteindrait trois milliards de dollars, soit treize milliards de francs lourds, pour les Boeing 757 et 767 dont l'entrée en service aurait également lieu en 1982 pour concurrencer directement l'Airbus européen.

Par ailleurs, le deuxième constructeur américain, Mac-Donald-Douglas, pour le lancement du DC 9 Super-80, s'attaque aux programmes de l'ATMR 2 et Lockheed-Aircraft à la production en 1979 du Tristar 400 américain.

Pour compléter cette formidable offensive contre la construction européenne, pour laquelle ont été obtenus les concours du Japon et de l'Italie, l'un des parlementaires américains a déclaré, devant la commission des voies et moyens de la chambre des représentants, à la suite de la commande d'appareils Airbus par la compagnie américaine Eastern Air Lines :

« L'Etat ne peut se permettre de laisser, par le jeu des subventions étrangères et d'aménagement financier résultant de tractations occultes ou d'autres pratiques conduisant à distraire des aides à l'exportation, menacer la position dominante des Etats-Unis dans le domaine des avions commerciaux. »

Lorsque les constructeurs américains se livrent à des méthodes identiques pour vendre leur matériel à des compagnies européennes ou du tiers-monde, sont-ils l'objet d'une condamnation de la part des parlementaires américains ?

Actuellement, l'industrie américaine ne recherche-t-elle pas l'élaboration d'une loi d'aide par des prêts à taux d'intérêt très bas, pour mieux concurrencer les fabrications aéronautiques européennes ? L'on ne peut mieux marquer la volonté d'hégémonie des industriels et financiers américains.

Votre budget, monsieur le ministre, prévoit une augmentation de 174 p. 100 des crédits affectés à l'Airbus européen.

Nous nous réjouissons de cette décision, mais nous considérons que là s'arrête l'aspect positif de votre politique, car votre effort ne couvre qu'une partie des interventions indispensables pour contrecarrer l'offensive américaine et assurer l'avenir de l'industrie de notre pays.

En effet, le groupe socialiste considère que notre industrie et celle de l'Europe vont subir de durs affrontements ayant pour enjeu leur survie.

Face aux forces prodigieuses qui leur sont opposées, la France et ses partenaires ne pourront sauvegarder leur construction aéronautique que par le développement d'une gamme complète d'avions, afin de couvrir le maximum de besoins et de mieux répondre aux requêtes des compagnies aériennes.

Cela, bien sûr, n'est possible que par le renforcement des alliances des constructeurs européens. Or, il y a, en la matière, convergence d'intérêts et c'est pourquoi le possible peut devenir réalité dans la mesure où la France voudra jouer le rôle de leader dans le domaine de la coopération.

Actuellement, nous constatons — et cela est regrettable — que la politique gouvernementale semble vouloir répéter les erreurs que nous avons connues lors de la construction de Caravelle. En matière de transport aérien civil, son programme se démultiplie avec une lenteur qui donne à nos concurrents des atouts majeurs pour la domination du marché européen et international.

A la vérité, derrière Airbus, le groupe socialiste considère comme urgente la construction de l'A 200 Jet équipé du moteur CFM 56. Ce projet, dont 1 500 à 1 800 exemplaires sont nécessaires dans le monde pour les années à venir, est attendu par les

compagnies aériennes, notamment Air France, pour remplacer un certain nombre de Caravelle et de Boeing 707. Or, les études de ces nouveaux appareils sont quasiment arrêtées.

Par ailleurs, s'impose la poursuite accélérée de la version Airbus A 310. Ces deux appareils court-moyen courrier et moyen courrier permettraient, dans la conjoncture actuelle du transport aérien, la conquête d'une partie du marché européen et du marché du tiers monde.

La version B 11 de l'Airbus, équipée de quatre moteurs CFM 56, pourrait prendre une part importante du marché du renouvellement de milliers de Boeing et de DC 8, qui auront plus de vingt ans en 1989.

Une telle politique permettrait de dégager la France et l'Europe de la domination américaine.

Il appartient à la France de montrer la voie, comme elle le fait pour l'Airbus. Sa résolution devrait permettre de mettre à l'épreuve nos partenaires sur un tel avenir.

Le budget que vous nous soumettez nous apporte la preuve que le Gouvernement ne nourrit pas de telles ambitions, qui permettraient d'assurer définitivement la crédibilité de l'industrie française et européenne.

C'est la raison de notre refus. En effet, se contenter d'un seul programme, c'est un choix qui n'est pas viable car, à terme, c'est le renoncement.

J'en viens au deuxième volet de l'aspect négatif de votre politique.

Lorsque l'on analyse ce programme Airbus A 310, en fonction de l'évolution de la division avions de l'Aérospatiale, on sent les Français financièrement à la remorque d'industriels allemands qui veulent à tout prix constituer une industrie aéronautique puissante.

Il a d'ailleurs été demandé de les aider techniquement et sans réserve. Déjà, une équipe constituée de plus de vingt ingénieurs et techniciens est actuellement à Brême pour aider les Allemands à étudier une nouvelle voilure dont ils ont la responsabilité dans le découpage financier du programme.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur Méric, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. André Méric. Je vous en prie.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. J'écoute avec beaucoup d'attention ce qu'indique le président Méric, d'autant plus que j'approuve une grande partie de ses observations, mais sur le fait précis qu'il évoque, je pense qu'il y a une légère erreur.

Pour la voilure de l'avion Airbus A 310, c'est la Grande-Bretagne qui est responsable. Elle a été transférée des Allemands qui, dans un premier temps, devaient en avoir la maîtrise, à la British aerospace dans le cadre des accords tripartites.

M. André Méric. Monsieur le ministre, oui ou non, y a-t-il à Brême vingt ingénieurs et techniciens répondant aux demandes d'aide de l'industrie aéronautique allemande ? (M. le ministre fait un signe de dénégation.)

Je sais ce que je dis.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, le groupement d'intérêt économique — GIE — Airbus-Industrie travaille énormément, et les échanges de techniciens et d'ingénieurs sont permanents.

Vous me posez la question de savoir si, oui ou non, il y a des ingénieurs français à Brême. Il y en a eu, effectivement, mais c'était à l'époque où la voilure devait être réalisée par les Allemands. Comme ce n'est plus le cas, ces ingénieurs sont rentrés.

De même, à Toulouse — et vous êtes mieux placés que quiconque pour vous en rendre compte — se trouvent des ingénieurs et techniciens britanniques, allemands et hollandais.

En fait, il y a là — ce dont nous nous réjouissons tout comme vous — la naissance d'une industrie européenne des cellules, ce qui ne peut que fortifier les différentes composantes de l'Airbus-Industrie.

M. André Méric. Monsieur le ministre, je ne conteste pas ce que vous venez de dire.

Je sais que le découpage de la voilure a été confié aux Britanniques. Pourquoi ? Je vais vous le dire.

Les Britanniques sont conscients de notre situation et de nos difficultés. Leur comportement est d'autant plus aisé qu'ils ont devant eux des Français qui, pour des raisons d'économie, ne veulent pas investir dans l'industrie aéronautique.

Il faut que vous sachiez, monsieur le ministre, qu'actuellement le potentiel humain, machines, surface couverte de l'Aérospatiale ne permet pas de fabriquer la voilure de ce nouvel avion. Seuls les Britanniques en sont capables, car ils ont su s'équiper, malgré la crise économique à laquelle ils ont à faire face.

Avec ce programme, le groupe socialiste estime qu'il était possible de redonner en France un nouvel élan à l'industrie aéronautique pour plusieurs années et de diminuer le nombre de chômeurs, en particulier dans le Sud-Ouest.

Tout cela, malheureusement, ne se réalisera pas, par manque d'esprit d'initiative et de connaissance des problèmes industriels ainsi que par la faute de technocrates responsables d'une politique à courte vue.

On ne fait pas un pays industriel puissant quand on hésite à investir de 300 à 500 millions de francs dans une industrie de pointe.

Avec la politique actuelle la SNIAS « vivotera », mais ne sera plus créatrice d'idées et d'emplois. Elle s'orientera à court terme vers un rôle de sous-traitant à la merci de puissances étrangères.

Ce manque de dynamisme industriel et la pratique d'une politique à courte vue, sans moyens financiers dignes d'une grande société, a déjà fait manquer des ventes d'Airbus. Elle s'avère, en effet, incapable aujourd'hui d'augmenter rapidement la cadence de fabrication et le marché de l'aluminium est actuellement bloqué par Boeing et Dassault.

Pauvre société nationalisée où le fonctionnaire servile empêche de prendre des risques et où les luttes de personnes sont plus nombreuses que les décisions industrielles !

En outre, la faiblesse de notre capacité de produire est dangereuse pour notre industrie dans la création d'une Europe aéronautique avec des partenaires beaucoup plus puissants.

Si nous sommes en train de manquer une occasion de bâtir une société aéronautique française puissante grâce au programme Airbus, nous pouvons, malgré tout, dire que pour deux ou trois années à venir, avec l'effectif actuel où, malheureusement, les jeunes sont de moins en moins nombreux, par absence d'embauches, le plan de charge est assuré : en fabrication, avec l'Airbus qui se vend bien, la relance du *Transall* et les sous-traitances des avions Dassault ; en étude, avec le programme Airbus B 10 et certains programmes de recherche financés par l'Etat. Mais cette situation est fragile et peut s'écrouler rapidement si l'on ne redonne pas du tonus et des bases solides à notre société nationale par une politique industrielle sérieuse et hardie. Par rapport aux grandes sociétés aéronautiques américaines et anglaises, l'Aérospatiale, aujourd'hui, n'est plus compétitive — j'ai le regret de vous le dire, monsieur le ministre.

Il y aurait des actions urgentes à entreprendre.

D'abord, permettre tout de suite à l'Aérospatiale d'investir en matériel et d'embaucher. Cela est justifié par le travail à faire et par celui que l'on pourrait faire.

Ensuite, donner à Airbus Industrie les moyens financiers pour démarrer les études de nouveaux avions dérivés de l'Airbus, B-9 - B 11, par exemple, et un avion du type A 200 d'une capacité de 100 à 120 passagers.

Actuellement, avec Airbus, nous récupérons lentement les compagnies aériennes qui nous avaient quittés après *Caravelle*, par absence de dérivés de cet appareil, et, lentement, nous ébranlons le monopole des constructeurs américains dans certaines zones du monde. Il est donc capital, pour ne pas répéter l'erreur de *Caravelle*, de prévoir, dès à présent, des développements de l'Airbus en fonction des prévisions et desiderata des compagnies aériennes.

En ce qui concerne *Concorde*, j'ai écouté tout à l'heure l'intervention de M. le rapporteur de la commission des finances. Je ne pense pas tout à fait comme lui.

En effet, je constate que, depuis que les gouvernements intéressés — les gouvernements français et britannique — ont décidé d'arrêter la construction après le seizième appareil, les Américains ne trouvent plus de défaut à l'avion technologiquement le plus avancé du monde, et sans nul doute, pour rassurer les financiers et les industriels des Etats-Unis, la version B a été mise au réfrigérateur et le contrat d'étude de l'avion de la seconde génération est terminé depuis fin août, si mes renseignements sont exacts.

Tout cela au moment où *Concorde* connaît un succès certain de fréquentation. J'ai pu lire dans la presse qu'après un an d'exploitation « les *Concorde* d'Air France, qui ont effectué 714 vols entre Paris et New York, ont transporté au total 47 234 passagers avec un coefficient d'occupation moyen de 66,2 p. 100, British Airways 74,4 p. 100 à l'aller, 55,7 p. 100 au retour ».

La compagnie anglaise, pour sa part, « indique qu'elle a transporté environ 62 000 passagers au cours de 814 vols entre Londres et New York. Le coefficient moyen d'occupation de ses appareils s'est élevé à 77 p. 100 ».

Il paraît que c'est un échec commercial ! Je crois qu'il y a abandon. Il n'y a pas d'autre terme au moment où Air France exprime des besoins pour créer ou allonger des lignes, et où l'on apprend que Douglas et British Aircraft Corporation discutent d'une coopération pour la deuxième génération du supersonique, sans la France bien entendu.

Je vous pose la question, monsieur le ministre : qu'allez-vous faire pour cet appareil qui a apporté, qu'on le veuille ou non, à l'industrie européenne un label de très haute technicité ? Va-t-on abandonner treize années d'efforts consentis par deux pays qui ont dépensé un nombre respectable de milliards de francs pour construire un appareil susceptible d'améliorer les relations entre les hommes ? Le Gouvernement s'est-il prononcé pour la fin industrielle de *Concorde* ? Nous aimerions être informés.

Le groupe socialiste considère que l'époque du transport supersonique est tout à fait irréversible. Les acquis obtenus dans le cadre de la coopération franco-britannique exigent de maintenir un développement immédiat de cette réalisation.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne les conflits de la navigation aérienne, vous avez déclaré, devant une commission parlementaire, que le problème essentiel des conflits était, selon vous, non pas celui de la sécurité, mais celui de la rémunération, dont le niveau est, en début de carrière, le plus élevé de la fonction publique.

Au sujet des primes, dont le montant est de l'ordre de 30 à 50 p. 100 du salaire global, vous avez souligné que vous ne pouvez accepter leur intégration dans le traitement soumis à la retraite car cela poserait un problème d'équilibre des traitements dans la fonction publique.

Vous avez également considéré que les conditions de travail des contrôleurs étaient parmi les meilleures, si on les comparait à celles de l'étranger. « Ce point peut être encore réexaminé », avez-vous dit. Actuellement, la durée hebdomadaire du travail pour un contrôleur de la circulation aérienne est de trente-deux heures, avez-vous ajouté.

Je vous ferai observer que ces contrôleurs ne demandent aucune augmentation. Ils souhaitent simplement retrouver leur pouvoir d'achat de 1970.

La presse vous a fait dire, monsieur le ministre, que les primes avaient été augmentées de 90 p. 100. Je ne crois pas que vous l'ayez dit, parce qu'elles n'ont été réévaluées que très partiellement et la perte de pouvoir d'achat de ces primes, qui représentent environ 40 p. 100 des rémunérations globales, est estimée à 50 p. 100 — l'administration disait, en 1977, 35 p. 100. Les contrôleurs de la circulation aérienne ne peuvent pas continuer à travailler dans de plus mauvaises conditions tout en étant payés moins.

En matière d'intégration des primes dans le traitement, je crois, d'équilibre général de ceux de la fonction publique, je crois, monsieur le ministre, que vous refusez de tirer parti pour résoudre le problème, des possibilités contenues dans l'article 3 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 qui dispose que « les officiers contrôleurs de la circulation aérienne sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement ».

Les « cascades » tant redoutées dans la fonction publique ont été savamment évitées par le législateur à propos des « aiguilleurs du ciel ». Pourquoi n'utilisez-vous pas, monsieur le ministre, cette disposition légale pour donner satisfaction à ce personnel d'élite ?

On a parlé des traitements. Je me suis enquis auprès des organisations syndicales. J'ai eu communication de bulletins de salaire.

Je constate, par exemple, que, pour un officier contrôleur de première classe, contrôleur radar, célibataire, âgé de vingt-six ans et ayant sept ans d'ancienneté, il est retenu 84 francs pour première sanction à la suite de la grève du zèle — nous en reparlerons tout à l'heure car il faudra lever ces sanctions — alors qu'il touche les sommes suivantes : 4 073 francs de traitement net ; 1 843 francs de primes ; 108 francs d'indemnité de travail de nuit.

Un officier contrôleur de première classe, premier contrôleur, qualification maximale, marié, un enfant, ayant sept ans d'ancienneté, âgé de vingt-six ans, perçoit : 4 073 francs de traitement net, 2 103 francs de primes, 108 francs d'indemnité de travail de nuit.

Un officier contrôleur de classe principale, premier contrôleur, qualification maximale, marié, deux enfants, ayant neuf ans d'ancienneté, touche : 4 589 francs de traitement, 2 103 francs de primes et 54 francs d'indemnité de travail de nuit.

Le dernier exemple que je veux citer est celui d'un officier contrôleur de classe principale, premier contrôleur, qualification maximale, marié, deux enfants, âgé de trente-six ans, ayant treize ans d'ancienneté ; il perçoit : 4 847 francs de traitement net, 2 103 francs de primes et 108 francs d'indemnité de travail de nuit.

Nous sommes donc loin des chiffres annoncés tant par la presse que par vous-même aux diverses commissions parlementaires lors de la présentation de votre budget.

Ces différents bulletins de salaires ne concernent que des contrôleurs en poste dans un centre de contrôle régional. Trois d'entre eux, II B, C et D, sont au grade maximum, à la qualification maximum et aux taux de primes maxima.

Cette situation peut se rencontrer également aux tours de contrôle d'Orly et de Roissy, mais elle est impossible à atteindre dans les 75 autres tours de contrôle de France et d'outre-mer où sont affectés des contrôleurs. Les chiffres indiqués par le ministre ne peuvent être considérés comme une « photographie » de la rémunération d'un contrôleur.

On a parlé dans la presse d'une augmentation considérable des primes : de 28 p. 100 pour la prime de technicité. Oui, mais cette augmentation a eu lieu le 1^{er} juillet 1978, et cette mesure avait été annoncée le 27 janvier 1978, à la suite de la grève du zèle de l'été 1977 et de celle de la fin de l'année 1977.

L'augmentation de 8 p. 100 au 1^{er} janvier 1979 avait été annoncée le 28 juillet dernier par télégramme officiel du ministère au syndicat national des contrôleurs du trafic aérien.

En ce qui concerne la prime de surcharge — je vous rends attentifs, mes chers collègues — la majoration de 50 francs constitue le deuxième relèvement de cette prime en huit ans ! Ces 50 francs représentent 20 p. 100 de la prime de surcharge ; pondérés sur l'ensemble des primes, ils ne représentent plus que 2,7 p. 100 d'augmentation.

Quant à la prime d'exploitation, l'augmentation de 8 p. 100 au 1^{er} juillet 1978 a été annoncée dans le télégramme ministériel du 28 juillet. Elle ne constituait pas une mesure nouvelle les 8, 18 et 19 août.

La nouvelle majoration de 70 francs au 1^{er} janvier 1978 représente une réévaluation moyenne de 7 p. 100 sur cette prime. Pondérés sur l'ensemble des primes, ces 70 francs ne font plus que 3,7 p. 100 d'augmentation.

Il est à remarquer que l'évolution de l'indice INSEE pour calculer la variation de la prime d'exploitation n'interviendrait qu'au 1^{er} janvier 1980 au plus tôt.

Je pense que, dans ce domaine, l'exagération, invoquée pour justifier les décisions gouvernementales, est une exagération des pouvoirs publics.

En ce qui concerne la durée du travail, vous avez déclaré devant les commissions parlementaires, monsieur le ministre, que la durée du travail est de 32 heures. Là encore, il y a confusion car les 32 heures en question, c'est la revendication des syndicats. Ce n'est pas la situation actuelle qui est régie par l'instruction 35 DNA/D du secrétariat général de l'aviation civile en date du 16 janvier 1973, instruction qui porte la durée du travail comme suit : pour les quatre centres et les tours de contrôle d'Orly et de Roissy, trente-huit heures vingt ; pour les tours de famille II Nice, Lyon, Marseille, trente-huit heures quarante-cinq ; pour les tours de famille III Lille, Ajaccio, Bastia, trente-huit heures cinquante ; pour les tours de famille IV Cannes, Valence, Carcassonne, trente-neuf heures cinq.

Que doit-on penser dès lors des affirmations qui ont été avancées ? Il ne me paraît pas possible de mettre un terme à un conflit en ne faisant pas état de la réalité de la situation.

Enfin, pour l'amélioration de la sécurité réclamée par les contrôleurs aériens, ce ne sont pas les trente emplois qui vont être créés sur les 88 postes nécessaires qui vont résoudre les problèmes des effectifs des contrôleurs. Un effort doit donc être fait dans ce domaine.

Le centre de contrôle de Reims ne sera ouvert qu'en 1982 au plus tôt, c'est-à-dire hors objectif du VII^e Plan.

Parallèlement, ont été arrêtés plus ou moins définitivement les projets de construction d'un nouveau centre de contrôle à Lyon-Satolas, tandis que le doublement de la salle de contrôle du centre d'Aix-en-Provence, le deuxième centre français, est suspendu pour au moins un an.

Reims ne couvrira pas les besoins du contrôle, notamment du côté de l'Est, point noir de la circulation aérienne.

Il n'y aura ni antenne radar primaire pour ce nouveau centre ni station émettrice de radio.

Recommandant que « l'effort de l'Etat soit essentiellement consacré à l'amélioration de la circulation aérienne pour en éviter la saturation », la commission « transports et communi-

cations » du VII^e Plan préconisait l'augmentation des cellules de contrôle et la création de nouveaux centres en province ». Cet objectif ne sera pas atteint.

Si nous voulions analyser le nouveau système de contrôle, nous considérerions qu'il n'existe que sur le papier et nous sommes là encore très loin de ce que préconisait cette commission du VII^e Plan, à savoir « l'amélioration des informations radar et de l'assistance automatisée au contrôle et au renouvellement de certains matériels ».

Monsieur le ministre, je vais aborder maintenant le problème des sanctions. En 1978, les sanctions consistent en une suppression et une réduction de primes pour les contrôleurs portés au tableau de service entre les 11 et 25 août et entre les 25 et 31 août : suppression de la prime de surcharge de 250 francs pour les centres de contrôle régionaux de Paris, Brest, Aix-en-Provence et Bordeaux et réduction de la prime d'exploitation de 100 p. 100 pour les centres de contrôle de Paris et de Brest, de 90 p. 100 pour le centre de contrôle d'Aix-en-Provence, de 80 p. 100 pour le centre de contrôle de Bordeaux et la tour de contrôle de Toulouse-Blagnac, et de 60 p. 100 pour la tour de contrôle de Bastia, soit, pour les grosses sanctions — entre 80 et 100 p. 100 plus la surcharge — des retenues de 1 200 à 1 500 francs par contrôleur.

Il n'était pas utile d'agir ainsi car c'est dans la mesure où l'on accepte de discuter avec les représentants des organisations syndicales que l'on arrive à résoudre les problèmes. Je suis persuadé que, si cela avait été fait, vous n'auriez pas eu à prendre de sanctions.

Votre prédécesseur, M. Cavaillé, m'avait déclaré, au sujet de l'amnistie, que « toutes les conséquences possibles de la loi d'amnistie avaient été tirées pour les officiers contrôleurs ». Je suis pourtant obligé de constater que six recours sur cette question avaient été introduits par le syndicat national des contrôleurs du trafic aérien devant le tribunal administratif de Versailles.

Celui-ci, dans un délibéré du 7 juin 1978, lu à l'audience publique du 5 juillet, a déclaré et ordonné ceci : « Considérant que le tribunal n'est pas suffisamment informé sur le point de savoir si l'administration a tiré toutes les conséquences de l'amnistie, il y a lieu d'ordonner un supplément d'instruction à l'effet de demander au ministre des transports d'indiquer au tribunal, dans un délai de deux mois à compter de la notification, la situation administrative des requérants. »

Dès lors, les affirmations ministérielles qui ont été faites devant le Parlement, notamment devant le Sénat, et devant le tribunal ne sont donc pas convaincantes et n'apportent pas les apaisements recherchés.

Par ailleurs, il m'a été possible de prendre connaissance d'un procès-verbal de la réunion de la commission administrative paritaire du corps des officiers contrôleurs. Il en ressort que figuraient aux dossiers individuels de contrôleurs, à la date de la réunion, le 18 janvier 1978, des pièces relatives aux sanctions amnistiées par la loi de 1974 !

La conclusion du président de la commission à propos de cet incident est d'ailleurs déplorable à cet égard. Je déclare très simplement que l'on m'avait menti, en réponse à deux questions que j'avais posées à la tribune du Sénat. Je ne puis que le regretter et le déplorer !

Pour terminer, je voudrais vous rappeler une requête du syndicat national des pilotes de ligne et des mécaniciens officiers de l'aviation civile, relative à l'application de la loi instituant des déductions forfaitaires et supplémentaires pour frais professionnels.

Leur profession figurait, dès le début, dans la première liste des professions bénéficiant des déductions supplémentaires de 30 p. 100, au même titre que les VRP et les journalistes.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir intervenir pour qu'ils continuent à bénéficier de cet avantage.

Je vous demande également d'intervenir pour mettre fin au problème de la composition des équipages à bord des appareils qui doivent remplacer les *Caravelle* pour le service d'Air France. Il importe que la question du choix entre des équipages de trois ou de deux membres soit tranchée. En la matière, les syndicats ont raison, me semble-t-il, car l'équipage à trois offre une sécurité que chacun recherche.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les observations que je devais formuler au nom du groupe socialiste. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'industrie aéronautique n'échappe malheureusement pas à la crise, sa situation en est même révélatrice.

Dans le cadre du redéploiement industriel et de la nouvelle division du travail à l'échelle internationale, l'aéronautique est particulièrement touchée.

Le rôle de cette industrie de pointe dépasse, et de beaucoup, son rôle spécifique dans l'économie de notre pays. La démonstration de cette affirmation ne devrait plus être à faire : *Concorde*, *Caravelle* et *Airbus* apportent à notre pays une maîtrise dans un certain nombre de domaines.

Sans les réalisations produites par nos techniciens, nos avions et la technologie de notre pays n'auraient pas atteint leur niveau actuel.

Le Gouvernement veut ignorer cet aspect des choses et la politique menée depuis trois ans vise à démanteler le potentiel d'études et de recherche dans l'aérospatiale.

Je n'en citerai pour preuve que quelques chiffres, monsieur le ministre. Dans votre budget, les crédits de recherche et de développement s'élevaient, en 1970, à 2 133 millions de francs ; je retiendrai ce nombre comme base 100. En 1971, ils passent à 2 701 millions de francs, soit l'indice 127. En 1972, ils passent à 2 747 millions de francs, soit l'indice 129. En 1973, ils passent à 2 278 millions de francs, soit l'indice 107 ; il s'agit là déjà de l'amorce d'une diminution. En 1974, ils tombent à 1 686 millions de francs, soit l'indice 79. En 1975, ils sont de 2 978 millions de francs ; en 1976, de 1 851 millions de francs ; en 1977, de 1 229 millions de francs ; en 1978, de 1 047 millions de francs ; en 1979, de 1 044 millions de francs, soit l'indice 49. On enregistre donc une diminution de moitié des crédits. C'est très grave quant à l'avenir de la recherche et du développement de l'aéronautique.

La soumission à General Electric, Boeing et Douglas a placé les entreprises nationales devant des difficultés considérables. Le Gouvernement n'a pas réagi ou, plutôt, il a refusé d'octroyer les aides qu'il accorde généreusement aux trusts privés.

Concorde est, à terme, condamné, jusqu'à ce que les grands constructeurs américains se placent sur le marché avec un supersonique de deuxième génération.

L'*Airbus B 10*, le *B 11* et l'*A 200* sont menacés et le Gouvernement français capitule devant les exigences de Boeing.

Vous avez conclu, monsieur le ministre, un accord avec les Anglais, que nous pouvons considérer pour l'instant, disons, positivement. Mais il reste que le Gouvernement anglais a passé une commande de 19 *Boeing 757* pour la British Airways, de 21 appareils du même type pour les autres compagnies britanniques et a pris 24 options supplémentaires.

Ces avions seront équipés par un moteur Rolls-Royce, le RB 211-535. Nous trouvons là les raisons des réticences des Britanniques pour l'*Airbus* nous trouvons là aussi des raisons d'inquiétude quant à la volonté, à la détermination, du Gouvernement français de faire tout ce qu'il faut pour le développement de l'*Airbus*. *Les Echos* du 1^{er} septembre 1978 ont pu écrire : « La Grande-Bretagne lance le futur *Boeing 757* tout en prétendant participer à la construction de l'*Airbus B 10*. »

Le *B 10*, d'ailleurs, intéresse spécialement les Allemands et la Lufthansa. Nous devons être extrêmement attentifs à ce qui se passe de l'autre côté du Rhin. En effet, l'industrie aéronautique allemande a tendance à connaître un développement important ; on constate chez elle la volonté de passer des accords avec les Américains pour pouvoir remettre sur pied une puissante industrie, civile pour commencer, en attendant peut-être une industrie militaire allemande.

La position du gouvernement britannique dans cette affaire a éclairé ce que pourrait être l'Europe placée sous un protectorat conjoint des Etats-Unis et des grandes sociétés multinationales.

En définitive, la politique gouvernementale dans le domaine de l'aéronautique n'est constituée que de capitulations. Si, aujourd'hui, cette industrie existe encore, si elle tient encore sa place, c'est grâce aux luttes incessantes qu'ont menées les travailleurs pour le maintien du potentiel existant. Il est permis d'affirmer que sans les actions menées avec les communistes *Concorde* et *Airbus* n'auraient jamais volé. Sans l'existence des grandes usines nationalisées, les réalisations actuelles n'auraient pu voir le jour.

Les communistes ont proposé, récemment encore, à l'occasion du dernier salon du Bourget, une politique raisonnable susceptible d'assurer le développement de l'aéronautique.

Nous voulons une politique d'expansion de la branche aérospatiale, le développement d'*Airbus* et de *Concorde*, le soutien à l'industrie du moteur. Ces propositions permettraient la création, en cinq ans, de 13 000 emplois dans la construction aéronautique et de 5 000 emplois dans le secteur des transports.

Nous voulons une politique d'expansion des transports aériens. C'est, il faut le noter, le malthusianisme des grandes sociétés qui, en définitive, limitent le transport aérien, celui-ci étant réservé à un tout petit nombre.

La politique actuelle se concrétise par un immense gâchis. Un exemple parmi tant d'autres nous est fourni par *Concorde*. La commercialisation de *Concorde*, sur Paris—New York, fait apparaître, depuis les six derniers mois, un coefficient de remplissage en progression, passant de 58,5 p. 100 et 75 p. 100, cet accroissement démontre la rentabilité de l'appareil.

Malgré ce fait, ce premier supersonique civil voit sa fabrication en série stoppée. Le Gouvernement se refuse à poursuivre les études pour son développement. Le supersonique est un élément de l'avenir du transport aérien. Alors que notre pays s'est hissé au premier rang, le Gouvernement liquide les chances de l'industrie aérospatiale d'être présente dans ce créneau. Le supersonique s'est imposé comme moyen de transport, mais la France, qui aura été à l'avant-garde, aura-t-elle sa place ? Pourtant cette industrie procure du travail à des milliers de travailleurs et de techniciens.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, le programme *Concorde* doit être poursuivi. Des mesures doivent être prises pour la mise en chantier de la version améliorée dont les études sont actuellement effectuées dans les bureaux d'études de la SNIAS, ce qui permettrait à peu de frais le vol de *Concorde*, sur New York—Francfort ou Rome—New York.

Les grandes sociétés américaines qui travaillent de leur côté sur un supersonique évolué ont imposé en échange de l'atterrissage de *Concorde* à New York la limitation de la fabrication à seize appareils. Nous devons regretter que le Gouvernement se soit plié à l'injonction venue d'outre-Atlantique.

J'en arrive à la question de l'*Airbus*. Je voudrais traiter spécialement de l'*A 200*.

Le succès de l'*Airbus* est incontestable, mais s'il témoigne des possibilités de l'aéronautique française, il ne doit pas cacher l'existence de problèmes sérieux.

L'*Airbus*, c'est non pas un appareil, mais une famille d'appareils, et la politique du Gouvernement dans ce domaine est inquiétante.

La réussite de l'*A 300* est une bonne chose pour l'industrie aéronautique française, mais elle ne doit pas dissimuler le fait que cette dernière demeure dans une situation très préoccupante. Celle-ci résulte essentiellement d'une dépendance accrue à l'égard des Etats-Unis.

La solution raisonnable, durable, des problèmes posés à notre industrie aéronautique existe. Nous en avons les moyens humains, technologiques et techniques.

C'est pourquoi il faut décider immédiatement la construction du nouvel avion moyen-courrier *A 200* projeté par la SNIAS. Mais c'est un choix politique que refuse de faire le Gouvernement, malgré la déclaration de M. le Premier ministre au salon du Bourget de 1977. Un tel choix offrirait à Air France la possibilité de préciser ses options en fonction de ses besoins, évalués à cinquante appareils pour 1985.

La fabrication immédiate de l'*A 200* permettrait l'utilisation des ressources nationales aujourd'hui disponibles. Ce serait du travail pour la SNIAS et de nombreuses entreprises françaises d'équipement. Ce serait la possibilité de créer des emplois nouveaux et de développer nos acquis technologiques.

Une production exclusivement française est inconcevable, dirait-on ! Mais, là aussi, décider dès aujourd'hui, c'est situer notre pays en excellente position pour prendre de multiples initiatives de coopération européenne et internationale. Rappelons que le marché potentiel du moyen-courrier est estimé à 1 500 exemplaires dans le monde entier.

La réalisation des propositions du parti communiste français et de ses élus, la réalisation de ce qu'exigent les travailleurs dans leurs actions, non seulement assurerait l'avenir d'un outil de travail important et d'un secteur industriel de pointe, mais encore correspondrait aux intérêts de la France.

Les travailleurs de la SNECMA, par l'intermédiaire de leur comité central d'entreprise, ont adressé une lettre au Premier ministre, afin d'attirer son attention sur la question de l'*A 200* équipé par le CFM 56. Le comité central d'entreprise affirme que cet avion est vital pour l'industrie aéronautique française et qu'une décision politique immédiate pour le lancement de l'*A 200* est nécessaire. Ce lancement permettrait de répondre aux besoins, de placer l'industrie française en position de force dans les négociations avec des partenaires éventuels, de maintenir et de développer le potentiel technique et industriel de l'aéronautique française, de diminuer l'emprise de l'industrie aéronautique américaine sur le marché du transport aérien civil européen et de freiner l'inondation du marché par les moyen-courriers de type 727 et 737.

Eh bien ! les travailleurs de la SNECMA n'ont pas reçu de réponse du Premier ministre. Peut-être celui-ci estime-t-il qu'il n'est pas nécessaire de répondre aux travailleurs !

J'en arrive, monsieur le ministre, à la question des aéroports ; je parlerai en particulier de l'aérogare d'Orly.

Le conseil d'administration de l'aéroport de Paris, dans sa réunion du 22 juin 1978, a prévu une progression de 7 p. 100 pour le trafic passagers et de 10 p. 100 pour le fret. C'est ce moment que choisit le Gouvernement pour diminuer l'activité de l'aérogare d'Orly. Il est en effet envisagé, dans le plan 1979-1983, une limitation des investissements pour la plate-forme d'Orly. Il en résulte des inquiétudes pour le maintien de l'emploi, pour le personnel aéronautique d'Orly, mais aussi pour le personnel des PTT et de l'hôtellerie.

L'union locale des syndicats CGT d'Orly a fait des propositions réalistes visant au maintien de l'emploi dans le Val-de-Marne ainsi qu'au maintien de cette plate-forme et à son développement.

Cette situation nous amène à vous poser quelques questions. Quelles mesures seront prises pour répondre aux vœux des travailleurs employés à Orly, assurer le maintien de l'emploi et prendre en considération les propositions qui ont été faites par les organisations syndicales ?

Pourquoi, dans le contrat de programme passé avec le Gouvernement pour 1979, les effectifs d'assistance aéroportuaire sont-ils exclus ?

Pourquoi la direction de l'aéroport de Paris s'obstine-t-elle à refuser la prolongation de l'avenant au protocole sur la sécurité de l'emploi ?

J'en arrive au problème de personnel et, plus précisément, du personnel de la météo. Le comité technique paritaire fait état du manque d'un millier d'agents. Pourtant, il n'y a pas de véritables créations d'emploi dans votre budget.

Sur le plan des équipements, les crédits sont de 50 millions de francs, déduction faite des crédits nécessaires au transfert à Toulouse ; ils correspondent ni plus ni moins à ceux de 1973. Ils révèlent donc une diminution des moyens alors que les tâches de la météo s'amplifient et se diversifient.

Avant de terminer, je voudrais dire quelques mots du problème des contrôleurs aériens. Une grève longue et difficile a été suivie par l'ensemble du personnel. Les questions soulevées par les aiguilleurs du ciel — amélioration de la sécurité notamment — ne trouvent pas l'amorce d'une solution satisfaisante dans le budget, et pourtant les besoins croissent continuellement.

Pour répondre aux nécessités actuelles et préparer l'avenir, il faudrait, d'après les organisations syndicales — et elles me semblent bien placées pour en juger — créer un millier d'emplois techniques et au moins quatre cents emplois administratifs. Il faut cinq années après le baccalauréat pour former un technicien du contrôle aérien. C'est donc maintenant qu'il faut recruter et préparer les personnels dont le trafic aura besoin en 1985.

Les syndicats ont fait des propositions très précises — que nous soutenons — concernant, entre autres choses : l'adaptation aux techniques nouvelles, la fiabilité des liaisons radiophoniques et téléphoniques, l'extension de la couverture radar du ciel de notre pays, la modernisation du potentiel électronique et informatique, les droits et libertés pour le personnel.

Et puis, il faut en finir avec les prétendus salaires exorbitants des contrôleurs. Il faut payer des salaires qui tiennent compte du travail demandé à ces personnels : 4 847 francs plus les primes, est-ce trop pour assurer la sécurité des passagers ?

Aujourd'hui, 5 p. 100 seulement des Français utilisent l'avion, ce moyen moderne de transport. Une expansion considérable est possible. Ce n'est pas l'avis des compagnies — d'ailleurs ce sont les compagnies américaines qui font la loi.

Notre politique de défense des intérêts de la nation est à l'opposé d'un nationalisme étroit. En luttant contre le processus d'abaissement progressif de la France, nous avons conscience de favoriser la coopération basée sur l'égalité, chacun apportant son savoir-faire et ses capacités.

Nous sommes résolument en faveur de la coopération avec tous, sans discrimination. Mais pour que la coopération soit efficace et bénéfique, il faut que chacun ait quelque chose à apporter. Nous refusons de nous incliner devant la conception de « mondialisation » qui est celle du pouvoir et qui tend à ravalier notre pays au rang de sous-traitant. C'est en suivant la voie que nous traçons que peut se développer l'industrie aérospatiale de notre pays. Notre politique va à l'inverse de la politique que mène le Gouvernement actuel. Nous refusons la « vassalisation » de notre pays. C'est l'intérêt des travailleurs, c'est l'intérêt de notre pays. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

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

M. Louis Virapoullé. Monsieur le ministre, je suis monté à cette tribune, non pas pour mettre en cause votre courtoisie, votre intelligence, car je sais que vous vous efforcez d'assumer, dans la mesure de vos moyens, les lourdes responsabilités qui sont les vôtres, mais pour évoquer, tout simplement devant vous, deux problèmes.

En premier lieu, celui de la navigation aérienne et plus particulièrement de la situation des contrôleurs aériens.

Nous avons tous encore à l'esprit le psychodrame qui s'est joué, au cours des mois de juillet et août derniers, dans les aéroports parisiens, et qui était dû à une grève du zèle entreprise par les agents qui en assurent le contrôle.

Les conséquences financières et psychologiques de celle-ci sont très importantes. Il conviendrait, dans ces conditions, que tout soit mis en œuvre, afin qu'un tel mouvement de grève ne se reproduise plus.

A l'origine du conflit, figurent un certain nombre de revendications — intégration de primes dans les salaires, augmentation des moyens techniques et des effectifs — sur lesquelles je me garderai de porter une appréciation. Cependant, la dernière d'entre elles, l'abrogation des dispositions de la loi du 2 juillet 1964, interdisant « toute cessation concertée de travail » aux agents de la navigation aérienne, mérite que l'on s'y arrête quelques instants.

Il convient tout d'abord de noter que les « aiguilleurs du ciel » ne sont pas les seules personnes pour lesquelles le droit de grève est strictement réglementé. En outre, comme nous avons pu nous en rendre compte, cette année, la rupture de la permanence du service public peut avoir des conséquences particulièrement graves pour la sécurité du trafic et la fluidité, en cas de « grève du zèle ».

Aussi pourrait-on regretter, lorsque les positions des deux parties en présence — Gouvernement et organisations syndicales représentant les contrôleurs aériens — sont tranchées et inconciliables, comme ce fut le cas, qu'une procédure d'examen des conflits du travail débouchant sur une possibilité de conciliation et de médiation n'existe pas.

C'était le but que s'assignait une proposition de loi déposée voici quelques années et reprise en décembre 1977 par mes collègues MM. René Tinant, Jean Cauchon et Jean Sauvage. Peut-être conviendrait-il que le Gouvernement en examinât les termes et s'en inspirât, car il est malheureusement à craindre, dans le cas contraire, que nous n'échappions pas à de nouveaux mouvements de grève de zèle des contrôleurs de la navigation aérienne.

Monsieur le ministre, je suis surtout monté à cette tribune pour défendre, une fois de plus, la cause légitime et louable de ce département lointain qu'est la Réunion et que j'ai l'honneur de représenter ici. Le langage que je vais tenir sera, croyez-moi, un langage ferme, franc, direct et loyal.

Au cours des années qui viennent de s'écouler, tous mes collègues, qu'il s'agisse de ceux de la majorité ou de l'opposition, m'ont aidé à résoudre différents problèmes qui intéressent le département de la Réunion et d'une façon plus générale les départements d'outre-mer.

La question que je me permets de vous poser, monsieur le ministre, est vitale et capitale. Car elle concerne le désenclavement du département de la Réunion.

Il y a quelques jours à peine vous vous êtes rendu à la Réunion. L'homme responsable que vous êtes et auquel je m'adresse est donc également un homme averti qui connaît parfaitement le vœu des 500 000 Français qui vivent à plus de 11 000 kilomètres de la métropole.

Certes, le dialogue, la contertation, les tables rondes sont les éléments de base qui doivent permettre d'aboutir à des résultats concrets au mieux des intérêts de tous,

Mais les Réunionnais, à juste titre d'ailleurs, ne veulent plus vivre de promesses. L'ère de l'isolement doit céder le pas à celle du rapprochement.

La deuxième table ronde, qui doit se tenir le 7 décembre prochain, ne pourra en aucun cas être considérée comme le moyen de renvoyer à demain ce que l'on doit faire aujourd'hui. Notre jeunesse — et je vous le dis en connaissance de cause — ne veut plus et ne peut plus se laisser tourner en ridicule.

Il faut, une fois pour toutes, avoir le courage de faire sauter et disparaître tout ce qui est blocage, préférence, et par le fait même méconnaissance de l'homme.

Je le dis parce que je le pense, la politique pratiquée par la compagnie placée sous votre tutelle, c'est celle du mépris de toute une population, dont les regards sont pourtant tournés vers la métropole.

Le drame, le grand drame que nous vivons est que le profit passe avant le bonheur de l'homme. Une telle situation devient intolérable. Elle ne peut continuer à durer.

Du haut de cette tribune, je vous lance un appel, monsieur le ministre. Je vous demande, au nom de la Réunion tout entière, de mettre fin à ce système archaïque. L'homme courageux et conscient que vous êtes ne peut pas rester insensible à cet appel.

L'homme que vous êtes est aussi un témoin : le sol de la métropole — vous le savez — est sacré pour tous les Réunionnais, quelle que soit leur condition sociale, quelles que soient leurs origines. Il s'agit là, sans aucun doute, du plus grand miracle de notre histoire. La France pour nous ne s'arrête pas à l'Atlantique ou à la Méditerranée ; elle s'étend à tous ses départements d'outre-mer, notamment au département lointain et isolé qu'est la Réunion dans l'Océan indien.

Au cours de son histoire, la Réunion a été successivement reliée à la métropole par la marine à voile, puis par des paquebots plus modernes, plus rapides et aussi plus confortables.

La Compagnie des messageries maritimes, dès 1970, a abandonné définitivement le transport de nos passagers pour passer le relais à Air France.

Les Réunionnais dans leur immense majorité ont alors placé toute leur confiance dans cette compagnie nationale, espérant que progressivement ils bénéficieraient d'un tarif fondé, non pas sur la réalisation de bénéfices, mais sur la ferme intention de rapprocher de façon définitive la métropole de son île lointaine.

Un tel rapprochement, et vous le comprendrez, monsieur le ministre, est pour nous fondamental à un double point de vue, et tout d'abord du point de vue culturel et humain. Sur une population de 500 000 habitants, 60 p. 100 ont moins de vingt ans. S'il est vrai que la Réunion est une île merveilleuse de par son climat — vous ne pouvez pas me contredire, monsieur le ministre — il n'en demeure pas moins vrai qu'elle souffre encore de nombreuses séquelles du passé et d'une économie dont l'infrastructure retardataire conduit sa jeunesse à partir sous d'autres cieux, afin de pouvoir aspirer à un peu plus de bonheur et de justice.

En vérité, on peut dire sans exagérer que chaque famille réunionnaise a au moins un de ses fils ou une de ses filles en métropole. Un lien indissociable s'est ainsi établi entre la Réunion et le continent.

Le rapprochement est, ensuite, fondamental du point de vue économique.

La Réunion a entrepris un effort gigantesque, afin d'aboutir à une diversification de ses cultures, dont elle désire exporter à juste titre les produits sur le marché métropolitain.

C'est vous dire par là même toute l'importance que revêt la liaison aérienne la Réunion—Paris, basée sur des tarifs qui tiennent compte des données sociales, économiques et humaines du département que je représente.

Il est vrai qu'Air France nous offre tout un catalogue de tarifs, dont le but est prétendument de promouvoir le tourisme ou d'aider les économiquement faibles. Mais ce catalogue est tellement compliqué que l'on finit par s'y perdre, pour ne pas dire, par se décourager.

Permettez-moi de vous citer trois exemples.

Premier exemple, un billet aller-retour la Réunion—Paris, en classe économique, coûte 7 900 francs. C'est ce que l'on appelle le prix de base, qui est un véritable prix scandaleux.

Deuxième exemple, celui qui se rend à Paris pour un séjour compris entre quinze et quarante-cinq jours a l'impression de bénéficier d'un tarif de 5 330 francs. Mais il est condamné à rester au minimum quatorze jours sur le territoire métropolitain. C'est une sorte d'interdit de séjour. Il faut qu'il cède devant le fait du prince, car notre prince à nous, monsieur le ministre, c'est la compagnie nationale Air France.

Hier soir, je discutais avec un architecte venu de la Réunion pour affaires. Il voulait rester trois jours à Paris. Il était contraint de payer ce tarif élevé de 7 900 francs. C'est dramatique ! C'est vrai pour l'architecte, c'est vrai pour l'homme d'affaires, mais c'est surtout vrai pour le petit commerçant et le petit artisan. C'est encore plus dramatique et plus vrai lorsqu'un père de famille qui est à la Réunion perd l'un de ses enfants. Il se trouve contraint de se rendre sur le territoire métropolitain pour venir assister aux funérailles de cette fille ou de ce fils — car cela s'est produit — et il est obligé de payer 7 900 francs.

Troisième exemple, les économiquement faibles voient miroiter devant eux un tarif dit social de 3 515 francs. Mais en réalité ce n'est qu'un mythe, je pèse mes mots, une tromperie, de la poudre jetée aux yeux.

C'est si vrai qu'un couple de personnes âgées qui perçoit l'allocation des vieux travailleurs salariés ne peut en bénéficier, car ses revenus dépassent le plafond imposé.

Le moment est, par conséquent, venu maintenant de regarder la réalité en face.

C'est à vous de nous dire, monsieur le ministre, si Air France, qui bénéficie d'un monopole, doit assurer un service public ou une simple exploitation commerciale. Il faut que le Sénat aujourd'hui

puisse savoir quel est le rôle d'Air France sur cette ligne la Réunion—Paris. Ce n'est pas autour de la table ronde que vous allez le dire, c'est devant le Parlement que vous devez l'indiquer pour l'éclairer sur la position d'Air France. Le Sénat est en droit de vous demander si cette compagnie doit assurer un service public ou si, comme je l'ai dit, elle est une simple ligne commerciale.

Personnellement, en qualité de sénateur de la Réunion, je vous le dis franchement, je n'accepte pas, là non plus, des solutions de compromis bizarres qui écrasent les faibles et se moquent des plus déshérités.

Si Air France a pour seul objectif une simple liaison commerciale à la manière d'une quelconque compagnie aérienne, alors, j'ai le courage de vous le demander : il faut mettre fin à son monopole qui, pour nous, est un véritable fléau.

Si, en revanche, Air France veut qu'on lui reconnaisse la qualité de service public, il appartient au Gouvernement de prendre ses responsabilités et de lui imposer de mettre à la disposition des Réunionnais des tarifs publics fondés sur les données économiques, sociales et humaines que je vous ai rappelées.

La question pour nous, par conséquent, est claire. Nous ne voulons plus de la compagnie Air France comme simple compagnie aérienne dotée et protégée par un monopole qui lui permet d'assurer, d'après ses simples convenances, le trafic aérien La Réunion—Paris.

Si telle est bien l'image qu'Air France veut nous offrir, elle peut dès maintenant compter sur moi, monsieur le ministre, pour qu'un combat ferme et sans faille soit mené afin d'aboutir, comme le souhaite d'ailleurs le Président de la République, à l'abolissement de son privilège.

Car, croyez-moi, les Réunionnais sont patients et courageux, ils savent ce qu'ils veulent. Ils ne tremblent ni devant la technocratie ni devant la bureaucratie. L'association « Echanges sans frontières », je vous le dis d'avance, mènera la lutte et je serai à ses côtés.

Je reste cependant persuadé que vous mettez tout en œuvre pour contraindre les dirigeants d'Air France à faire preuve de plus de compréhension, de justice et d'équité.

Ce que nous voulons, et j'insiste à nouveau sur ce point, c'est un tarif de service public conforme aux intérêts et aux besoins des Réunionnais, permettant un courant d'échange permanent et sans contrainte, aboutissant à la véritable promotion de l'homme.

Pour ma part, je ne recherche pas les tarifs pratiqués par Laker, par British Airways ou par toute autre compagnie. Je tiens cependant à vous dire que les services d'Air France, avec lesquels je me suis entretenu pendant plus de deux heures, m'ont profondément déçu.

D'ailleurs, mes chers collègues, j'ai comme l'impression, pour ne pas dire la certitude, qu'ils veulent nous faire tourner en rond. Ils semblent oublier que la patience a des limites.

Certes, on nous laisse espérer, sans nous donner de chiffres, qu'une réduction des tarifs sera possible sous trois conditions. Vous semblez manifester une surprise, monsieur le ministre !

Il s'agit, en premier lieu, de la suppression d'un avion par semaine. Vous pouvez m'interrompre, monsieur le ministre, si j'affirme une inexactitude. Vous prenez là une décision grave et vous creusez davantage le fossé entre la Réunion et la métropole. Vous oubliez ou en tout cas Air France oublie, je ne le souhaite pas, qu'un école, par exemple, peut prendre feu, que les enfants brûlés devront être rapatriés d'urgence en métropole. Air France ne peut pas, sous prétexte de diminuer ses tarifs, nous supprimer un avion par semaine alors que nous sommes isolés. L'acheminement régulier du courrier est nécessaire, car il est la base même du service public.

Quant aux deux autres conditions, elles sont à la fois tristes et ridicules. Elles restent fondées sur la recherche du profit, sur le désir de faire supporter par une population économiquement faible le déficit qu'Air France subit sur d'autres lignes.

Pour que vous puissiez savoir, mes chers collègues, dans quelles conditions sera abordée la prochaine table ronde, je tiens à vous indiquer que la compagnie Air France subordonne une prétendue réduction de son tarif à la suppression de tout repas chaud à bord et par le fait même, dicit le président directeur général, d'une diminution du nombre des toilettes.

J'aimerais, monsieur le ministre, qu'en me répondant tout à l'heure, vous puissiez me rassurer et me dire que les Réunionnais ne seront pas condamnés à voyager dans des conditions d'insalubrité.

Le vrai problème qui se pose est celui de savoir si les Français lointains que nous sommes auront le droit de voyager dans des conditions d'hygiène normale sur la base d'un tarif unique qui ne dépasse pas 3 000 francs, car c'est cela le service public.

Il faut, en effet, mes chers collègues, que vous sachiez que les Mauriciens bénéficient d'un tarif préférentiel par rapport aux Réunionnais et que ce principe qu'est Air France se permet de nous pénaliser, parce que nous sommes des Français. Toute solution contraire ne peut être considérée comme étant conforme aux besoins de la population réunionnaise.

Et si, dès aujourd'hui, vous ne pouvez pas me dire, et surtout, monsieur le ministre, si vous ne pouvez pas dire devant le Parlement sur quelles bases sera tranché ce problème qui nous préoccupe au plus haut point, je vous le dis avec grand regret, je ne voterai pas votre budget.

Je souhaite, mes chers collègues, que, par solidarité avec cette île si fidèle à la métropole, cette île dont vous connaissez le patriotisme, cette île dont vous connaissez la valeur de ses fils, vous puissiez adopter une attitude identique à la mienne, car nombreux sont ceux qui, parmi vous, savent toute la confiance que les Réunionnais accordent à la nation française dont ils sont fiers d'être solidaires. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec une grande attention vos rapporteurs, MM. Fortier et Legrand, qui m'ont facilité la tâche en faisant une description détaillée du budget de l'aviation civile et de la météorologie. Leurs rapports écrits, leurs exposés oraux ont permis à tous les membres du Sénat d'être informés sur les principales caractéristiques de ce budget et sur ses orientations.

Je sais gré, tout particulièrement, à M. Fortier d'avoir bien marqué les deux orientations maîtresses de ce budget et d'avoir accepté les choix que le Gouvernement avait retenus. M. Legrand, qui les a également approuvés, m'a posé un certain nombre de questions auxquelles je répondrai.

Je n'ai pas l'intention de reprendre les divers éléments du budget pour vous le décrire, car votre information me paraît complète.

Toutefois, en écoutant les différents orateurs, je me suis interrogé pour savoir si les impressions que je ressentais après les exposés des rapporteurs étaient réelles.

L'exposé de M. Boucheny m'a surpris. En effet, j'ai retenu que le domaine de la construction aéronautique était dominé par la loi américaine, que la politique du Gouvernement allait de capitulation en capitulation, que l'Aéroport de Paris ne se développait pas, et que l'aéroport d'Orly risquait le déclin.

Je me suis souvenu que, voilà une douzaine d'années, nous siégeons ensemble à la commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale, que je présidais. Il était alors jeune parlementaire. Nous examinions certains crédits d'étude relatifs au projet *Concorde*. Si ma mémoire est fidèle, tant dans le domaine militaire pour le projet *Concorde* que dans le domaine civil, il n'a jamais émis un vote favorable.

M. Boucheny a trouvé trace d'une autre capitulation dans les choix du Gouvernement pour l'*Airbus*. En fait, jusqu'au milieu de cette année, la France construisait avec la République fédérale d'Allemagne, avec l'Espagne et, en sous-traitance, avec la Hollande et la Grande-Bretagne, l'*Airbus 300*, versions B2 et B4. Le problème était de savoir quel nouvel avion serait lancé.

Contrairement à ce que pensent parfois les parlementaires, un avion n'est pas un produit politique — il ne connaîtrait pas de succès — mais un produit qui doit se vendre. La décision de construction doit être prise en fonction d'objectifs commerciaux.

Les études commerciales auxquelles nous avons procédé ont fait ressortir qu'il était plus urgent de nous lancer dans la famille de l'avion A 310 B 10 que dans la fabrication du *Jet*; si le Gouvernement avait décidé de se lancer dans la famille de l'A 200, c'est-à-dire du *Jet*, il est vraisemblable que M. Boucheny m'aurait reproché de ne pas avoir lancé l'A 310.

Le Gouvernement, partageant le sentiment qui a été exprimé par tous les orateurs, notamment par M. Boucheny, souhaite qu'il y ait une famille d'*Airbus*. Comme il existait déjà un modèle en deux versions, il a lancé en juillet un second modèle en donnant son accord aux propositions d'*Airbus Industrie*. Il s'était fixé comme objectif de retenir au moins trois modèles, ce qui exclut la disparition du projet *Jet*. J'aurai l'occasion de revenir sur ce point.

Il me semble assez curieux de parler de capitulation, alors que l'industrie aéronautique européenne, notamment l'industrie aéronautique française, qu'il s'agisse des cellules ou des équipements, est particulièrement gagnante.

Enfin, je rappellerai à M. Boucheny que l'activité de l'Aéroport de Paris est en constant développement. Pour l'aéroport d'Orly, il est prévu de maintenir son activité à son niveau actuel. En revanche, tous les efforts de développement se porteront sur l'aéroport Charles-de-Gaulle. D'ailleurs, le projet de budget que nous examinons prévoit la construction de l'aérogare 2 de Roissy.

Les populations de la région d'Orly préféreraient, certes, une diminution d'activité de leur aéroport et un développement plus rapide de celui de Roissy, afin que les nuisances que M. Boucheny et ses amis ont dénoncées soient atténuées. En tout état de cause, il n'y aura pas diminution, mais maintien de l'activité d'Orly.

En fait, le budget — et c'est peut-être une des raisons de cette erreur — ne suffit pas pour porter un jugement sur la politique que le Gouvernement conduit dans le domaine aéronautique. En effet, il existe d'autres moyens d'intervention, tels que les prêts du fonds du développement économique et social, ce sera le cas pour l'aérogare 2 de Roissy ou les avances de trésorerie pour permettre le développement de certains avions, je pense en particulier à l'*Airbus*, quel que soit son modèle.

Il faudrait donc avoir à sa disposition non seulement le budget, mais également les autorisations du FDES et le tableau des avances du Trésor, pour avoir une idée complète de l'effort qui est accompli dans le domaine de l'aéronautique civile par le Gouvernement français.

Ce matin, en ouvrant le débat, j'ai d'ailleurs indiqué que la présentation budgétaire n'était pas bonne, dans la mesure où elle ne permettait pas aux élus d'avoir une vue globale de ce que représente la politique des transports.

J'ai pris l'engagement de préparer le budget de 1980 sous une autre forme et, dès la prochaine session, de présenter aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat les principales caractéristiques de cette nomenclature, ainsi qu'une adaptation du budget de 1979 à cette nomenclature, afin que vous puissiez étudier sérieusement le projet de budget qui vous sera alors proposé pour 1980.

Le budget de l'aviation civile, néanmoins, n'est pas un budget modeste, car, avec ses crédits de fonctionnement et d'investissement, il représente plus de trois milliards et demi de francs, en augmentation sur les crédits de 1978.

Les priorités de ce budget concernent essentiellement trois axes : la navigation aérienne, le transport aérien, la construction aéronautique. Ces différents problèmes ont été longuement évoqués. Je reviendrai néanmoins sur un certain nombre de points et répondrai à des questions qui m'ont été posées.

La première priorité retenue par le Gouvernement a été l'amélioration du fonctionnement et le développement de l'équipement des services de la navigation aérienne. Cela se traduit, dans le projet de budget, par un effort en faveur des personnels, puisque 88 emplois sont créés et 180 autres transformés, ce qui représente le plus gros effort de personnel de mon budget.

D'autre part, les crédits d'équipement croissent dans une proportion qui n'est pas moins significative, puisque les autorisations de programme augmentent de 25 p. 100 et atteignent 143 millions de francs, contre 115 millions au budget de 1978.

Pourquoi cette augmentation des autorisations de programme ? Parce que nous avons prévu de lancer, dès 1979, le nouveau centre régional de Reims, ce qui nous donnera les moyens de faire face à l'accroissement du trafic aérien et de poursuivre l'amélioration des conditions techniques et de travail dans les centres de contrôle.

Nous développerons, à partir du début de l'année 1979, en commençant par le centre de Brest, puis, progressivement, dans les autres, le système informatique Cautra IV, la visualisation radar et un certain nombre de renforcements de liaisons air-sol et terrestres. Je dois ajouter — le problème a été évoqué par l'un d'entre vous — que le système téléphonique de sécurité sera amélioré car c'était nécessaire.

Ces crédits ne sont pas négligeables et l'effort qui est entrepris s'inscrit d'ailleurs dans un développement constant. Dois-je rappeler qu'en moins de vingt ans nous sommes passés, en matière de contrôle électronique, d'un premier système à un second et que nous abordons maintenant le troisième avec ce système Cautra IV ? L'effort est donc réel et, en fait, en matière de sécurité, il a été fort peu contesté par les sénateurs qui ont pris la parole pour évoquer soit la situation du personnel de la navigation aérienne, soit la notion d'espace aérien.

Je voudrais préciser aux rapporteurs, qui ont été les premiers à évoquer ces questions, que le délégué à l'espace aérien, qui doit traiter de la répartition de l'espace aérien entre civils et militaires, anime une cellule de réflexion et de travail. Celle-ci est loin d'être inefficace puisque le problème de Luxeuil, évoqué par M. Legrand ou M. Fortier, est actuellement réglé.

D'autre part, contrairement à ce que l'on croit, l'espace aérien n'est pas réservé dans la proportion de 80 p. 100 aux militaires et de 20 p. 100 aux civils. En fait, la réalité est beaucoup plus complexe : la répartition dépend des altitudes, de l'heure — le jour ou la nuit — et également des régions. Si l'on parlait de volume d'espace, c'est la moitié de l'espace aérien qui est actuellement réservé aux militaires, l'autre moitié allant aux civils.

La cellule qui entoure le délégué à l'espace aérien a pour objectif et pour mission de faire en sorte que les problèmes soient étudiés au fur et à mesure et réglés et l'on doit noter, dans ce domaine, des progrès constants.

J'ai cité l'exemple de Luxeuil. On a abouti à une double possibilité de circulation, ce qui n'existait pas l'an passé. Si d'autres problèmes se posent, ils seront réglés de la même façon.

On a parlé des effectifs et des conditions de travail. Je rappelle que la durée hebdomadaire de travail des officiers contrôleurs de la navigation aérienne est théoriquement de trente-six heures, mais qu'en réalité elle est de trente-deux heures l'été ; l'hiver, la durée effective de travail est très inférieure à ce chiffre. Certains d'entre vous sont parfaitement au courant de cette situation, qui a d'ailleurs été abondamment décrite et peu contestée durant l'été.

J'ai sous les yeux une courbe des effectifs des centres régionaux ; elle n'intègre donc pas les personnels du contrôle aérien qui se trouvent dans les tours de contrôle.

En 1971, on comptait dans ces centres régionaux, qui sont au nombre de quatre, 400 officiers contrôleurs de la navigation aérienne. En 1978, ils sont un peu plus de 1 100. C'est dire qu'en l'espace de sept ans, si nous n'avons pas tout à fait triplé les effectifs, du moins les avons-nous largement plus que doublés. Les moyens mis à la disposition de la navigation aérienne permettront, en 1979, d'améliorer encore la situation dans ces centres. L'ouverture, en 1981, d'un cinquième centre régional doté d'effectifs complémentaires permettra, en tout état de cause, de faire face aux besoins.

Pour avoir voyagé pas mal l'été, en Europe et hors d'Europe, j'ai pu me rendre compte que les conditions de sécurité étaient en France aussi bien respectées et aussi bien assurées que dans les pays les plus exigeants en la matière. Nous n'avons aucune raison de nous en glorifier spécialement, car c'est normal, mais il est bon de savoir que, sous ses aspects techniques, le contrôle aérien est satisfaisant.

Il l'est aussi du fait de la qualité du personnel. Des chiffres ont été cités et l'on a beaucoup parlé des traitements, des primes et même de la suppression de certaines d'entre elles.

Leur suppression — je tiens à le dire — n'est nullement une sanction. Mais, ces primes étant accordées en fonction d'un certain nombre de critères, parmi lesquels se trouve la qualité du service, qualité qui, pendant les mois de juillet et d'août, a été incontestablement médiocre, un certain nombre d'entre elles ont donc été supprimées. Il n'est pas question de revenir sur cette décision que la direction de la navigation aérienne a été amenée à prendre.

Le second effort réalisé dans ce budget porte sur le transport aérien. Les uns et les autres, vous avez évoqué la situation d'Air France et d'Air Inter. Vous avez, en particulier, messieurs les rapporteurs, indiqué le volume des subventions accordées à Air France pour l'exploitation soit des *Caravelle*, soit du *Concorde*, car cette exploitation, monsieur Boucheny, est déficitaire.

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Largement !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. De ce fait, 218 millions de francs sont prévus dans le budget de 1979 et je souhaite que cette somme n'ait pas besoin d'être augmentée.

D'autre part, la répartition qui a été imposée à Air France entre Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle lui occasionne des frais supplémentaires qui doivent être couverts.

La compagnie Air Inter est subventionnée également pour l'emploi d'un avion qu'on lui avait demandé d'acheter, le *Mercure*, et dont la faiblesse numérique lui pose un certain nombre de problèmes.

La subvention à l'aéroport de Paris est beaucoup plus modeste. Ce n'est pas une subvention d'équilibre ; elle correspond au paiement de services rendus. Modeste, elle est de 11 millions de francs.

Les questions qui m'ont été posées portaient non sur ces points, mais — celle de M. Fortier en particulier — sur l'aviation de troisième niveau, sur la pérennité ou la non-pérennité d'un certain nombre de droits de trafic.

Je puis dire au rapporteur de la commission des finances que nous sommes prêts à donner des droits pour six ans et non des droits annuels à toute société dont la structure financière est solide. Il s'agit là d'un engagement qui me paraît de nature à rassurer la commission des finances. En fait, actuellement, les droits sont donnés pour trois ans et prorogés d'année en année si la ligne est exploitée. Si certaines sociétés de troisième niveau solides, en particulier sous l'angle financier, demandent à bénéficier de droits de trafic, de tels droits leur seront accordés pour six ans.

M. Legrand s'est interrogé sur le trafic du troisième niveau en général et il a comparé la situation d'Air Inter à celle de compagnies régionales qui seraient — je lui laisse la paternité de l'appréciation — moins bien gérées ou tout au moins qui auraient de sérieux problèmes. L'aviation de troisième niveau — il ne faut pas nous le dissimuler — pose un problème et nous sommes en train d'essayer, en rapprochant un certain nombre de sociétés sérieuses entre elles, en les rapprochant d'Air France et d'Air Inter, de le résoudre.

Au moment où je parle, je n'ai pas de solution à proposer, mais il n'est pas possible de laisser se pérenniser la situation actuelle, car, pour un certain nombre de petites sociétés, cela signifie en fait la mort. Nous sommes parfaitement conscients de ce problème. La solution n'est possible qu'en liaison avec les principales compagnies. J'ignore quelle sera la meilleure solution ; j'espère que, d'ici au printemps, elle aura été trouvée.

M. Fortier a évoqué le problème des charters et souhaité qu'une « bourse charter » soit organisée. En fait, un certain nombre de transporteurs comme Air France, Air Inter, Air Charter International, Europe Air Service, Eurolair ont décidé librement de s'entendre. Il ne m'est pas possible de leur imposer tel ou tel nouveau partenaire, telle ou telle nouvelle infrastructure.

Elles seront libres de prendre toutes les initiatives qu'elles voudront, car la concurrence me paraît salutaire et mes services ne feront rien pour l'éliminer.

M. Millaud m'a posé une question portant sur la fréquence des liaisons aériennes dans le Pacifique sud et éventuellement dans le Pacifique nord. J'ai déclaré, peu après ma prise de fonction, que tous les charters seraient autorisés à couvrir la ligne Tokyo-Tahiti. A ma connaissance, aucune demande n'a été formulée. Il se pose un problème de fait dans le Pacifique sud ; je ne veux pas le masquer, même si le problème de la liaison Tokyo-Tahiti me paraît être moins urgent que les autres. En liaison avec le secrétariat d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer, nous étudions un certain nombre de solutions possibles. Il se tiendra vraisemblablement au printemps, à l'initiative du secrétariat d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer, une réunion sur ce thème soit à Nouméa, soit à Papeete. La délégation générale à l'aviation civile sera amenée à faire le point de ce qu'elle sait, de ce qu'elle peut. Les conclusions d'une étude qui a été lancée par le secrétariat d'Etat seront connues. C'est en fonction à la fois de ces informations et des discussions qui auront lieu que des décisions pourront être prises.

M. Virapoullé m'a posé la question des rapports entre le département de la Réunion et la France et de la desserte par Air France de cette ligne. Loin de donner satisfaction, cette desserte pose, au contraire, de multiples problèmes. A la demande du Premier ministre, je me suis rendu à la Réunion pour tenir une table ronde. Celle-ci m'a permis de compléter d'une façon très substantielle mes informations et doit m'amener, jeudi prochain, à prendre un certain nombre de décisions. La rencontre, qui est prévue le 7 décembre, ne correspond pas, en fait, à l'ouverture d'une nouvelle table ronde. Elle doit seulement permettre de tirer les conclusions d'études et de réflexions menées en commun et qui devront déboucher sur des décisions applicables à compter du 1^{er} janvier 1979.

J'ai demandé que trois thèmes soient explorés : d'abord, la réduction du nombre des tarifs actuellement de quatorze — on s'y perd — à quatre ; ensuite, l'étude d'une solution consistant en une liaison hebdomadaire à 3 200 francs — sans distinction — aller et retour, étant entendu que la liaison normale entre la

Réunion et le continent serait assurée six jours par semaine, comme actuellement, en basse saison ; enfin, l'étude de solutions autres, avec le système des blocs-sièges.

Les conclusions seront connues le 7 décembre. Il ne m'est donc pas possible, et je le regrette, de les donner au Sénat aujourd'hui. Actuellement, des représentants de la chambre de commerce de Saint-Denis et de l'association « Echanges sans frontières » travaillent avec certains de mes représentants à Air France, pour examiner le compte d'exploitation de cette ligne. Mon ambition est que chacun soit bien informé et que nous puissions, au milieu de la semaine prochaine, au cours de cette courte réunion, à laquelle participeront tous les parlementaires concernés, prendre des décisions applicables immédiatement ou, au plus tard, à compter du 1^{er} janvier 1979.

J'en arrive maintenant au troisième et dernier point de mon exposé qui concerne la construction aéronautique. Que ce soit en autorisations de programme ou en crédits de paiement, les crédits inscrits à ce budget sont en croissance et, pour une bonne part, seront affectés au développement de la version A. 310 de l'Airbus. Actuellement 234 Airbus font l'objet de commandes fermes ou d'options. Si l'on prend en considération les discussions en cours, en fin de semaine prochaine, c'est quelque 248 Airbus qui feront l'objet de commandes ou d'options très sérieuses.

C'est un succès commercial qui n'est pas contesté. Le fait que telle ou telle compagnie se soit intéressée à la production du GIE Airbus-Industrie est une bonne chose. La Lufthansa a joué un rôle moteur, c'est vrai, pour le choix de la version B. 10 car c'est la première compagnie qui a passé commande. D'autres compagnies comme Swissair, Air France, Eastern Air Lines se sont intéressées à cette production.

Comme je l'ai indiqué à M. Boucheny au début de ma réponse, ce sont des raisons commerciales qui nous ont fait choisir plutôt le développement de la formule de l'A. 310 que celle de l'A. 200. Mais nous n'excluons absolument pas la réalisation de l'avion A. 200. La France est attachée à ce tryptique que le Premier ministre présentait lors du salon du Bourget il y a vingt mois : développement des versions B. 2 et B. 4 sortie du Jet, sortie d'un avion intermédiaire, l'A. 310. La sortie de l'A. 310 a précédé la sortie du Jet ; c'est la seule modification intervenue par rapport à ce qui avait été annoncé.

Le Gouvernement tient à la réalisation du Jet, mais il n'était pas possible de lancer au même trimestre — au cours de l'été 1978 — deux appareils nouveaux à la fois, d'autant plus que chaque lancement est précédé d'une campagne de prospection extrêmement forte et celle qui a annoncé l'A. 310 a été d'un excellent rendement.

Nous tenons d'autant plus à la réalisation du Jet qu'il sera équipé d'un moteur que la SNECMA est à même de produire et qui est le CFM 56. Or, actuellement, l'emploi de ce moteur est limité puisque, en dehors de la remotorisation de certains avions militaires et de la remotorisation de certains Boeing, il n'y a pas d'autre emploi que le Jet. Rien que pour cette raison, nous demeurerions attachés à ce troisième élément du programme Airbus.

Nous avons la ferme volonté de développer au maximum la famille Airbus, mais, ayant lancé cet été une nouvelle génération, nous ne pouvions pas cette année en lancer une autre. D'autres générations seront sans doute étudiées, je pense en particulier au B 11 dont le sénateur Méric a parlé tout à l'heure.

Il en résultera des problèmes d'adaptation — c'est heureux d'ailleurs — des sociétés françaises, qu'elles soient « équipementières » — et pour elles c'est un débouché très important — ou qu'elles soient constructrices de cellules, je pense essentiellement à la SNIAS.

A cet effet, j'ai demandé à la SNIAS de me présenter un plan industriel de développement qui doit lui permettre, en utilisant à plein ses capacités actuelles, en utilisant celles de ses filiales, en utilisant, en fonction d'impératifs d'aménagement du territoire, les possibilités de sous-traitance qui pourraient s'offrir, de passer de la cadence de sortie actuelle, qui est de deux avions par mois, à quatre avions par mois pour arriver à six.

Bien entendu, la SNIAS seule n'y arrivera pas, d'autant plus que le GIE Airbus-Industrie comporte des constructeurs allemands, britanniques, espagnols, ou d'autres pays qui sont intéressés par un certain nombre de sous-traitances.

Dans le partage des responsabilités qui est acquis depuis hier, en matière industrielle, il est stipulé dans l'accord industriel intervenu entre Anglais, Allemands, Espagnols et Français qu'une priorité absolue sera donnée, pour la part française, à la sous-traitance française et ce n'est qu'ensuite qu'une sous-traitance de pays étrangers pourra être envisagée.

Dans ce domaine, la position du Gouvernement est claire et elle rejoint un certain nombre de préoccupations qui ont été affirmées au cours de ce débat. On a évoqué l'entrée de la Grande-Bretagne dans le GIE Airbus-Industrie. En fait, la participation de British Aerospace, qui était déjà sous-traitant pour les versions B 2 et B 4, renforce le GIE, non seulement pour des raisons financières comme certains d'entre vous l'ont laissé entendre, mais également pour des raisons commerciales car il s'agit d'une société sérieuse ayant une réputation bien établie. D'ailleurs, le fait que CASA Deutsche Airbus, British Aerospace et Société nationale aérospatiale joignent leurs efforts est un atout sur un certain nombre de marchés et nous faisons le maximum au sein du GIE Airbus-Industrie, où la place de la France est jugée parfois trop envahissante par nos partenaires, pour développer la prospection.

M. Legrand m'a interrogé sur un problème qui se poserait à Saint-Domingue....

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Que se pose.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je voudrais le rassurer. Il n'y a pas d'agence Airbus à New York. Le GIE Airbus-Industrie a un employé à New York qui est chargé d'animer le bureau d'Airbus ; il ne s'agit pas d'une agence autonome.

La Compagnie dominicaine pose à Airbus-Industrie un problème comparable à celui de sociétés de transport aéronautique qui souhaitent acheter des avions mais dont les capacités financières sont très modestes. Les discussions peuvent durer, mais nous avons la ferme volonté de les voir aboutir. Ce n'est pas parce que la compagnie dominicaine est modeste — elle ne possède que quatre avions — qu'elle ne doit pas pouvoir se doter d'Airbus. Il faut simplement que les conditions commerciales et financières soient bien conjuguées, pour éviter toute surprise désagréable.

Je remercie M. Legrand d'avoir attiré l'attention du Gouvernement français sur ce problème et je le tiendrai au courant du déroulement ultérieur des négociations qui se poursuivent actuellement.

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. J'ai peu parlé de l'industrie des équipements en matière aéronautique. Dans ce domaine, la position de la France apparaît comme particulièrement forte. Elle l'est grâce au travail d'un certain nombre d'industriels, grâce au travail des ingénieurs, techniciens et ouvriers. Dans la réalisation de l'Airbus B 2, B 4, la part des équipements aéronautiques français est majoritaire. Nous essayerons, dans le cadre de la concurrence très loyale qui existera avec l'industrie des équipements aéronautiques britanniques, de conserver une part importante de l'avion B 10. Je pense que la qualité de notre industrie des équipements aéronautiques est pour elle le meilleur atout et il n'y a pas, me semble-t-il, d'inquiétude à avoir dans ce domaine.

Je dois dire, d'ailleurs, que la situation de l'industrie aéronautique française par rapport à un proche passé est actuellement satisfaisante et que l'avenir — sinon immédiat, du moins de l'ordre d'une décennie — peut être envisagé avec optimisme.

Il y a bien le problème Concorde, dont plusieurs parlementaires ont parlé et pour lequel des questions m'ont été posées. En fait, tous les avions construits ne sont pas actuellement utilisés et j'ai demandé à mon homologue britannique de me rencontrer pour voir quelle suite nous donnerons, à partir de 1979 et au-delà, à notre coopération dans ce domaine, le souhait du Gouvernement français étant de maintenir un noyau d'études sur cette catégorie d'avions de façon que nous ne soyons pas absents lorsqu'une seconde génération de supersoniques verra le jour.

J'ai reçu, hier seulement, la réponse de mon collègue britannique et c'est au début de l'année prochaine que nous ferons le point dans ce domaine. Voilà pourquoi il ne m'est pas possible de vous donner une réponse aujourd'hui. Il importe, au demeurant, que Français et Anglais se mettent d'accord.

M. Boucheny m'a posé une question sur la météorologie, secteur qui, dans ce débat, a été peu évoqué, bien qu'il s'agisse de l'un des secteurs d'activité du ministère des transports dont, à juste titre, nous sommes fiers, même si des problèmes — que je suis avec attention — peuvent se poser.

Les effectifs de la météorologie ne sont pas négligeables, ils ont crû d'une façon très substantielle au cours des précédentes années et ils s'élèvent actuellement à 2 880 personnes.

Sur le plan des personnels, le budget pour 1979 est décevant, puisqu'il ne permet pas de créations d'emplois. Il m'a fallu opérer des choix, je vous l'ai dit dès le départ, et nous avons

donné la priorité à la navigation aérienne. La météorologie a donc relativement fait les frais de cette opération. Toutefois, avec ces 2 880 agents, la météorologie française peut faire face à ses multiples tâches, d'autant que les moyens que nous mettons à sa disposition dans ce projet de budget pour 1979 sont loin d'être négligeables.

Le problème le plus délicat est celui de l'implantation géographique des services de la météorologie française. Doit-on regrouper l'essentiel de cette météorologie à Toulouse, comme cela a été envisagé, ou non ? Pour des raisons financières, je ne le cache pas, le plan de décentralisation a été stoppé et, actuellement, la seule décision qui a été prise est de construire, à partir de 1979, à Toulouse, l'école et le noyau d'étude et de recherche qui est indispensable.

Les agents souhaitent connaître la décision qui sera prise afin de pouvoir prendre leurs dispositions sur le plan familial ou professionnel. Je me suis engagé à leur fournir ces éléments de réponse dans le courant du printemps. L'étude que je mène ne se situe pas seulement sur le plan financier ; elle concerne aussi le personnel car, si l'on déplace complètement les services de la météorologie à Toulouse, il faudra doubler certains effectifs pendant la période de transfert. Les problèmes ne sont pas simples. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé aux syndicats encore quelques mois de réflexion avant de faire connaître ma décision.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les précisions que je souhaitais fournir au sujet du budget de l'aéronautique civile et de la météorologie présentement soumis à votre examen.

Un budget n'est jamais parfait et je ne vous dirai pas que celui-ci l'est. Ayant rapporté, pendant dix-sept ou dix-huit ans, le budget d'un autre département ministériel, j'ai été souvent critique. Néanmoins, s'il est un domaine du ministère des transports où l'effort budgétaire et de développement est patent, c'est bien celui de l'aéronautique civile.

Actuellement, la situation due essentiellement au développement commercial et au succès de l'Airbus est telle que nous pouvons, d'une part, envisager l'avenir avec un optimisme raisonné et, d'autre part, vous inviter à voter ce budget. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste des démocrates de progrès, du rassemblement pour la République et à droite.*)

M. André Méric. Je demande la parole, pour répondre au Gouvernement.

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

M. André Méric. Monsieur le président, veuillez m'excuser de prolonger ce débat, mais je voudrais indiquer à M. le ministre des transports que lorsque nous demandons la réalisation de l'A 200 Jet, c'est parce que l'expérience passée nous y incite.

Tous les ans, nous présentons les conseils que nous pouvons donner au Gouvernement en matière de construction aéronautique. Une année, nous avons déclaré, à la tribune de la Haute assemblée, qu'il vaudrait mieux poursuivre la construction de la Super-Caravelle B 12 plutôt que de construire les Mystère 100 de Marcel Dassault.

On ne nous a pas entendus, mais le constructeur américain Douglas, qui avait passé un accord avec Sud-Aviation à l'époque, a repris les plans de la Super-Caravelle B 12. Il en est résulté que l'on a construit dix Mercure 100 et que Douglas, avec les plans de la Super-Caravelle B 12, a vendu 800 unités de cet appareil.

C'est parce que nous ne voulons pas que ce phénomène se reproduise qu'il faut relancer immédiatement les études de l'A 200, qui sont arrêtées et pour lesquelles aucun crédit n'est prévu.

Si vous avez l'intention de poursuivre cette construction, il faut nous en avertir, prévoir les crédits indispensables, et relancer cette opération sans plus tarder à seule fin que le Gouvernement ne renouvelle pas l'erreur qu'il a commise en arrêtant la construction de la Super-Caravelle B 12.

Je voudrais revenir, monsieur le ministre, sur l'affaire des contrôleurs de la navigation aérienne.

Je reçois souvent des délégations syndicales et je les écoute avec beaucoup d'attention. Parfois, j'écris sous la dictée des personnes que je reçois. Ces fonctionnaires, qui ont la responsabilité d'assurer la sauvegarde de centaines de vies humaines, m'ont indiqué que si des mesures n'étaient pas prises immédiatement, un accident était possible à tout moment. Au cours de nos conversations, a été mis en exergue le fait que l'amélioration du matériel et la redistribution de l'espace aérien étaient très urgentes.

Vous avez prétendu tout à l'heure, monsieur le ministre, que tout allait bien. Or, j'estime que lorsque des fonctionnaires qui ont la responsabilité de la sauvegarde de vies humaines interviennent de cette façon auprès d'un parlementaire, c'est qu'il se pose un problème.

Je crois que vous ne voulez rien faire pour eux et j'avoue ne pas comprendre. Ces techniciens demandent la prise en compte des primes qu'ils reçoivent dans le calcul de leur retraite. Il faut que vous sachiez, mes chers collègues, que leur traitement représente 55 p. 100 du salaire global et les primes 45 p. 100. Comme ces primes ne sont pas retenues dans le calcul de leur retraite, ils se trouvent lésés d'une façon considérable. C'est pourquoi les contrôleurs de la navigation aérienne demandent l'intégration des primes dans le calcul de la retraite. Cela est possible, monsieur le ministre, je vous l'ai dit tout à l'heure, par le moyen de l'article 3 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964, qui dispose que « les officiers contrôleurs de la circulation aérienne sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement ».

Les cascades que vous redoutez dans la fonction publique ont été évitées par le législateur pour les aiguilleurs du ciel et c'est pourquoi nous vous demandons de bien vouloir réexaminer cette affaire avec eux et reprendre les contacts qui s'imposent.

Lorsque je vous ai parlé des sanctions, vous m'avez répondu, monsieur le ministre, qu'elles ne seraient pas levées. Mais il faut tenir compte de certains cas marginaux, notamment ceux des contrôleurs sanctionnés qui sont partis à la retraite sans que leur soit appliquée la levée partielle intervenue en janvier dernier. Vous pourriez faire cet effort, monsieur le ministre, en faveur de personnes qui ont tant de responsabilités.

A propos de la durée de travail, vous avez dit tout à l'heure qu'elle était de trente-six heures. Je souhaiterais savoir si la circulaire 35 DNAD du secrétariat général à l'aviation civile est toujours en vigueur, car elle prévoyait non pas trente-six heures, mais trente-huit heures.

Enfin, je voudrais évoquer brièvement le problème de la sécurité. Vous avez parlé de Cautra IV. En réalité, il s'agit de séparer les fonctions remplies par les gros calculateurs CII 10070 qui, lorsqu'ils sont en panne, paralysent immédiatement tout le système. On a décidé l'installation de petits ordinateurs selon le calendrier suivant : Brest, 1980 ; Aix-en-Provence, 1981 ; Bordeaux, 1982 ; Reims, 1983 ; Athis-Mons, 1984.

Or, en 1974, une étude a démontré que le système informatique d'Athis-Mons serait saturé dès 1977, ce qui a imposé, en 1978, l'installation d'un quatrième ordinateur CII 10070 d'un coût de 6 millions de francs. Si bien que, contrairement à ce que vous avez dit, nous sommes obligés de constater que le nouveau système de contrôle n'existe que sur le papier.

Telles sont les quelques observations que je voulais faire. Je vous demande, monsieur le ministre, de reprendre les négociations avec les contrôleurs, avec ceux que les gens du peuple appellent « les aiguilleurs du ciel » et qui, croyez-moi, jouissent auprès de tous d'une certaine autorité morale. On ne peut comprendre que vous vous acharniez à ne pas reprendre ces conversations.

La décision a été prise par le chef du personnel de convoquer les représentants des organisations syndicales le 14 novembre dernier pour discuter des rémunérations. Mais on leur a présenté le même ordre du jour que pour les réunions des 8 août et 15 septembre. Ce n'est pas en utilisant de tels procédés que l'on peut converser valablement avec des organisations syndicales.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de reprendre les négociations avec les contrôleurs de la navigation aérienne. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. M. le ministre a indiqué que le succès de l'Airbus allait conduire la SNIAS à développer ses activités. En outre, il a déclaré — je le relève avec plaisir — que l'on tiendrait compte des impératifs de l'aménagement du territoire pour organiser la sous-traitance en priorité en France. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'envisager les choses dans cet esprit.

Dans mon rapport oral, je vous ai posé une question, à laquelle vous n'avez pas répondu, concernant l'embauche directe par la SNIAS. Il y a trois semaines, vous m'aviez indiqué à ce sujet que la SNIAS pourrait reprendre prudemment l'embauche. Etant donné que rien n'a encore été fait et que, dans les départements concernés, la controverse est grande entre les organisations syndicales, qui réclament cette embauche,

et les directions, qui la refusent, je souhaite que vous confirmiez devant le Sénat, et à destination de tous les intéressés, que la SNIAS peut effectivement embaucher, même si cette embauche doit rester prudente.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Mes collaborateurs et moi-même avons reçu longuement les représentants des organisations syndicales des contrôleurs de la navigation aérienne. Je fais étudier actuellement une amélioration des carrières qui me paraît être, pour certains contrôleurs, la solution à certains de leurs problèmes. Pour le reste, je n'envisage pas de modification.

M. André Méric. C'est un tort !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. En matière de sécurité, vous avez, monsieur le président Méric, évoqué avec un certain scepticisme — tout au moins je l'ai ressenti comme tel — l'apport du système Cautra IV qui, comme vous le savez, est un système modulaire.

Nous ne pouvons pas, compte tenu des installations existantes, tout changer en même temps. Il faut le faire progressivement. Nous commençons par Brest, puis nous passerons à un autre centre. Cinq ans seront nécessaires pour modifier l'ensemble des installations. C'est un délai relativement long, mais indispensable lorsque l'on considère l'ampleur des travaux à réaliser.

La question la plus importante vise l'activité même de la SNIAS. Je tiens à confirmer à M. Legrand ce que je lui avais indiqué dans le passé : il n'y avait, voilà encore trois mois, en ce qui concerne *Airbus*, qu'un seul programme, celui de l'avion A 300, versions B 2 et B 4 ; cet été, le Gouvernement a pris l'engagement de lancer l'avion B 10-A 310, nouvelle version de l'*Airbus*. Ce second élément de la famille est important puisqu'il est susceptible de donner du travail à la SNIAS ; de plus, il correspond à des besoins commerciaux exprimés.

Ainsi que M. Méric l'a rappelé, la famille *Airbus* devra avoir d'autres composants, l'avion A 200 *Jet* en particulier, et sur ce point je suis d'accord avec lui. Mais, comme je l'ai déjà indiqué, il n'était pas possible, au cours du même trimestre, de lancer deux programmes nouveaux.

M. André Méric. Il s'agit des études !

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Nous procédons à des études sur cet appareil. Les crédits figurant au budget à ce titre sont suffisants. Un point fait encore l'objet de contestations. Je me rendrai donc à la SNIAS, à Toulouse, pour faire le point et je le ferai dans ce domaine tout comme pour le domaine industriel.

J'ai demandé à cet effet à cette société d'établir un programme de développement industriel qui reposera sur un meilleur emploi de ce qui existe, sur la pleine activité des filiales, sur une organisation de la sous-traitance. N'étant pas encore en possession des résultats de l'étude industrielle, je ne peux vous donner aucune réponse précise pour l'instant. *A priori*, le besoin en personnel se fera sentir, à la SNIAS, non pas dans l'immédiat, mais peut-être dans un certain nombre de mois, voire d'années. Reste à savoir comment le problème industriel sera traité, pour ce qui concerne la France, par la SNIAS. Il est nécessaire de passer très rapidement d'une production mensuelle de deux avions à quatre, voire dans trois ou quatre ans, à six.

Une étude est en cours depuis deux mois pour établir ce programme industriel. Les résultats m'en seront communiqués avant la fin de l'année. Ce n'est qu'au vu de ces résultats que je pourrai donner aux parlementaires en général, et à ceux qui représentent les régions concernées en particulier, des précisions plus grandes à ce sujet.

Telles sont, monsieur le président, les réponses complémentaires que je voulais apporter.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports : III. — Aviation civile et météorologie, et figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 104 383 901 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 45 :

Nombre des votants.....	285
Nombre des suffrages exprimés.....	282
Majorité absolue des suffrages exprimés.	142
Pour l'adoption	180
Contre	102

Le Sénat a adopté.

« Titre IV, moins 1 053 777 F. » — (Adopté.)

Le groupe communiste et le groupe socialiste ont voté contre les crédits figurant au titre IV. Je leur en donne acte.

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 1 515 675 000 F. »

« Crédits de paiement, 1 016 444 000 F. »

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Chauvin, pour explication de vote.

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le ministre, mon groupe demande un scrutin public sur les crédits figurant au titre V parce que nous pensons qu'il est bon que le Sénat se compte et montre sa volonté d'accorder les crédits nécessaires à l'action que le ministre entreprend.

Nous sommes de ceux qui pensent que ce budget est un bon budget et qu'il permet le développement de l'aviation civile. Les crédits qui y figurent vont, en effet, rendre possibles le développement de la version A 310 de l'*Airbus* et — M. le ministre vient de l'affirmer — les études du *Jet*. Ce budget marque une progression très nette par rapport au précédent.

J'ajouterai que l'action que vous avez menée, monsieur le ministre, pour que les divers états européens intéressés, d'abord se concertent, puis se mettent d'accord pour réaliser enfin un avion européen, est de très bon augure. Nous aimerions d'ailleurs voir obtenir de pareils résultats dans d'autres domaines.

M. Serge Boucheny. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boucheny, pour explication de vote.

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si nous avons voté contre les crédits du titre III et si nous nous apprêtons à voter contre ceux du titre V, c'est non pas parce que nous entendons réduire les moyens donnés au Gouvernement, mais, au contraire, parce que nous souhaitons qu'ils soient augmentés, d'une part, pour développer la construction aéronautique, d'autre part, pour satisfaire les revendications du personnel.

Monsieur le ministre, vous avez bien voulu rappeler l'action — à laquelle j'ai participé comme syndicaliste, mais maintenant que je suis parlementaire, je n'en ai aucun mérite — menée par les communistes en faveur des personnels de l'aéronautique, qu'ils soient de la météorologie, contrôleurs aériens ou qu'ils travaillent dans les usines.

Ils ne refusent pas les crédits, mais ils entendent critiquer la politique gouvernementale. C'est là le sens que nous donnons à notre vote négatif.

M. André Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric, pour explication de vote.

M. André Méric. Nous considérons que les crédits destinés aux études et à la construction aéronautique sont insuffisants. En outre, le Gouvernement n'a pas voulu prendre en considération la requête que nous avions présentée en faveur des contrôleurs de la navigation aérienne.

Telles sont les deux raisons pour lesquelles le groupe socialiste votera contre ces crédits.

Si, un jour, un ministre vient nous dire : « Vous critiquez, mais vous ne votez jamais les crédits », nous rappellerons alors les précisions que nous venons d'apporter.

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre V.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'union des démocrates de progrès.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires. (Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 46 :

Nombre des votants	278
Nombre des suffrages exprimés	275
Majorité absolue des suffrages exprimés.	138
Pour l'adoption	185
Contre	90

Le Sénat a adopté.

« Titre VI : autorisations de programme, 17 625 000 F ». — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 10 275 000 F ». — (Adopté.)

Le groupe socialiste et le groupe communiste ont voté contre les crédits figurant au titre VI. Je leur en donne acte.

Nous avons terminé l'examen des crédits concernant la section de l'aviation civile et de la météorologie.

Le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux jusqu'à vingt et une heures trente. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quinze minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Alain Poher.)

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

M. le président. La séance est reprise.

V. — ROUTES, PORTS ET VOIES NAVIGABLES

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports : V. — Routes, ports et voies navigables.

La parole est à M. Moinet, rapporteur spécial.

M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Routes et voies navigables). « Un budget n'est jamais parfait », avez-vous dit tout à l'heure, monsieur le ministre des transports, à propos du budget de l'aviation civile, dont nous avons débattu cet après-midi. Cette appréciation est valable également, me semble-t-il, pour le budget que nous allons maintenant examiner et qui concerne les routes et les voies navigables.

Je me propose, au cours de ce bref exposé, de vous présenter les remarques et les observations que les crédits concernant les routes et les voies navigables appellent de la part de votre commission des finances.

Les structures du ministère des transports ont été profondément modifiées en 1978 et ces transformations n'ont pas pu être répercutées dans les « bleus », qui demeurent présentés sous leur ancienne forme.

Par ailleurs, le fascicule budgétaire « Routes et voies navigables » ne contient pas les crédits de personnel et de fonctionnement.

Après ces deux observations préliminaires, je voudrais donner au Sénat une vue d'ensemble de l'évolution des crédits en examinant, d'une part, les dépenses ordinaires et, d'autre part, les crédits d'investissement.

L'augmentation des dépenses ordinaires est de 6,3 p. 100, puisque les frais d'entretien et les subventions sont passées de 1 274 millions de francs en 1978 à 1 354 millions de francs pour 1979. Il convient de noter — car cela est important — qu'une partie de l'entretien des routes est désormais réalisée sur les crédits d'équipement inscrits à un article « Grosses réparations ». Si l'on réintègre ces crédits, l'augmentation des dépenses ordinaires est de 14,2 p. 100.

Pour l'investissement, les autorisations de programme s'élèvent globalement — crédits inscrits au budget des transports et crédits inscrits au fonds spécial d'investissement routier — à 5 800 millions de francs contre 5 321 millions de francs en 1978. L'augmentation est de l'ordre de 7 p. 100.

La première constatation qu'il convient de faire est que cette augmentation est inférieure à la hausse des prix, ce qui ne va pas manquer de poser un certain nombre de problèmes tant en ce qui concerne le volume de travaux qui pourront être réalisés qu'en ce qui concerne les difficultés qu'une telle stagnation

des crédits peut entraîner pour les entreprises de travaux publics dont, monsieur le ministre, vous connaissez bien la situation.

De leur côté, les crédits de paiement enregistrent une baisse de 5,3 p. 100 même si l'on exclut les crédits inscrits au chapitre « Grosses réparations ».

Cette présentation sommaire et globale des crédits confirme l'appréciation que j'ai portée, reprenant celle que vous aviez vous-même exprimée cet après-midi, à savoir que ce budget n'est pas parfait ; plus encore, il ne semble pas satisfaisant, compte tenu des réductions que je viens d'indiquer.

J'examinerai maintenant successivement les crédits consacrés aux routes et les crédits consacrés aux voies navigables.

Les dépenses de l'Etat en faveur des routes atteindront, en 1979, 6 740 millions de francs, soit 1,43 p. 100 des dépenses définitives inscrites au budget.

Si l'on ajoute les ressources dont disposent par ailleurs les sociétés concessionnaires d'autoroutes, on arrive à un total de près de 10 milliards de francs de crédits consacrés à l'entretien et à la construction des routes.

Cette masse de crédits, qui n'est pas négligeable, ne doit pas faire illusion. En effet, l'évolution des années précédentes a été très irrégulière puisque les crédits initiaux ont été augmentés dans le cadre du plan de soutien, en 1975, puis en 1977, dans le cadre du fonds d'action conjoncturelle.

Nous constatons aujourd'hui qu'il n'est pas prévu de plan de relance ou de soutien pour 1979, pas plus qu'il n'est prévu, d'ailleurs, de fonds d'action conjoncturelle.

Comparé à la moyenne enregistrée sur cinq années — de 1972 à 1977 — le volume des travaux qui pourront être réalisés en 1979 se trouve, en définitive, inférieur de quelque 25 p. 100 à cette moyenne.

Ce faible volume de travaux est assez comparable à celui qui a été observé au cours des années 1968-1971. Mais cette chute brutale des investissements dans le domaine des infrastructures routières va poser un certain nombre de problèmes aux entreprises de travaux publics.

Vous savez, monsieur le ministre, que les conséquences de la crise ne sont pas ressenties de la même façon par toutes les entreprises de travaux publics.

Les grandes entreprises de travaux publics consacrent désormais une partie non négligeable de leur activité à l'exportation et elles réalisent un pourcentage de leur chiffre d'affaires sans cesse croissant à l'exportation. Les petites entreprises de travaux publics, elles, peuvent escompter réaliser des opérations qui sont mises en œuvre par les collectivités locales et, par conséquent, maintenir vaillamment un niveau d'activité satisfaisant. En revanche, la crise peut toucher très durement les entreprises de taille moyenne, qui risquent, d'une part, de ne pas pouvoir concurrencer les grandes entreprises à l'exportation et, d'autre part, de ne pas être compétitives pour les marchés des collectivités locales.

Il y a là, monsieur le ministre, un problème sur lequel nous souhaiterions que vous puissiez nous apporter un certain nombre d'informations et d'apaisements, étant entendu que les entreprises de travaux publics sont, comme vous le savez, créatrices d'emplois.

Comment va évoluer l'infrastructure routière ?

On constate dans le projet de budget pour 1979 un inflexionnement, pour ne pas dire une inversion complète des priorités affichées en 1978.

C'est ainsi que les autorisations de programme pour les autoroutes, qui s'étaient fortement accrues en 1978, sont en sensible régression pour 1979 : la diminution est de 11 p. 100. Deux considérations sont à l'origine de ce choix pour 1979. Premièrement, les crédits destinés à la construction d'autoroutes ont été, en quelque sorte, arrêtés en fonction de la part qui était réservée aux sociétés concessionnaires sur le marché financier, auquel elles ont recours pour compléter les crédits qui leur viennent de l'Etat. Or, l'effort particulier consenti pour le programme nucléaire, d'une part, pour le téléphone et, dans une moindre mesure, pour le logement, d'autre part, fait que des prélèvements sont opérés sur les ressources disponibles sur le marché financier ; de ce fait, les autoroutes n'ont pas été considérées, pour 1979, comme une priorité.

Une deuxième considération est à l'origine de cette diminution des crédits. A la suite de la crise de l'énergie, il avait été décidé, en milieu urbain, d'encourager les transports collectifs et de mettre un frein à la construction de la voirie rapide. Il semble que l'on revienne actuellement, au moins en partie, sur cette orientation, car il apparaît que des besoins subsistent pour la voirie urbaine et principalement pour les rocades.

Quelle est la situation en ce qui concerne les autoroutes ?

La réduction des crédits consacrés aux autoroutes laisse déjà prévoir que les objectifs fixés au cours du conseil interministériel du mois de juin 1977 ne seront pas atteints. En effet, pour parvenir à l'objectif de 7 500 kilomètres en 1983, il faudrait mettre en service, en quatre ans, de 1980 à 1973, environ 620 kilomètres d'autoroute, ce qui nécessiterait un effort financier considérable. Quant à l'objectif intermédiaire de 6 000 kilomètres en 1980, il est bien évidemment hors d'atteinte.

Bien sûr, cette diminution des crédits n'affecte pas également l'ensemble des régions. Un effort particulier est consenti pour les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest, puisque le tronçon Poitiers—Bordeaux doit être mis en service en 1981, en avance de deux ans sur les prévisions initiales.

Quelle est la situation des sociétés concessionnaires ? Un problème préoccupant se pose pour l'avenir, qui concerne non seulement le ministre des transports, mais aussi les services de l'aménagement du territoire.

Les sociétés d'autoroutes anciennes ne se portent pas mal, grâce aux rentrées constatées sur les premiers tronçons mis en service, lesquels se révèlent particulièrement rentables. Mais les sociétés de constitution plus récente, qui exploitent des tronçons où le trafic est moins important et qui ont commencé leur activité alors que se développait la crise de l'énergie, se portent moins bien.

L'ensemble des constatations qui sont faites sur la rentabilité des différentes autoroutes amène à s'interroger : sera-t-il possible de poursuivre une politique de construction d'autoroutes dans notre pays tout en maintenant le péage ?

En effet, sur certains tronçons très fréquentés, comme celui de Paris—Lyon, le péage peut être modéré et ne pose guère, semble-t-il, de problèmes. Mais au fur et à mesure que, conformément aux orientations de l'aménagement du territoire, le réseau s'étend vers des régions à faible peuplement, il devient nécessaire d'assurer l'équilibre financier à l'aide d'autres moyens.

On voit bien comment les choses se passent puisque certaines sociétés d'autoroutes ont tendance à se tourner vers l'Etat pour assurer l'équilibre de leurs comptes d'exploitation. Dès lors se trouvent remis en cause les objectifs fondamentaux de l'aménagement du territoire et nous, semble-t-il, une réflexion devrait être conduite sur ce point, sauf alors à considérer que certaines régions de notre pays ne seront jamais desservies par des autoroutes.

En ce qui concerne les autres infrastructures, je voudrais parler brièvement de la voirie en milieu urbain.

Le coût particulièrement exorbitant de ces opérations, en particulier des pénétrantes, et les orientations actuelles en matière d'urbanisme avaient amené une réduction considérable des crédits affectés à ces secteurs.

Si cette orientation, pour des raisons qui touchent à l'urbanisme, se justifie pour les pénétrantes, puisqu'elle permet de réserver les centres des villes, elle se justifie moins pour les rocades qui font souvent défaut dans les plus grandes villes. Une telle orientation n'est acceptable que si, parallèlement, des services de transports en commun suffisants sont mis en œuvre, ce qui est loin d'être le cas dans toutes les villes. L'augmentation des crédits en 1979, encore modeste, ne pourra guère permettre que de faire face aux premières urgences.

S'agissant de l'entretien du réseau routier, la progression des crédits, qui avoisine 10 p. 100, va se traduire par une stabilité du volume des travaux. Je voudrais sur ce point particulier évoquer deux aspects de la politique qui a été conduite par le ministère des transports au cours des années précédentes.

Le premier aspect concerne la politique des renforcements coordonnés, dont votre commission observe qu'elle s'essoufle. Nous constatons, en effet, un ralentissement de cette politique, dont nous avons observé les heureux effets dans les départements, et si, en 1975, avaient pu être traités, dans le cadre des opérations de renforcements coordonnés, 2 500 kilomètres de sections, il n'en a plus été traité que 1 350 en 1976, 1 300 en 1977, 825 en 1978 et 850 en 1979.

Un autre problème me préoccupe beaucoup, monsieur le ministre : l'entretien du réseau déclassé. Le financement de la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 relatif au transfert de 55 000 kilomètres de routes nationales à la voirie départementale est assuré, comme vous le savez, par un prélèvement sur les divers chapitres du budget routier de votre ministère. Actuellement, tous les départements ont accepté le transfert, à l'exception d'un seul, celui des Bouches-du-Rhône, le département de l'Essonne venant, pour ce qui le concerne, d'accepter ce transfert en mai 1978.

Mais, lorsque nous regardons comment a évolué la subvention accordée aux départements pour l'entretien de ce réseau déclassé, nous mesurons la distance qui sépare la situation que nous connaissons de celle que nous aurions dû connaître. En effet, en tenant compte de l'indexation qu'il convient d'appliquer, la subvention devrait atteindre 545 millions de francs au lieu de 420 millions ou un peu plus, montant d'ailleurs obtenu après le vote de l'amendement que vous avez vous-même déposé, monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale. Nous sommes donc encore très loin du compte. Cela est important, pour une raison que je voudrais signaler à votre attention, monsieur le ministre. Je crains que, lorsque nous aurons à débattre, à la session de printemps prochain, d'une nouvelle répartition des compétences, des charges et des moyens entre les collectivités locales et l'Etat, l'exemple du transfert d'une partie de la voirie nationale aux départements ne soit donné par tous ceux qui ont observé combien, dans cette affaire, l'Etat n'a pas tenu ses engagements. Et là, force nous est de constater que, ou bien les départements consacrent une partie croissante des ressources limitées dont ils disposent au réseau routier, au détriment d'autres investissements, ou bien ils acceptent de supporter les conséquences d'une dégradation, de ce réseau, ce à quoi ils se résignent mal.

Si notre commission des finances apprécie, je le dis dès maintenant, l'initiative que vous avez prise de majorer le crédit de 420 millions de francs prévu à cet effet — quelle que soit l'importance de l'effort que vous faites — nous sommes encore loin de celui qu'il serait nécessaire de fournir, pour que les départements puissent assurer un entretien convenable du réseau déclassé.

Voilà pour ce qui concerne les routes, et force m'est d'observer, à ce point de mon propos, que le budget est un budget de maintenance, pour ne pas dire, sur certains points, un budget de récession.

La situation est-elle meilleure pour les voies navigables et pour ce qui touche les problèmes de l'eau ?

A la vérité, le réseau de voies navigables français, qui est loin d'être négligeable, n'assure pas le trafic que mériterait le caractère économique du transport par voie d'eau.

L'an dernier, en réponse à une question de votre rapporteur spécial, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire déclarait que « les travaux relatifs à l'établissement du schéma directeur des voies navigables devraient être terminés à la fin de l'année 1977 ».

Je sais bien, monsieur le ministre, que, depuis, le ministère des transports a été créé, alors qu'il n'était à l'époque qu'une des composantes du ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Mais il n'y a pas de solution de continuité en la matière et j'étais tout à fait fondé à vous demander, au nom de la commission des finances où nous en étions des études. Voilà la réponse que vous avez bien voulu me faire : « Les études techniques relatives à un classement des voies existantes permettant de définir un réseau national et un réseau régional ont été établies par la direction chargée des voies navigables qui a bénéficié des conseils de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et de l'office national de la navigation. Le projet est actuellement en cours d'examen. »

Vous comprendrez, monsieur le ministre, que le rapporteur spécial de la commission des finances souhaiterait que cet examen s'accélérait un peu, parce que les documents étaient disponibles au 31 décembre 1977 et que je sais la diligence que votre ministère peut avoir dans un grand nombre de domaines. Ce projet aurait mérité peut-être déjà une première prise en considération exprimée sous la forme d'inscription de crédits plus substantiels que ceux que nous trouvons au titre des voies navigables.

En effet, le total des dépenses ordinaires et des crédits de paiement fait apparaître pour 1978 et 1979 une régression que l'on peut juger considérable, puisqu'elle est de l'ordre de 21 p. 100. On peut donc affirmer, et le terme n'est pas exagéré, que le réseau des voies navigables est particulièrement mal traité dans le budget que vous nous présentez.

Je dirai simplement quelques mots des dépenses d'équipement. La dotation pour 1979 est inférieure de quelque 13 p. 100 à la moyenne des dotations de 1975 à 1978. Compte tenu de l'augmentation du coût des travaux, vous voyez tout de suite que cela représente une baisse d'environ du tiers en volume. Nous prenons à l'évidence un retard grandissant dans ce domaine de l'aménagement des voies navigables.

Un problème tout à fait particulier est naturellement celui de la liaison Rhin-Rhône. Il y a quelque paradoxe à évoquer cette liaison lorsque l'on sait qu'elle a fait l'objet d'un programme d'action prioritaire dit n° 6 : « Assurer la liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée. » Que ne se serait-il passé s'il n'y avait pas eu de programme d'action prioritaire ?

En effet, le taux de réalisation du programme en cause se situe, au terme de la quatrième année, autour de 33,5 p. 100 des prévisions initiales. Seules les opérations engagées antérieurement, à savoir l'aménagement des vallées du Rhin, de la Saône et du Rhône, ont donné lieu à des réalisations significatives.

En revanche, la partie réellement nouvelle du programme, le franchissement du seuil de Bourgogne, c'est-à-dire la liaison Rhône-Saône, n'est pas vraiment commencée et ne le sera certainement pas dans le cadre du VII^e Plan. Cette situation a amené, comme vous le savez, monsieur le ministre, une révision très profonde du programme d'action prioritaire, ce qui signifie, pour être tout à fait clair, qu'il est devenu moins prioritaire, puisqu'il exclut pratiquement cette liaison des objectifs et ramène le programme financier de 1550 à 780 millions de francs.

Deux difficultés subsistent dans ce domaine et je voudrais les signaler, car elles sont d'importance.

La première — mais peut-être apporterez-vous quelques précisions sur ce point, monsieur le ministre — concerne la désignation du maître d'ouvrage. Il semble que la décision de principe, dont la mise en œuvre pose quelques problèmes, ait été prise de confier la maîtrise d'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône.

Mais, désigner le maître d'ouvrage est une chose et assurer le financement des investissements en est une autre. Sur ce point, l'Etat escomptait une participation des régions, lesquelles étaient sollicitées pour prendre quelque 20 p. 100 du coût global de l'investissement. Elles se sont montrées jusqu'à présent, réticentes, peut-être en raison du coût même de l'investissement, mais aussi en raison des faibles moyens dont elles disposent. Compte tenu de l'intégration de notre réseau de voies navigables dans un vaste réseau international, une participation de la République fédérale d'Allemagne pouvait également être escomptée. Or, elle non plus ne semble pas disposée à apporter son concours. Enfin, la nature européenne de cet investissement pouvait nous laisser espérer une intervention de la Communauté européenne et, là aussi, on ne paraît pas faire preuve d'un enthousiasme grandissant.

Lorsque l'on juxtapose l'ensemble de ces difficultés et que l'on prend en considération la révision de ce programme d'action prioritaire n° 6, lorsque l'on observe surtout — je crois que c'est l'essentiel — les difficultés rencontrées pour réunir les moyens de financement, on est fondé à s'interroger sur la réalité de ce programme et surtout sur la volonté de l'Etat de le mettre effectivement en œuvre. Au lieu de procéder à des réductions, qui, finalement, apparaissent comme une sorte d'hésitation du Gouvernement à reconnaître qu'il s'était trompé, mieux vaudrait aujourd'hui que le Gouvernement dise clairement si oui ou non il entend maintenir cette priorité. S'il ne la maintenait pas, les crédits dégagés pourraient être utilisés à l'aménagement d'autres parties de notre réseau de voies navigables.

Pour terminer l'examen des différentes actions de votre ministère, j'évoquerai les problèmes de l'eau.

Les crédits prévus par votre budget ne constituent qu'une petite partie d'un ensemble dispersé entre de nombreuses administrations. Il pourrait sembler logique que le nouveau ministère de l'environnement et du cadre de vie puisse, à l'avenir, rassembler en son sein toutes les responsabilités dans ce domaine.

L'augmentation observée en 1979 concerne exclusivement le chapitre consacré à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et des voies d'eau intérieures.

Il nous semble que cette disposition des actions de l'Etat en matière de politique de l'eau est préjudiciable et qu'en France on doit pouvoir concevoir une grande politique de l'eau et, par conséquent, concentrer dans un seul ministère les moyens à mettre en œuvre pour la conduire convenablement.

En conclusion, je voudrais indiquer, au nom de votre commission des finances, que les crédits mis à la disposition du ministère des transports pour l'équipement routier et les voies navigables, sont manifestement insuffisants pour atteindre les objectifs que le Gouvernement lui-même s'est assignés dans ce domaine.

Les retards pris dans la réalisation du plan autoroutier, d'une part, et du programme d'action prioritaire n° 6 concernant la liaison Mer du Nord—Méditerranée, d'autre part, sont significatifs de ce point de vue. Ces insuffisances de crédits seront d'autant plus ressenties par les entreprises de travaux publics dont les plans de charge risquent d'être profondément affectés au cours de l'année 1979.

Faute d'un plan de relance dont on ne voit pas se dessiner les perspectives à l'horizon et en l'absence d'un fonds d'action conjoncturelle, l'année 1979 marquera un ralentissement, pour ne pas dire un arrêt, dans l'effort d'équipement entrepris depuis plusieurs années. Pourtant, il nous semble que l'amélioration du réseau routier des voies navigables est tout à fait décisive pour le développement de nombreuses régions françaises.

Sous le bénéfice de ces observations qui sont, comme vous pouvez le constater, quelque peu moroses et qui reflètent une certaine inquiétude pour l'année 1979, votre commission des finances soumet à l'approbation du Sénat les crédits du ministère des transports au titre des voies navigables et des routes. (Applaudissements.)

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

M. Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Ports). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la direction des ports et des voies navigables du ministère de l'équipement, après son transfert au ministère des transports, a été scindée en deux : la partie Voies navigables étant rattachée à une direction générale des transports intérieurs et la partie Ports formant une nouvelle direction des ports et de la navigation maritime au sein de la direction générale de la marine marchande. Cependant, pour 1979, la présentation du fascicule budgétaire reste alignée sur les anciennes structures.

Avant d'examiner les crédits mis à la disposition des ports maritimes, il convient d'évoquer brièvement le trafic dans les ports français.

Le trafic de marchandises des ports français, qui croissait régulièrement de plus de 10 p. 100 par an, a été fortement affecté par la crise économique et les perturbations du commerce international. Après une reprise en 1976, l'année 1977 a été marquée par une baisse de 2,3 p. 100 du trafic total.

La faiblesse du trafic est due, en particulier, aux importations de produits pétroliers, qui ont baissé de 5,4 p. 100 en 1977. Les efforts accomplis par la France en vue de réduire ses importations de pétrole aggravent, pour les ports, les effets généraux de la crise. Cependant, les produits pétroliers représentent encore 66 p. 100 du tonnage transitant dans les ports français.

En revanche, le trafic des marchandises diverses, plus représentatif des efforts de nos ports pour développer leurs activités a progressé de 15 p. 100 en 1976 et de plus de 3 p. 100 en 1977. La majeure partie du trafic reste assurée par des ports autonomes, notamment par les trois plus grands : Marseille, Le Havre et Dunkerque. En tonnage, la part du commerce extérieur transitant par les ports français est constante pour les importations, soit de 76 p. 100, et en progression de 30 p. 100 pour les exportations. En valeur, on observe une certaine stagnation.

Une certaine partie du trafic est donc toujours détournée vers des ports étrangers, essentiellement belges et néerlandais. Des actions ont été entreprises pour permettre la récupération de ces trafics détournés. Elles visent à augmenter la compétitivité de nos ports et à améliorer la qualité du service rendu, grâce à des progrès dans le domaine de la manutention. A ce propos, la commission a évoqué les problèmes posés par le développement du transport par conteneurs, par les procédures administratives et commerciales et par la promotion à l'étranger des ports français.

Les crédits budgétaires destinés à assurer le fonctionnement des ports se répartissent entre les subventions versées aux ports autonomes et les dotations affectées directement à l'entretien des autres ports. Conformément aux dispositions de la loi du 29 juin 1965, l'Etat rembourse aux ports autonomes un certain nombre de dépenses d'entretien et de fonctionnement. La subvention de fonctionnement, d'un montant de 231 millions de francs, allouée par l'Etat aux six ports autonomes de métropole et au port autonome de Guadeloupe, connaît une faible progression en 1979, respectivement de 7,8 p. 100 et de 9,1 p. 100 après une revalorisation sensible en 1978.

Les variations de crédits ne sont pas très significatives, car il s'agit là des lois de finances initiales. L'activité des ports et le caractère automatique de la subvention versée par l'Etat en vertu de la loi conduisant en réalité, à des évolutions plus régulières.

Après avoir stagné pendant deux ans, les crédits pour l'entretien des autres ports progressent en 1979 d'environ 6 p. 100. En contrepartie, les dépenses globales d'équipement croissent de 1,1 p. 100 seulement. S'agissant des ports de commerce en métropole, la baisse des autorisations de programme est constante.

Si l'on tient compte du plan de relance en 1975 et du fonds d'action conjoncturelle en 1977, la moyenne annuelle des crédits

pour les quatre années de 1975 à 1978 s'établit à 521 millions de francs. La dotation pour 1979 est inférieure de 36 p. 100 à ce niveau moyen, ce qui représente une réduction de moitié du volume des travaux en raison de l'évolution de leur coût.

La commission des finances, monsieur le ministre, s'est inquiétée de cette restriction de crédits.

Une partie des opérations engagées ou poursuivies relève du programme d'action prioritaire n° 9 du VII^e Plan qui est, comme chacun sait, relatif au développement du trafic de marchandises diverses dans les ports français.

L'objectif est d'accroître la capacité des trois grands ports : Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos. La dotation pour 1979, qui s'élève à 92,4 millions de francs, permettra le financement des investissements strictement nécessaires pour faire face à l'évolution du trafic des marchandises diverses de ces trois ports et portera le taux d'exécution du Plan, fin 1979, à 58 p. 100 contre 73,30 p. 100 pour l'ensemble des programmes d'action prioritaire. Un effort important restera donc à accomplir pour la dernière année du Plan. A cet égard, monsieur le ministre, le Sénat serait heureux de connaître vos projets.

Il faut remarquer, cependant, que d'autres actions auraient pu être menées pour contribuer à l'amélioration de la balance des paiements. Elles concernent essentiellement le tourisme, notamment les ports de plaisance et le transport des voyageurs.

Quatre programmes d'action prioritaires d'initiative régionale et locale ont trait aux ports maritimes. Ils concernent les zones industrialo-portuaires de la basse Loire, de Sète et du Verdon, ainsi que la pêche maritime bretonne.

D'autres ressources sont mises à la disposition des ports maritimes et fluviaux, par l'intermédiaire de fonds d'emprunt, pour un montant total de 899 millions de francs contre 823 millions de francs en 1978. Les prêts sont consentis par le fonds de développement économique et social, la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales ou le marché financier.

La dotation à l'équipement des ports de pêche, quant à elle, est limitée à 10,6 millions de francs en 1979 comme en 1978, ce qui représente une nette diminution par rapport à la dotation des années précédentes. Les principales opérations concernent les ports de Boulogne, de Concarneau, de La Rochelle et les ports bretons de catégorie 2. La commission a regretté le faible niveau des crédits, au moment où l'industrie de la pêche traverse une crise grave.

Les ports concédés et autres ports de moindre importance reçoivent des subventions d'équipement. Les autorisations de programme passent de 10 millions de francs en 1978 à 25 millions de francs en 1979. Cette forte progression doit permettre, notamment, la réalisation du nouveau port de Nice.

A l'égard de ces subventions, il est jugé opportun de réserver l'intervention des crédits budgétaires aux opérations qui comportent des installations pour les clubs sportifs à caractère social qui favorisent la location et qui offrent une proportion suffisante de places aux navires de plaisance de faible taille.

Par ailleurs, au regard de la politique d'aménagement du territoire, il semble nécessaire de rechercher une plus grande cohérence dans l'octroi des subventions, à partir des plans d'équipement et des schémas d'aménagement du littoral.

Les ports maritimes dans les départements d'outre-mer reçoivent une dotation de 35 millions de francs en autorisations de programme, comme en 1978, pour permettre l'adaptation d'infrastructures à l'évolution du trafic.

J'évoquerai, enfin, la signalisation maritime. L'augmentation des crédits de fonctionnement de 13,6 p. 100 fait suite à la stagnation des années précédentes. Rappelons que le nombre des établissements a augmenté, pour l'ensemble de la métropole, de 30 p. 100 en cinq ans.

Quant aux crédits d'investissement en autorisations de programme, après une relative stabilité dans les années antérieures, ils croissent assez rapidement en métropole, passant de 40 millions à 55 millions de francs, soit une augmentation de 37 p. 100 et sont stables outre-mer avec 9 millions de francs. Cet effort, que la commission avait souhaité les années précédentes, devrait notamment permettre d'assurer le balisage nécessaire du fait des nouvelles règles de circulation décidées à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*.

Des efforts restent néanmoins à accomplir, notamment pour la couverture radar aux abords des ports, si l'on veut éviter de tels accidents aux conséquences tragiques sur le plan humain, écologique et financier.

Telles sont les principales observations que la commission m'a chargé de présenter. Sous réserve de ces observations, la commission des finances, dans sa majorité, soumet le projet de budget à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements.*)

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

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Routes et voies navigables). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce n'est pas une tâche facile pour votre rapporteur de faire connaître l'avis de la commission des affaires économiques et du Plan, car, depuis de nombreuses années, aucune amélioration n'est à signaler dans les crédits affectés aux routes et aux voies navigables. Ces budgets sont d'une pauvreté désespérante. C'est pourquoi, les critiques étant toujours les mêmes, je finis par avoir l'impression, chaque année, de répéter ce que j'ai déjà dit l'année précédente.

Une innovation, pourtant, qui porte sur la réforme intervenue lors de la mise en place du nouveau gouvernement Barre. Sans que l'on puisse affirmer que cette réforme est directement influencée par le rapport Guillaumat, on peut dire qu'il en a été tenu compte. Cette réforme traduit la volonté d'une perspective globale où l'articulation des moyens de transport se résout dans une concurrence accrue et à travers celle-ci dans un effort de vérité des prix.

Mais le résultat est que le ministère de l'équipement a éclaté dans quatre directions et les directions départementales de l'équipement connaissent actuellement les tutelles suivantes : ministère de l'environnement, ministère des transports, secrétariat d'Etat au logement et secrétariat d'Etat à l'environnement.

Il est sans doute trop tôt pour apprécier l'efficacité de cette réforme, qui, à notre avis, aurait dû conduire, pour plus de cohérence, vers un grand ministère des travaux publics, des transports et du logement.

Cette observation préliminaire faite, je voudrais examiner successivement les crédits prévus au budget des routes et des voies navigables.

Voyons, d'abord, le réseau routier.

Il me suffira de rappeler brièvement l'évolution des crédits concernant le réseau routier en général, en vous laissant le soin de vous reporter à mon rapport écrit pour le détail.

Le crédit global prévu pour 1979 est de 6 036 millions de francs. Il était, pour 1978, de 5 597 millions de francs courants. Mais, si on les compare à ceux de 1977 en francs constants, ils sont de 20 p. 100 inférieurs et notre inquiétude est réelle devant une telle évolution.

Au total, compte tenu de la hausse prévisible des prix, ce crédit pour 1979 est en baisse assez sensible pour les paiements et se situe à peu près au même niveau que celui de 1978 pour les engagements.

Un examen rapide des différents postes permet de faire les observations suivantes.

Le développement de l'infrastructure constitue le poste le plus important, 3 706 millions, soit près de 60 p. 100 du total.

Pour les routes de rase campagne et la voirie urbaine, les crédits sont en augmentation de 10 et 19 p. 100.

Les dotations prévues pour les autoroutes sont en légère baisse. Celle-ci résulte pour partie de l'échéancier prévisionnel des travaux, mais aussi de certains retards au stade des procédures et, surtout, de la limitation des ressources d'emprunt.

Mais en ce qui concerne le programme autoroutier, le programme d'action prioritaire n° 5, les programmes d'action prioritaires d'initiative régionale, la situation est globalement satisfaisante.

En revanche, les autres régions ou les autres actions supportent les conséquences de l'évolution globale des dotations et de nombreux investissements routiers sont différés faute de crédit. On a délibérément sacrifié l'amélioration du réseau routier de rase campagne et le réseau urbain au profit des autoroutes.

Examinons maintenant les crédits afférents à l'entretien. Avec 1 757 millions, ce poste progresse de 16 p. 100, ce qui permettra de porter à 14 720 kilomètres la longueur des routes soumises aux méthodes nouvelles d'entretien préventif, à 14 320 kilomètres la longueur des routes bénéficiant, en hiver, de la lutte préventive contre la neige et le verglas, à 14 550 kilomètres la longueur des itinéraires mis « hors gel » grâce aux renforcements coordonnés.

Mais cela ne représente qu'un peu plus de 50 p. 100 du réseau des routes nationales et il faut noter qu'à la cadence actuelle il faudra plus de quinze ans pour traiter l'ensemble du réseau.

En ce qui concerne l'équipement et l'exploitation, l'évolution favorable des crédits de ce poste en francs constants et en francs courants depuis 1972 marque la volonté du Gouvernement d'améliorer la sécurité routière et d'assurer une meilleure fluidité du trafic : 572 millions en 1979, 507 millions en 1978, soit une augmentation de 13 p. 100.

Remarquons que ces crédits couvrent les dépenses pour le contrôle de la formation des conducteurs essentiellement constituées des salaires des agents du service national des examens du permis de conduire.

Ils intéressent également les diverses actions de sécurité de la circulation. La longueur des routes complètement équipées en dispositifs de sécurité augmentera de 1 000 kilomètres en 1979 et représentera 31,50 p. 100 du réseau.

Les efforts faits dans ce domaine ont donné des résultats appréciables. Malgré l'augmentation constante de la densité de la circulation, le nombre des accidents mortels décroît régulièrement : de 5 p. 100 pour les cinq premiers mois de 1978.

Enfin, je voudrais évoquer le problème de la subvention versée aux départements pour le transfert des routes nationales déclassées.

Tous les orateurs qui sont intervenus à l'Assemblée nationale ou qui m'ont précédé à cette tribune ont protesté contre le statut juridique de cette dotation.

Cette subvention n'apparaît dans aucun chapitre du budget. Un article de la loi de finances fixe simplement le montant de cette subvention dans l'hypothèse d'un transfert de 55 000 kilomètres de routes. En cours d'exercice, le montant effectif est prélevé sur les crédits des routes nationales pour être transféré au budget du ministère de l'intérieur afin d'être réparti entre les différents départements. Cette procédure n'est plus acceptable aujourd'hui, car elle présente de sérieux inconvénients : obscurité des documents budgétaires, confusion d'attribution entre le budget des transports et celui de l'intérieur, délais très longs dus à la lourdeur de la procédure, qui retardent le moment où les départements peuvent disposer des crédits.

Enfin, il ne faudrait pas que l'augmentation de ces crédits diminue d'autant ceux qui sont affectés aux routes nationales.

J'avais exprimé, lors de l'examen du budget de 1978, une observation tendant à ce que cette subvention soit désormais inscrite au budget du ministère de l'intérieur et à ce qu'elle soit individualisée. A l'Assemblée nationale, vous avez promis d'orienter le budget de 1980 vers cette amélioration et je souhaite que vous confirmiez cette promesse devant notre assemblée.

Le crédit prévu, soit 405 millions de francs, a d'ailleurs été majoré de 15 millions de francs par un amendement que vous avez proposé à l'Assemblée nationale. Si les sénateurs n'ont pas présenté sur ce crédit un amendement semblable à ceux qui ont été déposés à l'Assemblée nationale, c'est qu'ils connaissent votre goût de l'impartialité. C'est pourquoi vous allez nous proposer tout à l'heure une nouvelle augmentation de 10 millions de francs, modeste sans doute, mais qui marque un effort que nous tenons, monsieur le ministre, à saluer.

Pour terminer sur ce chapitre des routes nationales, je voudrais brièvement évoquer les conséquences de l'évolution du budget routier.

Dans une perspective de plusieurs années, on constate que le budget des routes est, en francs constants, en diminution : moins 26 p. 100 entre 1973 et 1978. Les conséquences de cette diminution ont été masquées, jusqu'ici, par des apports conjoncturels, les fonds d'action conjoncturelle, de 1975 et 1977.

Lors du débat sur le budget de 1978, j'avais déjà souligné les conséquences de cette réduction régulière, d'année en année. Je renouvelle ma déclaration de 1978. Je disais :

« Votre budget des routes, monsieur le ministre, aura de graves conséquences sur le volume global des commandes aux entreprises de travaux publics et ce sont les entreprises moyennes qui seront les plus touchées, ainsi que la répartition régionale des opérations nouvelles. Dès que l'effet de stimulation du fonds d'action conjoncturelle se dissipera, le poids des engagements et des contraintes va limiter les opérations nouvelles et rendra impossible toute modulation régionale des programmes. »

Pour le budget de 1979, je reprends exactement cette déclaration.

Or, ce budget est à peu près identique à celui de 1978. Il est, en gros, de 6 milliards de francs, ce qui signifie qu'il manque 2 milliards de francs pour maintenir le niveau moyen d'engagement des années passées.

La situation est donc inquiétante, tant pour l'activité et l'emploi des entreprises de travaux publics que pour la réalisation des travaux urgents sur le réseau routier.

De ce dernier point de vue, il faut toutefois noter que, au sein d'une enveloppe réduite, des redéploiements importants ont permis de sauvegarder l'essentiel : programmes d'action prioritaires, construction des autoroutes, entretien des routes, amélioration de la sécurité.

Mais, ces redéploiements ayant été faits, on peut craindre que l'enveloppe réduite qui est maintenant dévolue aux routes ne rende, à l'avenir, de nouveaux redéploiements impossibles ou ne les rende insupportables pour les actions ou les régions non prioritaires. D'ores et déjà, pour les régions qui ne bénéficient pas des programmes du programme d'action prioritaire n° 5, la situation des entreprises est critique.

De plus, il résulte de tout cela que les régions sont traitées de manière très inégales.

Je puis, monsieur le ministre, vous parler d'une région que je connais bien, la Picardie.

Dans le bulletin *Travaux publics conjoncture*, publié par la fédération nationale des travaux publics, je relève les statistiques suivantes particulièrement catastrophiques pour la situation des entreprises régionales, puisque cette région occupe la lanterne rouge des 21 régions françaises : les travaux réalisés par les entreprises sont en baisse de 17 p. 100 au cours des douze derniers mois, de 17,4 p. 100 au cours des six derniers mois et de 19,2 p. 100 au cours des trois derniers mois.

Quant aux perspectives à court terme, telles qu'on peut les analyser à partir des marchés conclus, la situation est encore plus préoccupante puisque les chiffres traduisent des baisses encore plus manifestes : 16,6 p. 100 au cours des douze derniers mois, 19,6 p. 100 au cours des six derniers mois, 21,7 p. 100 au cours des trois derniers mois.

Pour la France entière les mêmes statistiques ne font pas apparaître une baisse d'activité à très court terme, le phénomène n'étant à envisager qu'une fois passés les effets bénéfiques du fonds d'action conjoncturelle et de l'accélération des engagements cités ci-dessus.

Il paraîtrait donc particulièrement indispensable qu'un effort sensible soit fait pour que, sans trop ralentir les programmes prioritaires, on procède à un effort de programmation des projets routiers dans les régions où la conjoncture est mauvaise, avec toutes les conséquences qui en résultent en matière d'emploi.

A ce sujet, la commission et le Sénat tout entier seront très attentifs à la réponse que vous voudrez bien nous donner.

Examinons maintenant, si vous le voulez bien, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des voies navigables.

Si le budget des routes ne soulève pas notre enthousiasme, que dire du budget des voies navigables ?

Tous les orateurs qui sont intervenus ont manifesté leur inquiétude devant l'insuffisance notoire des crédits prévus pour le budget des voies navigables et notre commission des affaires économiques et du Plan partage totalement cette inquiétude.

Vous-même, monsieur le ministre, reconnaissez que, dans le budget des transports, les voies navigables n'ont pas bénéficié de la priorité souhaitée par l'Assemblée nationale.

Depuis des années, je plaide la cause des voies navigables et j'alerte les pouvoirs publics sur les conséquences particulièrement graves d'un « laisser-aller » coupable dans ce domaine.

Cette année encore, la diminution en francs constants est beaucoup plus marquée pour les crédits d'équipement qui régressent de près de 40 p. 100 que pour ceux d'entretien et d'exploitation qui doivent se situer au niveau de ceux de 1972.

Le résultat de cette pénurie, c'est que les grands travaux pour la mise à grand gabarit de certaines liaisons fluviales sont dans une impasse.

Le programme d'action prioritaire qui intéresse la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée va connaître un retard considérable.

Si les travaux engagés dans les vallées se poursuivent normalement, il n'en est pas de même pour ceux relatifs au franchissement du seuil de Bourgogne. Ce dernier programme n'a fait l'objet que de crédits d'études pour un montant de 9,5 millions de francs. La désignation du maître d'ouvrage n'est pas faite et les modalités de financement par des apports demandés aux collectivités locales ne semblent pas devoir être définies dans un proche avenir.

Et que dire des autres liaisons à grand gabarit : Seine—Est et Seine—Nord en particulier ? Pour Seine—Nord, des travaux importants ont été réalisés sur la Seine et sur l'Oise jusqu'à Compiègne. Quand entreprendrez-vous les travaux nécessaires à l'achèvement de cette liaison dont la rentabilité est certaine et dont le coût est relativement modeste ?

Je n'insiste pas sur le grave problème des liaisons fluviales à grand gabarit que j'ai déjà traité à cette tribune à de nombreuses reprises et qui a été parfaitement exposé à l'Assemblée nationale par mes amis MM. Vallex et Nungesser.

Vous avez pris l'engagement, devant l'Assemblée nationale, d'entreprendre une étude sur les possibilités d'application rapide du schéma directeur en cause dans les prochaines années. Mais, monsieur le ministre, cette étude existe depuis longtemps, M. Moinet vous le disait tout à l'heure, et l'on se pose la question de savoir pourquoi ce schéma directeur n'est toujours pas approuvé.

Que dire des travaux entrepris sur la Moselle entre Frouard et Neuve-Maison !

En francs courants, c'est plus de 403 millions de francs qui ont été engagés pour réaliser cette liaison à grand gabarit dont plus de 101 millions de francs de fonds de concours, c'est-à-dire de participation des collectivités locales.

Il faudra bien rentabiliser les travaux et la réalisation de Seine—Est serait une efficace solution. Quels sont, monsieur le ministre, vos projets à ce sujet ?

Pour le réseau à petit gabarit, il faut signaler l'effort fait par les collectivités locales pour l'amélioration du canal du Midi. Leur participation s'élève à 70 millions de francs, soit 40 p. 100 du coût du programme qui devra être d'ailleurs poursuivi dans le cadre d'une nouvelle convention.

Enfin, pour les crédits d'entretien et d'exploitation, si la diminution en francs constants apparaît plus limitée, elle n'en compromet pas moins l'efficacité de notre réseau de voies navigables.

C'est ainsi que se multiplient des incidents par suite d'un manque manifeste d'entretien.

Les berges s'effondrent et vos services mettent à la charge des collectivités locales une part importante des travaux de remise en état. Or, comme il s'agit généralement de petites communes, celles-ci n'ont manifestement pas la possibilité de prévoir dans leur budget une dépense insupportable. Le résultat est que les berges continuent de se dégrader et que des accidents graves sont à redouter.

La commission des affaires économiques et du Plan m'a chargé de vous demander de bien vouloir étudier ce problème et de prévoir une subvention qui soit compatible avec les possibilités financières des collectivités locales.

Sous le bénéfice de ces observations, pour marquer les espoirs qu'elle met en vous, monsieur le ministre — car elle connaît votre dynamisme, votre volonté, votre fermeté et elle compte sur vous pour redresser, dans le domaine du réseau routier et surtout dans celui des voies navigables, une situation qui compromet l'avenir économique de la France — la commission des affaires économiques, sans enthousiasme d'ailleurs, demande au Sénat de bien vouloir adopter le budget des voies navigables et des routes. *(Applaudissements.)*

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

M. Daniel Millaud, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Ports maritimes). Monsieur le ministre, monsieur le président, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a donné son accord sur le projet de budget des ports maritimes français sous la réserve qu'une dotation, dans la masse des crédits non répartis, soit attribuée à la reconstruction du port de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Depuis cette décision, monsieur le ministre, je sollicite mon président de commission pour qu'une mission se rende également dans les autres départements et territoires d'outre-mer.

Mes chers collègues, après l'exposé du rapporteur spécial, je vous prie de vous référer à mon rapport écrit où vous trouverez le bilan d'exécution du plan actuel, les investissements proposés pour 1979 et également les résultats détaillés du trafic de nos principaux ports.

Après l'excellent exposé de notre collègue M. Larue, je n'entrerai pas dans les détails de ce trafic. Je signalerai simplement que la baisse du trafic de nos ports français n'est pas plus importante que celle qui affecte les autres grands ports européens.

Comme l'a fait remarquer M. Larue, l'étude comparative des entrées et des sorties fait apparaître que cette diminution est provoquée uniquement par la réduction des importations des produits pétroliers. Cela est dû, naturellement, aux impératifs économiques de restriction, d'économies d'énergie, mais cela est dû également à la situation climatique dans la région méditerranéenne et à la construction du pipe-line Sumed. En revanche, alors qu'il y a une baisse légère du trafic dans les ports autonomes, les ports non autonomes voient sensiblement augmenter le leur. En 1978, pour les trois premiers trimestres, nous assistons aux mêmes phénomènes : baisse générale

de l'ensemble, diminution des importations d'hydrocarbures, augmentation, au contraire, des autres vracs et des marchandises diverses.

Ce processus, s'il est positif sur le plan de la manutention par ses effets induits, l'est moins quant aux résultats des comptes d'exploitation dont la détérioration va en s'aggravant. C'est là une des faiblesses des grands services français, malgré l'importance des équipements déjà réalisés, malgré les qualités d'administrateurs de leurs dirigeants, et malgré les procédés modernes de gestion utilisés ou à l'étude.

A propos des procédés de gestion à l'étude, il serait nécessaire, monsieur le ministre, que vous puissiez user de votre influence pour intervenir auprès des armateurs qui s'opposent à l'application du procédé Trim. Il faudrait également que vous puissiez insister auprès des services des douanes qui s'opposent à l'application du procédé Simpro-France. Bien entendu, on a augmenté les droits de port en 1978, et d'autres interviendront à compter du 1^{er} janvier 1979. Mais il faut bien se rendre compte que ces augmentations doivent rester raisonnables, eu égard à la concurrence européenne et, malgré le changement prévu de l'assiette, le résultat des comptes d'exploitation ne sera sans doute pas modifié. La solution qui vient à l'esprit — M. Larue l'a évoquée tout à l'heure — est d'essayer de réduire au minimum le détournement de trafic.

Des progrès ont été réalisés mais des tonnages importants sont encore traités par des ports étrangers. On se heurte à un phénomène curieux. Pourquoi, monsieur le ministre, nos armements nationaux délaissent-ils nos ports nationaux ? En quatre ans, à Dunkerque, on constate une diminution de 30 p. 100 de la fréquentation de ce port par l'armement national.

Fréquentation qui diminue, rotations moins fréquentes, d'où le choix qui est fait par les chargeurs de grouper la marchandise là où elle sera plus vite acheminée vers son lieu de destination.

Cette notion de fréquence est essentielle et elle contribue également à la sécurité de la marchandise. C'est un sujet, monsieur le ministre, que les responsables des ports ne veulent pas aborder. C'est pourtant une véritable nécessité ; malheureusement, on ne parvient pas à se procurer le montant des sinistres payés par les compagnies d'assurance dans ce domaine bien particulier. Mais si ces problèmes étaient résolus, cela ne serait pas suffisant. Nos ports, c'est une évidence, ne soutiennent pas la comparaison avec leurs homologues européens quant à la qualité et à la densité des liaisons avec leurs arrière-pays respectifs.

Le groupe de travail des ports européens fait justement une étude préliminaire de cette question. C'est dans ce domaine qu'un effort devra être fait à l'avenir, quitte à limiter l'augmentation des crédits affectés aux ports maritimes, dont certains me sont apparus convenablement équipés mais sous-exploités.

Il faudra aussi vouloir et pouvoir résoudre les causes profondes qui perturbent trop fréquemment les activités portuaires françaises. Points de rencontre des revendications des marins, des personnels de la manutention et des personnels des industries portuaires, les ports sont, à ces divers titres, vulnérables.

Il m'apparaît d'abord anormal que les directeurs des ports jouent en même temps le rôle d'inspecteurs du travail. Il est difficile d'être à la fois juge et partie.

La loi du 6 septembre 1947 qui a donné à l'ouvrier docker sa dignité de travailleur devrait être améliorée. Nos voisins européens s'engagent vers la mensualisation qui résoudrait, chez nous, une situation conflictuelle malheureusement trop fréquente.

La mensualisation, par la suppression progressive de l'intermittence de l'emploi, amènerait donc des salaires plus réguliers sur lesquels seraient assises les cotisations sociales, d'où une protection plus complète des intéressés et des retraites convenables. Mais les syndicats et les employeurs voudraient-ils s'engager franchement sur cette voie qui me semble raisonnable ?

J'ai pu rencontrer les syndicats. Ils ont des opinions opposées. Pourtant, monsieur le ministre, le dernier accord intervenu à Dunkerque, par exemple, montre que si l'on supprime l'intermittence, on s'oriente bien vers une solution de permanence et, par voie de conséquence, vers la mensualisation.

La question est donc posée, mes chers collègues, et la commission la soumet à votre réflexion.

Sous réserve de ces observations préliminaires, votre commission des affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable au projet de budget des ports maritimes français pour 1979 et demande au Sénat de l'adopter. *(Applaudissements.)*

M. le président. Désirez-vous prendre la parole maintenant, monsieur le ministre ?

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, pour la commodité du débat, je préfère répondre globalement aux rapporteurs — qui ont, d'ailleurs, fort bien analysé mon budget, y compris dans certaines de ses faiblesses — et aux intervenants inscrits dans la discussion.

M. le président. J'indique donc au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat, décidée le 16 novembre 1978 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe socialiste, sept minutes ;
Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, sept minutes ;
Groupe de l'union des républicains et des indépendants, six minutes ;
Groupe de la gauche démocratique, trente-six minutes ;
Groupe du rassemblement pour la République, cinq minutes ;
Groupe du centre national des indépendants et paysans, cinq minutes.

La parole est à M. Herment.

M. Rémi Herment. Monsieur le ministre, le 10 octobre dernier, dans une question orale avec débat, me joignant à mes collègues Roger Boileau et Hubert Martin, je vous avais interrogé sur les mesures que vous envisagiez de prendre pour rendre moins meurtrière la RN 4 qui, trop souvent, est le théâtre d'accidents mortels.

J'indiquais, pour ma part, que c'est dans la traversée de la Meuse que la RN 4 est probablement la plus meurtrière. En effet, on a enregistré, en 1976, 97 accidents et 22 morts, en 1977, 65 accidents et 13 morts. Jusqu'en juin dernier, on avait déjà recensé 18 accidents dont 3 mortels. Je ne faisais que mentionner les appréhensions, voire l'anxiété des riverains, ainsi que le cauchemar que sont pour les habitants, comme pour les conducteurs, la traversée et le double virage de Stainville.

Je ne suis malheureusement ni le premier Meusien, ni sans doute le premier parlementaire à évoquer devant le ministre responsable le drame aux actes répétés qui se joue presque chaque jour dans notre département sur la RN 4, de sinistre réputation.

L'Etat est justement soucieux d'imposer aux autres collectivités, ou aux particuliers — et dans bien des domaines — des règles de sécurité hautement affinées par des techniciens rigoureux. Sa motivation est légitime dès lors qu'il s'agit de veiller à des vies humaines et de créer les meilleures conditions de leur sauvegarde. Aussi, et au regard de préoccupations si fondées, doit-on s'interroger sur les raisons pour lesquelles l'Etat, désinvolte quand il s'agit de sa responsabilité directe, se permet de laisser à la disposition des usagers de la route une voie aussi incontestablement dangereuse que la RN 4.

Le 21 novembre, 7 accidents se produisaient entre Stainville et Aulnois, faisant un mort et trois blessés et occasionnant des dizaines de milliers de francs de dégâts matériels. C'était la goutte d'eau qui faisait déborder le vase.

La presse régionale, celle de Bar-le-Duc, ne manquait pas de relater justement ce qui devient le cauchemar d'une région puisque, presque régulièrement, des drames de la route marquent chaque semaine la RN 4.

Dans l'après-midi de ce jour, 1^{er} décembre, j'ai reçu le télégramme suivant : « Vous informe, mon cher sénateur, déroulement en ce moment même manifestation des élus locaux sur RN 4 pour attirer nouvelle fois attention pouvoirs publics et briser leur indifférence sur dramatique situation créée par refus adapter ce grand axe aux exigences circulation actuelle. Les manifestants vous font confiance pour traduire leurs exaspérations de cet état de fait auquel, avec votre concours, ils entendent mettre fin. »

C'est signé du docteur Mourer, conseiller général.

Qui sont ces manifestants ? Des maires excédés et dont beaucoup m'ont dit leur lassitude, mais aussi leur détermination à mener des actions dures pouvant aller « jusqu'à la destruction d'ouvrages tels que des ponts, dans le but d'interdire toute circulation sur cette voie », car, ajoutent-ils avec le docteur Mourer, « nous sommes responsables, nous ne serons pas complices ; nous ne pouvons plus perpétrer le crime d'abandon de la RN 4 ».

Il s'agit de maires excédés, oui, accompagnés des populations riveraines clamant leur « ras le bol » général.

Lassés de l'indifférence dont ils sont l'objet, les maires et les élus meusiens concernés ont donc manifesté, unanimes, cet après-midi, sur cette voie, pour que, du haut de l'Olympe où ils se repaissent de leurs certitudes, les « cerveaux » qui vous

proposent les choix daignent enfin jeter un regard sur cet itinéraire. Sans doute, les ratios « distillés » par leurs ordinateurs ne les ont-ils pas encore persuadés de nos évidences !

Nous qui ne sommes pas esclaves de la technique, nous qui, simplement, ne tenons d'autre comptabilité que celle des morts, des blessés et qui sentons le poids des misères humaines et morales qui en découlent, nous avons la tentation de vous dire, sans esprit de parodie : « la RN 4, c'est fini ».

Vous avez bien voulu accepter de venir dans notre département. Je ne doute pas que, pour y parvenir, vous teniez à emprunter personnellement cette voie. Soucieux de l'intégrité de votre personne — plus encore que de la qualité de l'information que vous venez chercher — je vous dis : « Soyez prudent, monsieur le ministre », car nous voudrions que vous soyez celui qui pourra tenir les promesses dont on a si longtemps nourri nos illusions !

Lassés de tout, mais pas encore de l'espérance, les élus meusiens exigent désormais des actions concrètes et la fin du massacre qu'on laisse si scandaleusement se perpétrer sur leur territoire.

Pour appuyer les manifestations meusiennes de ce jour, je ne voterai pas le budget des routes sauf, bien entendu, si vous prenez ce soir des engagements formels à propos de la RN 4. (Applaudissements au centre et à droite.)

(M. Jacques Boyer-Andrivet remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET, vice-président.

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

M. Louis Longequeue. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'occasion de l'examen des crédits inscrits à votre budget concernant les routes, je voudrais vous entretenir des problèmes qui, en ma qualité de représentant du Limousin et de la ville de Limoges, me préoccupent fortement.

Depuis longtemps, les organismes régionaux, la commission de développement économique régional d'abord, puis le conseil régional, ont défini les priorités pour la région Limousin en matière de routes.

Il s'agit de l'axe Nord-Sud, — la RN 20 — de la route dite centre Europe—Atlantique dans les tracés Montluçon—Poitiers par Bellac, Montluçon — La Rochelle et Bordeaux par Limoges et Saint-Junien, ainsi que de la RN 89 entre le département du Puy-de-Dôme et celui de la Dordogne.

Le développement économique dépendant pour une grande part des infrastructures routières, nous sommes inquiets des retards constatés dans la mise en état des deux premiers de ces axes.

Ce retard, très préjudiciable à la ville de Limoges, l'est également pour la région tout entière. C'est une publication parisienne, *Les Echos*, qui, récemment, dans un article intitulé « Une métropole locomotive », affirmait : « La ville de Limoges est l'épine dorsale du Limousin, la ville qui, par son essor, assure le développement ou la survie de toutes les communes de la Haute-Vienne, de la Corrèze et de la Creuse. La région serait ignorée et délaissée si elle ne disposait pas des services de haut niveau de sa capitale. »

Sans rien vouloir exagérer, il faut bien reconnaître que, privé de Limoges et de Brive, le Limousin deviendrait vite une région quasi désertique.

Or Limoges est née de la création d'un nœud de communications par la volonté des conquérants romains, au premier siècle de notre ère. Elle a ensuite, au cours de ses vingt siècles d'histoire, évolué en fonction de l'importance du nœud de communications qui l'a engendrée.

Lorsque les moyens de liaison ont été à la mesure des besoins d'une époque, elle a connu un essor dont les retombées ont profité à toute la région.

Actuellement, dans cette fin du xx^e siècle, l'avenir de Limoges et, par voie de conséquence, celui du Limousin, dépendent, comme par le passé, des moyens de liaison modernes dont sera dotée la capitale régionale.

L'importance d'un axe routier rapide dans le dynamisme et le développement d'une région n'est plus à démontrer.

Or il est évident qu'au vu des nécessités de la vie moderne, la desserte routière est tout à fait insuffisante : l'axe Nord-Sud, la RN 20, a sans doute fait l'objet de travaux ponctuels sur une trentaine de kilomètres entre Limoges et Brive, mais sa capacité d'écoulement des véhicules ne répond plus aux besoins de la circulation.

Au Nord de Limoges, si l'on se trouve derrière une file de camions, il y a de grandes chances pour qu'on soit obligé de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres avant de trouver un créneau de dépassement. La saturation est fréquemment atteinte, notamment pendant les périodes de grandes migrations et la déviation qui est alors proposée emprunte la RN 147 où la circulation est particulièrement dangereuse entre Bellac et Limoges, tant en raison du tracé que de l'état de la chaussée, situation que j'ai souvent évoquée. Depuis de longues années, aucun aménagement significatif n'a été entrepris sur ce tronçon de route nationale qui comporte pourtant, sur quarante kilomètres, trois passages à niveau et des virages appelés par les usagers « virages de la mort ».

En ce qui concerne l'itinéraire centre Europe-Atlantique, l'établissement public régional est disposé à participer au financement du tronçon La Croisière—Bellac, dont les études ont déjà été réalisées. Nous demandons, en outre, qu'un effort soit accompli sur le tronçon Limoges—Saint-Junien compris dans l'itinéraire Limoges—Saintes, qu'une décision ministérielle du mois de juillet 1976 avait prévu d'aménager à deux fois deux voies. Ce tronçon important, où la densité de circulation atteint 8 500 véhicules par jour, dessert l'aérodrome régional de Limoges-Bellegarde.

Cette situation avait bien été comprise par les rédacteurs du plan routier Massif Central, qui avaient retenu comme axes prioritaires, en Limousin, la route nationale 20, l'axe centre-Europe—Atlantique et la route nationale 89.

Mais notre inquiétude va grandissant car les crédits délégués à la région Limousin dans le cadre du plan routier Massif Central, qui étaient de 76,2 millions de francs en 1976, de 89,6 millions de francs en 1977, sont tombés à 52 millions en 1978.

A l'origine, la totalité de la dotation prévue pour l'ensemble du Massif Central était de 725 millions de francs. Sur cette somme, 507,2 millions de francs étaient consacrés à l'Auvergne, 217 étant affectés au Limousin, soit 30 p. 100 du montant total de la dotation.

Une telle répartition défavorise le Limousin, et encore faut-il noter que les grands projets concernant l'Auvergne ne figurent que très incomplètement dans le financement du plan routier Massif Central. En matière d'autoroutes, en particulier, seule la déviation de Thiers est comptabilisée au titre du plan Massif Central. Or cette déviation ne représente qu'une faible part des crédits prévus pour la réalisation de l'autoroute Clermont-Ferrand—Saint-Etienne. A titre d'exemple, le tronçon Clermont-Ferrand—Thiers, inauguré récemment par M. le Président de la République, n'y figure pas.

Le Limousin, lui, n'a aucun espoir d'obtenir une liaison autoroutière, et Limoges sera un jour la seule capitale régionale et la seule ville de plus de 100 000 habitants à n'être desservie par aucune autoroute.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, de votre volonté d'attribuer à la plus petite et à la plus pauvre des régions françaises les crédits attendus avec tant d'impatience.

Le géographe distingué que vous êtes connaît parfaitement les problèmes du Limousin. C'est donc au représentant qualifié du Gouvernement que je demande aujourd'hui quelles dispositions il compte pouvoir prendre pour corriger les inégalités nées des conditions géographiques qui constituent, pour la région et la ville qui me sont chères, un lourd handicap.

Je souhaiterais, en particulier, que vous m'indiquiez quel effort nous pouvons espérer de votre département ministériel pour l'aménagement à quatre voies de la route nationale 20 entre l'Indre — c'est-à-dire Argenton-sur-Creuse — et Limoges, ainsi que pour la déviation en zone urbaine, attendue en vain depuis plus de trente ans, de cette route nationale.

Permettez-moi de vous rappeler que c'est par la route nationale 20 que le précieux minerai d'uranium du Limousin quitte notre région. Cela ne nous a valu jusqu'alors presque aucune compensation, et une aide spéciale serait une mesure de justice. En outre, dans la perspective de l'intégration de l'Espagne dans la Communauté économique européenne, il serait souhaitable que la route nationale 20, la route de Paris à Bourg-Madame et à l'Andorre, la route des pèlerins du nord de l'Europe vers Saint-Jacques-de-Compostelle, ne soit pas écartée des relations commerciales, qui ne manqueront pas de s'amplifier.

Quelles décisions envisagez-vous également de prendre, monsieur le ministre, pour l'axe centre Europe—Atlantique dans sa traversée de la Haute-Vienne entre La Croisière et Bellac et La Croisière—Limoges—Saint-Junien ?

Pouvons-nous espérer également une attribution de crédits en faveur du tronçon Limoges—Bellac de la route nationale 147 pour permettre de le rendre moins dangereux ?

Sans m'éloigner de l'urgent, il me faut aussi vous signaler les travaux qui sont nécessaires sur la route nationale 21, construite par Turgot et qui est presque dans le même état que lors de sa réalisation voilà deux siècles. Cet axe routier important présente une chaussée étroite, souvent déformée, ainsi qu'une traversée particulièrement difficile en Haute-Vienne, celle d'Aixe-sur-Vienne.

Je me suis borné, monsieur le ministre, à des points très précis et limités dans l'espoir que mon appel soit mieux entendu, d'autant plus qu'en Limousin, la région, les départements et les villes consacrent des sommes importantes pour l'entretien de leur réseau routier indispensable à leur développement, peut-être même à leur survie. (Applaudissements.)

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

M. Pierre Tajan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais, cette année encore, vous entretenir d'un problème qui constitue un véritable fléau social : celui des accidents de la route.

C'est un lourd tribut payé à notre société, mais je crois qu'il est possible de le réduire substantiellement en améliorant certains points de la circulation routière.

Des progrès ont été accomplis, mais a-t-on le droit de ne pas tout tenter pour sauver une vie humaine ?

En 1977, on a déploré, en France, 250 802 accidents contre 253 318 en 1976, soit une diminution de 1 p. 100.

Cette baisse de pourcentage, bien trop faible, nous la retrouvons dans le nombre des morts et des blessés. En effet, on a compté, en 1977, 13 000 morts et 346 353 blessés, soit 575 morts et 1 400 blessés de moins qu'en 1976. Légère diminution, certes, mais encore trop minime.

Si l'on pousse plus loin l'analyse des chiffres, on s'aperçoit que c'est le réseau secondaire qui est de loin le plus meurtrier, et c'est bien là la raison de mon intervention. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, c'est bien le réseau des routes départementales, des chemins vicinaux, de la petite voirie qui provoque le plus d'accidents mortels.

Si nous excluons le réseau urbain et que nous ne comparions que le réseau national et le réseau secondaire, que constatons-nous ? En 1977, 497 tués sur les autoroutes, soit 4,8 p. 100 ; 3 336 tués sur les routes nationales, soit 28 p. 100, et 8 006 tués sur le réseau secondaire, soit 67,2 p. 100. J'ajoute que ces 8 000 tués du réseau secondaire l'ont été surtout à des carrefours insuffisamment signalés.

J'avais pensé, l'an dernier, déposer une proposition de loi demandant une modification du code de la route qui aurait établi, sur le réseau routier secondaire, une priorité obligatoire d'une route sur l'autre, priorité très facile à déterminer en fonction de l'importance du trafic.

Ces dispositions étant du domaine réglementaire et je n'ai donc pas pu utiliser cette procédure. Dès lors, je profite de la discussion du budget de l'équipement pour évoquer à nouveau ce très douloureux problème.

Je sais, monsieur le ministre, que vous allez me répondre que les panneaux fleurissent beaucoup trop un peu partout et que les automobilistes s'y habituent.

Je pense cependant que si les accidents sur le réseau secondaire se produisent aux intersections, c'est justement du fait de l'absence ou de l'insuffisance de la signalisation, ce qui peut être facilement constaté.

Il est certain que, pour un coût modique, une signalisation complète pourrait être implantée systématiquement sur le réseau routier.

Mon intervention a pour but de vous inciter à donner aux départements et aux collectivités locales des moyens financiers pour qu'ils puissent généraliser la signalisation à tous ces carrefours, ce qui évitera d'attendre, comme aujourd'hui, qu'un certain nombre de personnes trouvent la mort en un point déterminé pour établir une priorité.

Je vous avais demandé, l'année dernière, que vos services centraux étudient une réforme de la réglementation et que les directions de l'équipement, déjà si sollicitées, fournissent aux collectivités locales l'assistance technique nécessaire à la mise en place de la signalisation.

Pouvez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, ce qui a été fait depuis le dernier budget ?

Il faut absolument que ceux qui empruntent quotidiennement les petites routes de nos campagnes aient le sentiment d'être en aussi grande sécurité et d'avoir les mêmes garanties que s'ils empruntaient le réseau à grande circulation.

C'est par la signalisation, que l'on respecte parce qu'on la voit, que l'on pourra atteindre ce degré de sécurité et, finalement, diminuer le plus possible les pertes en vies humaines.

Ce qui est grave, c'est que le réseau routier secondaire auquel je fais allusion est un réseau sur lequel depuis des décennies, depuis l'époque où la circulation hippomobile était la seule utilisée, des habitudes ont été prises par les usagers, des habitudes qui cessent un jour avec l'accident fatal.

Si une amélioration importante des routes nationales et des autoroutes a été obtenue, les dangers des routes secondaires ont été sous-estimés et c'est là, je crois, que doivent porter vos efforts. Les 8 000 morts survenant chaque année ne peuvent laisser insensible la Haute Assemblée et vous-mêmes.

« Cet accident qui n'arrive qu'aux autres », évitons-le. Evitons le drame des familles à jamais meurtries, des orphelins, des handicapés à vie.

« La vie, disait Roger Martin du Gard, c'est une victoire qui dure. »

Alors, monsieur le ministre, protégeons-la ensemble. C'est le don le plus précieux du ciel ; il ne doit pas être gâché par imprévoyance. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Braconnier. Monsieur le président, monsieur le ministre, de tout temps, les infrastructures de communication ont conditionné largement le développement de nos régions et de notre pays.

Voilà quelques jours, à Luxembourg, lors du colloque sur les infrastructures européennes de transports, le vice-président de la Communauté économique européenne, M. François-Xavier Ortoli, faisait remarquer que : « Les infrastructures ne sont pas le seul problème européen ; l'énergie, par exemple, en est un autre », et il ajoutait : « Mais il semble bien que, quel que soit le regard qu'on porte sur l'avenir, on soit vite persuadé que les premiers efforts doivent porter sur les voies de communication routières, ferroviaires et fluviales. »

Partageant tout à fait la conviction du vice-président de la Communauté économique européenne, j'ajouterai qu'une relance des investissements dans le domaine des infrastructures serait également de nature à contribuer à la résorption d'une des plaies essentielles de notre époque qu'est le chômage.

En cinq ans, dans les secteurs des travaux publics et du bâtiment, l'emploi a baissé de 10 p. 100. A ces emplois directement perdus, il faudrait, pour être exact, ajouter ceux des industries qui sont tributaires du bâtiment et des travaux publics ; cela va des cimenteries à la sidérurgie.

De plus, monsieur le ministre, refuser une infrastructure moderne là où elle est indispensable, sinon vitale, n'est pas une solution, et ce refus risque d'engendrer des nuisances économiques pires que celles que l'on voulait éviter.

On parle beaucoup de l'Europe, on parle beaucoup de l'emploi, on parle beaucoup de relance des investissements, on parle beaucoup d'infrastructures, mais, une fois de plus, au travers du budget qui nous est proposé, je ne ressens aucune volonté marquée qui nous permettrait de dire : « Oui, nous prenons la bonne direction ».

Comme je l'ai déjà fait avec obstination lors des précédents débats budgétaires, une fois de plus, monsieur le ministre, j'attirerai votre attention sur trois projets qui ont une importance non seulement pour les régions concernées, le Nord, le Pas-de-Calais, la Picardie, c'est-à-dire le Nord de la France, dont vous connaissez la pénible situation sur le plan de l'emploi, mais aussi pour une meilleure intégration de notre pays, dans l'Europe du Nord-Ouest. Ces projets concernent l'autoroute A 26, les liaisons fluviales Seine—Est et Seine—Nord — comme l'indiquait notre excellent rapporteur, mon ami Amédée Bouquerel — et la voie rapide de la vallée de l'Oise.

Parlons d'abord de l'autoroute A 26, Calais—Bâle, telle était tout au moins son appellation d'origine, car on l'appelle maintenant de façon plus restrictive, Calais—Dijon.

Ce projet déjà ancien, dont le tracé a été approuvé par décision ministérielle en mars 1975, doit permettre l'amélioration des itinéraires issus du réseau routier britannique et du Nord-Ouest européen vers l'Est et le Sud-Est de la France.

Cette autoroute peut drainer une partie du trafic routier international, en particulier en provenance de la Grande-Bretagne et du Benelux, d'autant plus que Calais, point de départ de l'autoroute, est le premier port français pour le trafic maritime franco-britannique. Elle éviterait, en outre, la saturation évidente des voies routières de la région parisienne, sans pour autant nuire à son économie.

Dans les régions traversées, dont je viens de rappeler les difficultés économiques qu'elles rencontrent, l'autoroute A 26 constitue la voie de l'espoir, mais cet espoir s'estompe au fil des ans. Attendra-t-on, pour passer à la réalisation, que les

utilisateurs aient pris l'habitude d'utiliser les réseaux autoroutiers belge, luxembourgeois et allemand, qui présentent au moins l'avantage de ne pas être payants ?

La section Arras—Cambrai—Saint-Quentin devait être terminée en 1981 ; aujourd'hui, on parle de 1983, et, ici et là, n'entend-on pas parler de 1985 ? Pouvez-vous enfin, monsieur le ministre, nous donner un échéancier précis et définitif en ce qui concerne cette autoroute ?

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Braconnier ?

M. Jacques Braconnier. Je vous en prie.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le sénateur, les problèmes de l'A 26 sont multiples. Depuis que je suis à la tête du ministère des transports, j'essaie de régler ce dossier et je puis, vous indiquer, à défaut de l'échéancier précis que vous me demandez, que le traité de concession est examiné par le Conseil d'Etat. Il a donc reçu, enfin, toutes les bénédictions des ministères compétents, et ils sont nombreux. Ce problème est donc réellement en voie de règlement.

Mon expérience est limitée, mais la décision en Conseil d'Etat ne semble pas nécessiter un long délai. Le concessionnaire aura donc son traité et pourra vous indiquer — je pourrai d'ailleurs le faire avec lui — l'échéancier prévisible.

Je pense que cet échéancier pourrait être connu au plus tard au début de l'année prochaine.

M. Jacques Braconnier. Je vous remercie, monsieur le ministre, mais j'allais ajouter que vous alliez me répondre que, pour des raisons d'austérité financière, il serait peut-être nécessaire de reporter la réalisation de certains tronçons à une date ultérieure.

Les résultats excédentaires de la société concessionnaire de l'A 26 permettent cet investissement sans avoir recours à une aide importante du fonds spécial d'investissement routier. Pour nous, gens du Nord-Pas-de-Calais et de Picardie, il ne faudrait pas que l'A 26 soit en quelque sorte l'Arlésienne, dont on parle souvent, mais qu'on ne voit jamais.

En ce qui concerne les liaisons fluviales Seine—Nord et Seine—Est, quelle que soit la formation politique à laquelle nous appartenons, nous ne cessons de souligner l'insuffisance, pour ne pas dire le ridicule, du budget des voies navigables.

Le schéma directeur pour les voies navigables n'existe toujours pas. Le Gouvernement craindrait-il de fixer des priorités ?

A l'Assemblée nationale, mon ami M. Roland Nungesser a rappelé les avantages de la voie d'eau : économie d'énergie, diminution des nuisances, moyens de transport le moins coûteux.

Comme il l'a justement souligné, on parle de l'Europe, mais on laisse la France complètement coupée du réseau fluvial européen.

Monsieur le ministre, vous connaissez bien la nécessité de réaliser les liaisons Seine—Nord et Seine—Est. Vous savez l'influence qu'elles auront sur les régions du Nord, du Pas-de-Calais, de la Picardie, de la Haute-Normandie, sur la région parisienne et sur la Champagne-Ardenne ; mais aussi sur nos ports de Rouen, du Havre et de Dunkerque.

Vous connaissez le seuil de rentabilité de ces liaisons. Vous pouvez apprécier l'effort accompli par les régions qui acceptent de participer au financement. Et pourquoi, pour accélérer la réalisation, ne pas faire appel à la Banque européenne d'investissements et aux prêts connus sous le nom de « facilités Ortoli » ?

Vous avez la possibilité, monsieur le ministre, de réaliser une infrastructure dans les meilleures conditions possibles. Ne laissez pas passer cette possibilité.

J'en viens maintenant à la voie rapide de la vallée de l'Oise ; c'est une petite histoire.

A la suite de nombreuses études, principalement faites à l'initiative de l'administration, les instances politiques et administratives locales, départementales, régionales et nationales ont adopté et approuvé une politique dont les lignes d'action tendaient à faire de la vallée de l'Oise un axe de développement reliant Paris à la mégalopolis de l'Europe du Nord-Ouest.

Dès 1970, après avoir émis un avis favorable aux objectifs retenus pour la vallée de l'Oise, le Gouvernement donnait des directives en vue de leur exécution. Que s'est-il passé depuis ?

Les déclarations d'intentions se sont multipliées. De Compiègne à la frontière belge, des espoirs sont nés.

Le 12 juin 1973, par exemple, M. Olivier Guichard, alors ministre de l'aménagement du territoire et de l'équipement, déclarait devant les responsables politiques de la région pari-

sienne, en parlant de la vallée de l'Oise : « Il s'agit de développer à Compiègne un pôle de services autour de l'université de technologie et d'ancrer au Nord l'industrialisation de la vallée autour de Saint-Quentin. »

A propos des infrastructures de transport, le ministre ajoutait : « Je pense, en particulier, à la voie rapide de la vallée de l'Oise qui doit relier Paris au Nord-Ouest de la France et de l'Europe et qu'il faut absolument mettre en chantier. »

Le dossier complet de la vallée de l'Oise semblait être en bonne place dans les cabinets ministériels, dans les directions de l'équipement et même au plus haut niveau de l'Etat. Cependant, toute politique réelle s'appuyant sur des crédits, l'absence de budget pour les équipements de la vallée de l'Oise faisait apparaître un véritable déséquilibre entre les intentions clairement affirmées par les instances nationales et les réalisations sur le terrain.

Depuis, de Compiègne à la frontière belge, les espoirs ont été déçus.

Les élus se sont groupés en un consortium pour développer et appuyer cette réalisation. Grâce aux études et aux démarches qu'il a entreprises, l'aménagement d'une partie de la vallée de l'Oise, pour relier Saint-Quentin à l'échangeur d'Arsy, a été réalisé par le département de l'Aisne, ce qui constitue une première phase concrète de l'action du consortium. Mais après Noyon, vers Compiègne et Arsy, rien n'a été fait.

La liste des projets est longue ; je n'insisterai pas.

Que peut-on encore ajouter sur le sujet ? Déjà, de 1,5 à 2 milliards de centimes ont été consacrés aux études.

N'est-ce pas vouloir finalement tromper quelque peu l'opinion publique et les animateurs locaux que de se retrancher derrière le paravent de nouvelles études pour reporter indéfiniment l'attribution des crédits nécessaires à la réalisation de ces équipements ?

N'est-ce pas vouloir jeter de la poudre aux yeux que de faire approuver à tous les échelons politiques des documents administratifs de planification, appuyés sur des études techniques d'excellent niveau, pour ne leur donner aucune suite ?

On oublie trop souvent que la responsabilité finale, vis-à-vis de la population, est exercée par les élus locaux qui disposent des moyens de discussion des plans peut-être mais non des moyens financiers nécessaires à leur exécution.

Monsieur le ministre, le département de l'Aisne a pris à sa charge la réalisation d'une voie rapide entre Saint-Quentin et Chauny pour montrer l'exemple. Aujourd'hui, nous avons besoin de l'intervention de l'Etat pour terminer cette voie entre Chauny et Compiègne, soit un peu plus de quarante kilomètres.

Il y a quelques mois encore, votre prédécesseur, M. Cavaillé, m'avait promis une voie autoroutière, entre Noyon et Compiègne, mais, le ministre ayant changé, les projets se sont évanouis. (Sourires.)

Le département et la région ont déjà largement participé au financement, et, par ailleurs, il s'agit de mettre Paris en prise directe avec l'Europe du Nord-Ouest.

En conclusion, monsieur le ministre, ces trois projets qui me tiennent particulièrement à cœur, car ils conditionnent non seulement le développement économique, mais surtout le maintien des activités dans des régions sévèrement touchées, sont complémentaires et ont deux caractéristiques communes : ils ne sont pas d'un coût exorbitant pour l'Etat ; tous trois ont une vocation nationale et européenne.

Alors, au moment où l'on parle tant de l'Europe, faisons en sorte qu'au sein de celle-ci, grâce à des infrastructures de qualité, la France se trouve en bonne position dans les grands courants d'échanges économiques. C'est l'un des enjeux les plus décisifs pour notre avenir. (Applaudissements.)

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

M. Pierre Labonde. Je voudrais vous faire part, monsieur le ministre, de ma satisfaction d'avoir entendu, à la question que vous a posé mon collègue et ami, M. Braconnier, votre réponse au sujet de la A 26.

Je ne reprendrai pas les observations que j'ai présentées ce matin, mais je souhaite, monsieur le ministre, que l'échéancier qui doit être connu prochainement, me soit également adressé afin que je puisse satisfaire la curiosité des élus de mon département.

Je voudrais regretter, après plusieurs de mes collègues, la faible part qui est accordée aux voies navigables.

Dans la période que nous traversons et qui risque de se prolonger encore pendant de nombreuses années, alors que le Gouvernement demande à tous de pratiquer une politique d'économie de l'énergie, il n'est pas concevable que, dans la recherche de solutions pour réduire la consommation d'énergie pour les transports, on ne s'attache pas à développer le réseau des voies navigables dans notre pays.

Il y a longtemps que nos voisins allemands ou belges ont compris l'importance de l'utilisation de la voie d'eau et perfectionnent sans cesse leurs réseaux existants.

Je voudrais rappeler les chiffres que donnait M. Jacques Fléchet, lors d'une réunion du consortium pour l'aménagement de la Seine et des voies adjacentes au mois de juillet dernier.

Le budget d'investissement des voies navigables a évolué, en francs constants, de la manière suivante : 426 millions de francs en 1976, 351 millions de francs en 1977, 233 millions de francs en 1978 et 228 millions de francs seulement en 1979, c'est-à-dire que les crédits ont diminué de près de moitié en moins de quatre ans.

Et pourtant, monsieur le ministre, la voie d'eau est l'un des moyens de transport les moins coûteux ; elle est donc appelée à diminuer les coûts de revient de notre économie et à développer la compétitivité de notre industrie.

C'est dans ces conditions, monsieur le ministre, que je voudrais attirer votre attention sur un projet qui tient à cœur non seulement aux élus mais également aux organisations socio-professionnelles de notre département, que ce soit la chambre d'agriculture ou la chambre de commerce.

Il s'agit de la mise à grand gabarit de la Basse-Seine, en amont de Paris, plus précisément entre Bray-sur-Seine, en Seine-et-Marne, et Nogent-sur-Seine, dans l'Aube.

Un avant-projet sommaire a été présenté, lors d'une réunion à la préfecture, en janvier 1978, par M. Lerrebourg, chef des services de la navigation de la Seine. Le problème alors posé était de savoir à quel gabarit allait être réalisé ce trajet et surtout dans quels délais.

En ce qui concerne le gabarit, toutes les instances départementales s'accordent à reconnaître que le gabarit international est la solution la plus raisonnable, c'est-à-dire celle de l'avenir.

Les rapports du consortium pour l'aménagement de la Seine et des voies adjacentes et de l'association pour l'étude des liaisons fluviales Seine—Est de la France font état de la fin des travaux de la mise à grand gabarit jusqu'à Bray-sur-Seine pour août 1979. Les travaux, à partir de Bray-sur-Seine et en direction de Nogent-sur-Seine, pourraient commencer en septembre 1979.

Toutefois, nos inquiétudes demeurent en raison de la faiblesse des aides qui seront consenties pour financer ces travaux.

Les crédits prévus en 1979 pour l'aménagement de la Seine à grand gabarit en direction de Nogent-sur-Seine sont tombés de dix-huit à six millions de francs. Ils étaient de vingt-cinq millions de francs en 1974, ce qui équivalait à quarante et un millions de nos francs d'aujourd'hui.

Et pourtant, des éléments nouveaux sont venus depuis quelques années plaider en faveur de cette mise à grand gabarit.

En dehors de l'avantage pour la ville de Nogent-sur-Seine et des communes environnantes de ne plus être soumises à des inondations périodiques, l'aménagement de l'environnement bénéficierait d'une politique intelligente qui éviterait de transformer la vallée de la Seine en un véritable « fromage de gruyère » par la mise en chantier de sablières destinées à la construction de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine.

J'insiste sur ce point, monsieur le ministre, car, vous pouvez vous en douter, la construction d'une centrale nucléaire ne va pas sans provoquer quelques appréhensions et n'est pas acceptée avec enthousiasme par les populations.

Ce projet de construction d'une centrale nucléaire, que vous ne pouvez ignorer, monsieur le ministre, nécessite l'apport de cinq millions de mètres cubes de matériaux — sables et graviers — indispensables au remblai et à l'assise de la centrale.

Nous ne pourrions admettre que ces matériaux soient prélevés n'importe où, à tort et à travers.

Les populations locales, les municipalités intéressées protestent déjà contre cette éventualité de saccager le paysage de toute une région alors que ces matériaux, pour leur plus grande part, pourraient être prélevés dans le lit de la rivière par la mise à grand gabarit de celle-ci.

Les études déjà faites prouvent que le creusement du lit de la Seine fournirait des matériaux — sables et graviers — utilisables pour le projet.

Or, EDF, dans l'immédiat, fait la sourde oreille et semble s'opposer à adopter le point de vue que les élus préconisent.

J'attire votre attention, monsieur le ministre, et celle du Gouvernement en général sur le fait que, si EDF veut éviter des incidents graves, les deux opérations — construction de la centrale et mise à grand gabarit de la Seine — doivent aller de pair.

Ce n'est pas, croyez-le bien, du chantage que font là les élus, mais nous sommes en présence d'une prise de conscience intelligente qui réglerait le problème d'une voie d'eau attendue depuis de nombreuses années.

Le député de la circonscription, M. Paul Granet, est intervenu après de vous lors de la discussion du budget des voies navigables à l'Assemblée nationale.

Il a dénoncé ce « budget de misère », tout en proposant, par ailleurs, une dépense qui serait de l'ordre de 150 millions de francs.

Mais n'oublions pas que Nogent-sur-Seine est actuellement le deuxième port intérieur céréalier de France et que l'importance des aménagements permettrait l'exportation des récoltes des grandes régions céréalières que sont la Champagne et la Brie, ce qui intéresserait non seulement le département de l'Aube, mais aussi ceux de la Marne et de la Seine-et-Marne.

Les élus ont d'ailleurs compris depuis longtemps ce problème et le conseil général a accepté le principe du financement par le département d'un tiers de la dépense, soit 150 millions de francs qui pourraient provenir de l'emprunt.

C'est la preuve de l'intérêt que porte le conseil général à ce projet.

Parallèlement à cet effort important, que les collectivités locales sont disposées à consentir, il est indispensable que le Gouvernement obtienne d'EDF la prise en charge de ce prélèvement de 5 millions de mètres cubes dans le lit de la rivière et son financement, qui se montera à environ 150 millions de francs.

Vous comprendrez très vite, monsieur le ministre, que, selon nous, vous pourriez prélever les crédits correspondant au troisième tiers, sur plusieurs exercices, sur le budget de votre ministère, ce qui ne doit pas soulever de grandes difficultés dans le temps.

Le seul problème réside, nous le comprenons tous, dans une coordination indispensable des projets.

Monsieur le ministre, vous avez indiqué, lors du débat à l'Assemblée nationale, que la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent-sur-Seine sera commencée en 1979. C'est une annonce fort importante que vous avez faite là, et qui nous donne de l'espoir.

Mais nous avons hâte de voir vos paroles se traduire en actes et nous serons à vos côtés pour vous aider dans cette réalisation.

Je vous demanderai, comme l'a fait mon excellent ami, M. Granet, à l'Assemblée nationale, d'être le coordinateur de cette réalisation et de prendre contact avec votre collègue le ministre de l'industrie pour prévoir, en accord avec lui, la coordination des travaux que doit effectuer EDF.

A l'avance, monsieur le ministre, je vous en remercie. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Noé. J'ai relevé, monsieur le ministre, dans votre lettre n° 6, en date du 27 novembre 1978, que le budget des transports était le deuxième budget civil de l'Etat. A la fin de cette lettre, il est écrit : « Enfin, pour les voies navigables, la restauration et la modernisation du réseau seront poursuivies de manière sélective, afin de renforcer les itinéraires présentant un intérêt économique significatif. » Phrase qui marque votre propre difficulté ; phrase typiquement creuse qui contient tout et rien, et plutôt rien que tout, vous le savez.

Pour les voies navigables, les autorisations de programme diminuent de 3,3 p. 100 pour les dépenses en capital et n'augmentent que de 6,3 p. 100 pour les dépenses ordinaires. « Les autorisations de programme ont perdu près de la moitié de leur valeur réelle. » Ainsi s'exprimait le rapporteur spécial à l'Assemblée nationale.

Vous venez d'entendre mes collègues rapporteurs. L'expression n'est guère différente, et chacun s'accorde pour dire qu'il faut inverser la tendance car la voie d'eau à grand gabarit est un élément important dans l'ensemble du dispositif de transport ; le renchérissement mondial et durable de l'énergie ne peut que mettre en valeur ces propos.

Je ne dirai pas que vous n'avez pas de politique de transport fluvial, car vous avez une politique des transports, une politique qui privilégie le réseau autoroutier et qui, en toute logique, se doit de ne pas prendre en considération les possibilités offertes par les voies navigables.

En effet, non seulement les investissements nouveaux nécessaires ne sont pas assurés, mais le simple maintien en l'état des canaux de petit gabarit n'est pas prévu.

Ainsi note-t-on une chute massive du trafic fluvial en Ile-de-France. Ce trafic a diminué de 10 millions de tonnes en sept ans, au bénéfice en particulier du transport routier. Et comme le réseau routier est saturé, que fait notre conseil régional ?

Il supplée au désengagement de l'Etat : les transports représentent aujourd'hui 70 p. 100 du budget régional, pour compenser la diminution de l'effort financier de l'Etat qui, de 51 p. 100, passe à 30 p. 100 du financement.

La priorité absolue reconnue aux transports collectifs est battue en brèche au profit du programme routier. L'auto-route A 86 devient la priorité de notre programme triennal en Ile-de-France, l'Etat ayant été obligé, par ailleurs — fort heureusement ! — d'abandonner le projet A 87 devant les oppositions tant des communes riveraines que des associations de défense de l'environnement.

Quand on connaît les coûts indus et les coûts directs de telle voie de circulation en consommation d'énergie, en pollution, en atteinte à l'environnement, en risques d'accident — mes collègues se sont déjà exprimés sur ce point — on peut être inquiet, monsieur le ministre. Et notre inquiétude grandit à la suite de vos déclarations récentes devant les patrons des transporteurs routiers, auxquels vous avez promis d'augmenter le nombre de leurs licences au cours des prochaines années ; il y aura 100 000 camions nouveaux d'ici à 1990 sur les routes, des camions énormes, dont la largeur sera augmentée, la vitesse accrue et dont certains pourraient atteindre, ai-je lu, 43 tonnes.

Le rapport Guillaumat affirme d'ailleurs vouloir favoriser un type de transport par rapport à un autre.

Cette politique, en tout état de cause, est mauvaise au regard des coûts des matières premières et des infrastructures et de la préservation de notre environnement. Vous devez rendre toute sa place au transport fluvial, en mettant en œuvre une politique globale du transport qui, à l'inverse de celle que vous mettez en œuvre dans votre budget, redonnera la priorité au transport des marchandises par le rail et la voie navigable et non par la route et favorisera les transports collectifs par rapport aux transports individuels.

Les crédits que vous proposez pour les voies navigables, monsieur le ministre, vont à l'encontre de vos propres déclarations. On parle d'économies d'énergie, on disserte sur la qualité de la vie et sur l'environnement, on dit vouloir améliorer l'emploi, et que fait-on ? On néglige le mode de transport le plus économique, celui qui produit le moins de nuisances et qui peut procurer de nouveaux emplois !

Monsieur le ministre, il faut cesser de donner l'impression que l'on accorde la priorité aux secteurs auxquels l'opinion publique est la plus sensibilisée et mener une autre politique. Celle dont nous pouvons juger à travers votre budget ne nous satisfait pas, et c'est pourquoi je ne le voterai pas. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. René Touzet. Monsieur le ministre, le projet de budget que vous présentez concernant notre réseau routier pour 1979 est loin de correspondre aux besoins de notre pays.

L'an dernier déjà, les crédits affectés aux routes nationales traduisaient une diminution des investissements par rapport à l'année précédente. L'explication qui en avait été donnée était la priorité accordée au réseau autoroutier. Nous étions en droit d'espérer que le budget pour 1979 serait, en retour, plus généreux pour le programme routier.

Or nous avons la déception de constater que les crédits de ces deux secteurs conduiront, une fois de plus, à une réduction des investissements réalisables.

L'examen de ce budget fait, en effet, apparaître une nette régression du programme autoroutier et une progression infime des crédits affectés aux routes nationales. Cette situation ne peut conduire qu'à un affaiblissement considérable, en volume, des travaux.

La faible augmentation prévue pour le réseau routier ne compense pas — loin s'en faut — les effets de l'inflation.

Nous pouvons faire la même constatation en ce qui concerne le réseau national secondaire transféré aux départements. C'est à un amenuisement progressif et continu de la subvention que nous assistons, en dépit des promesses faites. Depuis 1972, la subvention que l'Etat accorde aux départements pour l'entretien de ces routes transférées n'a augmenté que de 35 p. 100 tandis que doublait le coût des travaux routiers.

Les quinze millions de francs que vous avez ajoutés à l'article 61 au cours de la discussion de votre budget devant l'Assemblée nationale ne combleront pas le retard pris dans ce domaine. Je voulais vous demander, monsieur le ministre, de faire un effort supplémentaire devant le Sénat, pour compenser, au moins partiellement, la faible augmentation de la subvention depuis six ans.

Vous nous proposez une majoration de 10 millions de francs. Cette majoration est modeste, elle ne compensera pas l'écart qui s'est creusé depuis 1972 entre la subvention et le coût des

travaux. Je suis toutefois sensible à l'effort que vous faites pour diminuer cet écart. Ne vous serait-il pas possible d'aller un peu au-delà et d'accorder au Sénat ce que vous avez accordé à l'Assemblée nationale ? Ne pouvez-vous nous apporter non pas dix millions de francs, mais quinze millions de francs ?

« A transfert de charges, transfert de moyens », déclarait M. le ministre de l'intérieur, voilà quelques jours devant notre assemblée. L'expérience des routes nationales transférées aux départements nous oblige à accueillir avec le plus grand scepticisme cette affirmation.

Le volume des investissements possibles en 1979 sur notre réseau routier va diminuer, alors que le trafic, déjà intense, y connaît une progression constante. Le déséquilibre entre le trafic et les investissements va s'accroître une fois de plus. Il nous amène sûrement à une situation critique, qui ne sera bientôt plus surmontable.

Au moment où nous allons franchir un pas supplémentaire dans la construction de l'Europe, il serait cependant de notre intérêt de placer notre pays sur un pied d'égalité avec nos partenaires européens. Cette mise à parité passe inéluctablement par le développement des infrastructures routières. Votre budget, monsieur le ministre, ne permettra pas d'atteindre cet objectif.

La faiblesse des crédits mis à votre disposition aura également une répercussion néfaste sur l'emploi. Les travaux routiers représentent 27 p. 100 du chiffre d'affaires de nos entreprises de travaux publics, qui emploient plus de 100 000 salariés. Ces entreprises rencontrent aujourd'hui dans notre pays les plus grandes difficultés. Un programme routier plus ambitieux aurait pu, en cette période de crise, d'une part, concourir à donner à la France les infrastructures routières qui lui sont indispensables, d'autre part, contribuer à réduire le chômage dans ce secteur de notre économie.

L'insuffisance des crédits de votre budget affectés aux routes nationales me préoccupe, monsieur le ministre, car je redoute que les travaux que nous attendons avec impatience dans mon département — et qui sont aussi impératifs qu'urgents — ne puissent être réalisés à l'intérieur de l'enveloppe dont vous disposez. Je veux parler, bien sûr, de l'aménagement de la nationale 20, de sa mise à quatre voies dans la traversée du département de l'Indre, ainsi que du contournement d'Argenton-sur-Creuse.

L'Indre se trouve à l'écart de tout projet autoroutier. La nationale 20 constitue pour mon département, qui connaît par ailleurs nombre de difficultés, l'axe vital nécessaire à son développement économique. La mise à quatre voies de cette route à grande circulation s'impose avec la plus grande célérité, d'une part, pour permettre de rejoindre l'autoroute A 71 qui est programmée, d'autre part, pour améliorer la liaison avec Limoges et les départements du Sud.

Vous avez, monsieur le ministre, assuré devant l'Assemblée nationale que des travaux pour la mise à deux fois deux voies de l'itinéraire Chateauroux—Lothiers allaient être entrepris ; il me serait agréable que vous confirmiez cet engagement devant le Sénat, en précisant, si possible, ce que nous pouvons espérer comme engagement réel sur ce tronçon en 1979.

Une autre priorité, tout aussi impérative, est la déviation d'Argenton-sur-Creuse. J'ai, sur ce point, été assez surpris de votre déclaration devant l'Assemblée nationale : « Je viens seulement, avez-vous dit, d'être saisi des études sur la pénétrante d'Argenton. »

Je regrette de devoir vous préciser, monsieur le ministre, que je n'ai jamais manqué, chaque année, au moment de la discussion budgétaire devant le Sénat, d'évoquer la situation routière de mon département et les inconvénients que présentait la pénétrante d'Argenton-sur-Creuse.

Je disais l'an dernier à cette tribune : « Des travaux ont bien été exécutés pour tenter d'améliorer la traversée de cette agglomération. Une « pénétrante » a ainsi été construite. Or celle-ci arrive sur la place principale de la ville avec une pente de plus de 7 p. 100, ce qui constitue un danger permanent. D'ailleurs, depuis la mise en service de cette voie nouvelle, les accidents de la circulation, survenant notamment aux poids lourds, se multiplient. Si ces accidents n'ont, jusqu'alors, fait que des blessés légers, on peut prévoir qu'un jour surviendra une véritable catastrophe. »

Mes craintes étaient malheureusement fondées, et de nouveaux accidents graves se sont produits depuis lors, provoquant une véritable panique parmi la population, accidents qui ont contraint les responsables locaux à interdire la pénétrante aux poids lourds dans le sens de la descente et à les obliger à utiliser l'ancien itinéraire.

Mille poids lourds descendent journalièrement cette pénétrante : 750 venant de Paris, 250 de Montluçon. On peut donc estimer à deux mille le nombre de poids lourds qui, chaque jour, traversent Argenton et sa place centrale. La situation y devient intolérable et dangereuse.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'insiste sur l'extrême urgence de la déviation d'Argenton. J'aimerais savoir, à ce propos, d'une façon précise, ce qu'il est possible d'attendre de votre budget pour 1979.

L'état actuel de la route nationale n° 20 paralyse et pénalise toute notre région. L'aménagement de cette voie ne concerne pas seulement mon département, mais également, comme vous l'a dit tout à l'heure notre collègue Longueueue, celui de la Haute-Vienne, tout aussi intéressé par la déviation d'Argenton. Cette opération ferait disparaître un point noir trop fameux de cet itinéraire.

Je vous demande, monsieur le ministre, de tout mettre en œuvre pour réserver une priorité à cet axe routier qui, jusqu'alors, n'a été que trop délaissé. D'avance, je vous remercie des réponses que vous pourrez apporter aux questions que je vous ai posées. (Applaudissements.)

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

M. Josy-Auguste Moinet. Monsieur le ministre, au nom de mon collègue et ami M. Lechenault, qui a dû quitter notre assemblée pour assister à une réunion dans son département, je voudrais attirer votre attention sur une des deux opérations du programme d'action prioritaire n° 6 : la mise au gabarit européen de la Saône à Mâcon. Pour ce faire, il existe deux solutions.

La première présente les caractéristiques suivantes. Le canal de dérivation contournerait l'agglomération de Saint-Laurent-sur-Saône en se développant sur une longueur de cinq kilomètres environ sur le territoire de plusieurs communes. Son tracé s'écarte jusqu'à un kilomètre des rives de la Saône. L'emprise totale pour la réalisation de cette opération serait de 80 hectares, auxquels il conviendrait d'ajouter 40 hectares nécessaires aux dépôts de terre.

Cette première solution comporte un certain nombre d'avantages et quelques inconvénients. Tout d'abord, les avantages. Cette zone de dépôts améliorerait les possibilités d'urbanisation de la commune de Saint-Laurent. En second lieu, cette solution permettrait une séparation des trafics de navigation et de plaisance. Elle assurerait une préservation du plan d'eau et comporterait une légère amélioration de l'écoulement des crues. Enfin, elle permettrait la réalisation d'opérations de remembrement agricole.

Bien entendu, elle comporte aussi quelques inconvénients qui tiendraient au préjudice subi par les exploitations agricoles en raison de la réduction des superficies exploitées.

Il existe une seconde solution, qui consisterait en un aménagement du lit de la Saône conservant le plus possible la situation présente. Il faudrait construire à l'emplacement du pont Saint-Laurent actuel un nouveau pont, qui permette la navigation à grand gabarit et assure la circulation routière dans des conditions comparables à l'état actuel. Toutefois, les caractéristiques techniques du nouvel ouvrage exigeraient une surélévation qui nécessiterait des aménagements très importants sur chacune des rives. Cette solution, comme la première, comporte un certain nombre d'avantages et quelques inconvénients.

Sur le plan des avantages, elle se traduirait, bien entendu, par une amélioration substantielle de la circulation côté Mâcon, grâce à un carrefour dénivelé. Mais les inconvénients sont sensiblement plus grands que les avantages. Tout d'abord, cette solution se traduirait par la destruction d'un monument historique, le pont Saint-Laurent. Ensuite, elle comporterait une détérioration de l'aspect des quais de Saône qui sont site classé. Il en résulterait également une difficulté de réalisation telle que la circulation serait rendue difficile pour les riverains. En outre, cette solution semble comporter un préjudice pour le commerce qui est situé dans la zone d'accès au pont. Enfin, un certain nombre d'inconvénients et de nuisances seraient à craindre pour les habitants en raison du passage de convois de fort tonnage qui traversent l'agglomération.

La première solution, dont je vous ai exposé les caractéristiques, les avantages et les inconvénients, entraînerait un montant de dépenses de 53 millions de francs. La deuxième solution coûterait 51 millions de francs. Comme vous le voyez, l'écart est donc très faible.

Toutefois, compte tenu du fait que les inconvénients de la deuxième solution paraissent très nettement supérieurs à ses avantages, mon collègue M. Lechenault souhaiterait, monsieur le ministre, que vous reteniez la première solution. Il aimerait

connaître votre position sur ce problème, dont les incidences économiques et l'impact écologique sont considérables, tant pour la ville de Mâcon que pour la région qui l'entoure.

Il convient de préciser, d'ailleurs, que cette première solution a obtenu l'accord de la ville de Mâcon et de la commune de Saint-Laurent. Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous pourrez apporter ce soir à mon collègue M. Lechenault les précisions et les apaisements qu'il attend après l'intervention que j'ai faite en son nom. (*Applaudissements.*)

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le budget des routes, des ports et des voies navigables est, par lui-même, un budget important. Il a été examiné avec beaucoup d'attention par les rapporteurs qui l'ont discuté et critiqué, le budget des ports trouvant globalement un accueil plus favorable que celui des routes et celui des voies navigables étant considéré non comme vraiment mauvais, mais comme plus que médiocre.

Je reprendrai ces différents budgets en essayant de répondre au fur et à mesure aux questions qui m'ont été posées. Je risque néanmoins, tant elles sont variées, d'en oublier certaines. A l'avance, je demande aux sénateurs concernés de bien vouloir m'en excuser. Dès la publication du *Journal officiel* je lirai les débats de cette séance et je comblerai mes oublis par lettre personnelle. Cela dit, je vais essayer de donner dans mon intervention le maximum de précisions, la tâche m'ayant grandement été facilitée par la présentation que MM. Moinet et Bouquerel ont faite de ce budget.

Je voudrais d'abord examiner le budget des routes, puis celui des voies navigables et enfin celui des ports.

Deux priorités ont été retenues en matière routière : moderniser et conserver nos infrastructures ; assurer la sécurité des personnes et des biens.

La modernisation et la conservation du réseau routier ont été jugées insuffisantes par certains orateurs qui ont trouvé trop limité, en matière de travaux neufs pour 1979, l'effort que permet de faire le projet de budget que je vous ai présenté. En fait, si l'effort porte en particulier en 1979 sur l'entretien, la construction d'infrastructures routières n'est pas négligée pour autant, puisque les autorisations de programme, qui sont significatives de l'effort d'équipement, progresseront de 8,2 p. 100 de 1978 à 1979, passant de 4 398 millions de francs à 4 701 millions de francs.

Il faut également tenir compte de l'apport des sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui pourront faire appel à des emprunts qui, atteignant près de 3 milliards de francs, s'ajouteront à leurs ressources propres.

Dans le domaine des travaux neufs, l'effort portera plus particulièrement sur le réseau routier en rase campagne pour lequel il est envisagé de dépenser 1 363 millions de francs, soit près de 10 p. 100 de plus qu'en 1978.

La subvention pour les routes déclassées a été légèrement augmentée par le vote d'un amendement lors du débat à l'Assemblée nationale. La commission des finances du Sénat a demandé que le nouveau chiffre soit revu et, puisque tant les rapporteurs spécialisés que le rapporteur général sont intervenus à ce sujet, je vais présenter un amendement que l'un des derniers orateurs a trouvé trop modeste, mais qui permettra, si vous l'acceptez, de porter cette subvention à 430 millions de francs.

La question a été posée par plusieurs d'entre vous de savoir si cette dernière était bien à sa place dans le budget des transports et s'il ne vaudrait pas mieux la faire figurer au budget du ministère de l'intérieur. Voilà quelques mois, je n'étais pas loin de penser ainsi et je n'ai pas changé d'opinion. La question sera reprise à l'occasion de la globalisation des subventions au ministère de l'intérieur. Mais il ne suffit pas de moderniser, d'équiper, d'investir ; encore faut-il également conserver en l'état ce qui existe. C'est pourquoi des crédits en accroissement sensible pour l'entretien et les grosses réparations du réseau routier — plus 17 p. 100 — ont été prévus, ce qui montre une volonté certaine en ce domaine, puisque le milliard de francs est dépassé.

L'extension du réseau routier mis hors gel se poursuivra à un rythme élevé dans les régions les plus soumises aux contraintes climatiques puisqu'un millier de kilomètres supplémentaires seront ainsi aménagés en 1979. Pour m'être déplacé en Savoie et en Haute-Savoie, je ne soupçonnais pas, je dois l'avouer, avant d'assumer les responsabilités actuelles, l'ampleur des problèmes qui pouvaient se poser dans les régions de montagne, étant moi-même un élu de plaine.

Il en va de même pour les renforcements coordonnés du réseau routier national auxquels sera consacrée une somme trouvée modeste par les rapporteurs — plus 500 millions de francs — ce qui devrait porter à plus de 14 000 kilomètres fin 1979 la longueur totale des itinéraires renforcés, soit plus de la moitié du réseau routier national.

Cette politique, largement axée sur l'entretien, apportera un certain soutien à l'activité des entreprises de travaux publics.

MM. Moinet, Bouquerel, Braconnier, Touzet — je prie les sénateurs que j'aurais oubliés de me pardonner — ont évoqué les conséquences de ce budget sur l'activité de l'industrie des travaux publics qui fait vivre de très nombreux Français. Cette activité connaît incontestablement des difficultés. Les grandes entreprises les surmontent mieux que les moyennes, grâce à une activité à l'étranger extrêmement importante, mais qui devient de plus en plus difficile à maintenir, car la concurrence, dans ce domaine, est très forte. Quant aux petites entreprises, elles se taillent un marché convenable à l'échelon local.

Le grand problème que nous devons résoudre, M. d'Ornano et moi, est celui des entreprises de travaux publics moyennes, dont la fragilité apparaît grande dans cette période d'austérité relative et qui ne trouvent pas, sur le marché national, des commandes suffisantes.

Nous essayons de mettre au point actuellement des systèmes qui leur permettraient de participer aux travaux extérieurs réalisés par les grandes entreprises, de façon que cette activité d'exportation des travaux publics ne soit pas simplement le fait de quelques groupes qui réussissent particulièrement, mais qu'il y ait une sorte d'entraînement pour les entreprises moyennes.

Il n'empêche que la situation en matière de travaux publics est telle qu'il faudra, pour une part, trouver à l'extérieur de l'hexagone des activités, si l'on veut maintenir en vie certaines de ces industries.

A l'échelon départemental, voire régional, les travaux d'entretien, qui sont d'exécution rapide, peuvent constituer une aide importante pour ces entreprises. Mais dans le budget pour 1979 ne figurent plus ces crédits complémentaires qu'a apportés à deux reprises, dans les trois dernières années, ce fonds d'action conjoncturelle que nombre d'entre vous ont regretté. Cela explique, pour une part, cette baisse apparente du budget de 1979.

En matière de ports, les investissements ne sont pas négligeables, puisque 375 millions de francs sont prévus. J'aurai l'occasion, tout à l'heure, de revenir plus longuement sur cette question.

La plupart des inquiétudes qui se sont fait jour au cours de ce débat portent sur la situation des ports autonomes et sur leur capacité à faire face à un certain nombre de difficultés actuelles, la plupart des gros travaux étant faits. L'un de vos rapporteurs a même souligné qu'il avait vu, dans certains ports, des réalisations inutilisées et qu'il avait constaté un manque d'activité, alors que des investissements considérables avaient été réalisés.

Nous sommes confrontés à un problème important, à savoir celui de la reprise du travail en matière de réparation navale. En outre, il faut empêcher les détournements de trafic dont il a été question et faire en sorte que les ports retrouvent une activité comparable à celle des dernières années, c'est-à-dire supérieure à celle de cette année.

J'aurai l'occasion, tout à l'heure, d'examiner le budget des voies navigables qui, incontestablement, est le plus médiocre de tous les budgets du ministère des transports. Toutes les dispositions prévues par ce budget ne sont pas mauvaises, certaines sont même heureuses.

Néanmoins, le problème du schéma directeur se pose. Il importe plus, en ce domaine, d'avoir un échéancier de paiement qui corresponde aux objectifs que d'avoir un schéma directeur. Or le document qui m'a été remis peu après ma prise de fonctions me paraît irréaliste et j'ai demandé qu'il soit réexaminé. C'est la raison pour laquelle il n'a pas été publié.

De plus, une décision importante a été prise à propos de la liaison Rhin-Rhône. Ce n'est pour le moment qu'une décision de principe qui sera complétée, en 1979, par la désignation du maître d'œuvre. Cela fera l'objet d'un projet de loi, car la Compagnie nationale du Rhône qui sera le maître d'œuvre a été créée dans un autre objectif. A la lecture de la liste des actionnaires, on constate que ni la ville de Paris, ni l'EDF n'ont vocation particulière pour traiter ce problème de liaison Rhin-Rhône.

Le projet de loi viendra en discussion devant le Parlement à la prochaine session. Il sera alors possible, dès 1979, de lancer les études urgentes qui s'imposent, car de nombreuses communes qui ont un plan d'occupation des sols en cours ou qui ont fait des projets attendent que des décisions soient prises.

La modernisation et la conservation de nos infrastructures portent donc aussi bien sur les routes, les ports et les voies navigables, mais ce n'est que l'une des priorités du ministère, la seconde étant la sécurité des personnes et des biens.

M. Tajan a rappelé le bilan des accidents sur les routes françaises. Notre ambition est de faire en sorte que le nombre des tués sur les routes soit au moins réduit de 25 p. 100 dans les années à venir, c'est-à-dire de parvenir à moins de dix mille morts par an, ce qui est déjà, hélas ! un chiffre considérable.

Les problèmes seront multiples et variés. Il n'est pas question de supprimer les limitations de vitesse et plus que jamais nous devons lutter contre l'alcoolisme responsable de plus de la moitié des accidents. Il est indispensable également d'accélérer les travaux d'amélioration des infrastructures.

M. Tajan a ensuite regretté l'insuffisance des signalisations, en particulier sur les réseaux départementaux et communaux. En tant qu'élu local, j'ai pu me rendre compte des difficultés qu'il fallait surmonter pour faire poser des panneaux. Il ne suffit pas qu'un conseil municipal prenne une décision ou qu'un conseiller général multiplie les interventions pour obtenir satisfaction. Les services concernés ne font pas toujours preuve de mauvaise volonté, mais ils ne sont pas sensibilisés à ce problème.

Les élus ne comprennent pas toujours, parfois avec raison, à la fois la sur-signalisation et la sous-signalisation que l'on peut constater dans nos régions. Aussi, en accord avec M. le ministre de l'intérieur qui est responsable en partie de ce problème de la signalisation, je me propose d'adresser bientôt une directive aux directeurs départementaux d'équipement pour obtenir que les avis des élus soient mieux suivis, et surtout que les refus éventuels soient argumentés.

M. Auguste Billiemaz. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Auguste Billiemaz. Monsieur le ministre, je vous signale que la SNCF, quand elle supprime les passages à niveau, demande aux municipalités de prendre en charge et d'entretenir les panneaux de signalisation. C'est une situation anormale.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur Billiemaz, vous m'apprenez un fait que j'ignorais bien que je sois maire depuis vingt ans. Je vais prendre contact avec la direction générale de la SNCF pour demander des explications à ce sujet.

Par ailleurs, j'ai fait parvenir aux directeurs régionaux et départementaux de l'équipement de nouvelles instructions concernant les deux-roues. Plus de dix-huit millions de Français utilisent ce moyen de locomotion. Or ce qui a été fait jusqu'à présent, qu'il s'agisse des glissières, des bandes de signalisation au sol, du rainurage ou des pistes cyclables, n'est pas suffisant. Je veillerai à ce que mes consignes soient respectées.

Si l'on examine maintenant ce qui est prévu dans le secteur des ports et des voies navigables, il apparaît que les autorisations de programme pour l'achat de produits et de matériels de lutte contre la pollution progressent fortement, passant de 3 800 000 francs à plus de 20 millions de francs. Ces crédits seront destinés à la signalisation maritime, en particulier pour la mise en place d'une bouée géante afin de séparer les trafics montants et descendants au large d'Ouessant. Ce ne sont là, d'ailleurs, que des éléments d'un plan d'ensemble arrêté par le Gouvernement pour lutter contre la pollution maritime. J'aurai l'occasion de m'expliquer plus longuement sur ce point en présentant le budget de la marine marchande.

Tout au long de cette discussion, la plupart des questions des orateurs ont porté sur les routes et autoroutes, les voies d'eau et les ports. Je voudrais reprendre ces trois points.

L'année 1979 verra, en matière autoroutière, la mise en service d'environ 400 kilomètres d'autoroutes supplémentaires. Je citerai, entre autres, La Turbie—Roquebrune, dernier tronçon permettant d'achever la liaison Paris—Italie, l'essentiel de Le Mans—La Gravelle qui permettra de raccorder le réseau routier breton avec la capitale, 160 des 280 kilomètres restant pour achever Bordeaux—Narbonne, ainsi que diverses opérations aux environs de Mulhouse, Besançon, Chambéry, Annecy, Lyon, Mâcon, Bordeaux et Arcachon.

En 1979, les travaux autoroutiers se poursuivront sur 350 kilomètres de voies autoroutières et de nouveaux chantiers s'ouvriront sur presque 400 kilomètres. Ils permettront l'achèvement, en 1980, d'Angers—Nantes et, en 1981, de Bordeaux—Narbonne, de Poitiers—Bordeaux, de Bordeaux—Bayonne, en partie en voie expresse, de Mulhouse—Beaune, de Genève—Grenoble.

L'avenir, je tiens à le rappeler à M. Braconnier, se prépare par la signature des concessions. Celles de l'Etoile-de-Langres et de l'Etoile-de-Pont-d'Ain ont été signées, celle de Calais—Reims a été adressée très récemment au Conseil d'Etat. Quant à la concession de Bourges—Clermont-Ferrand, elle sera signée en 1979, ainsi que l'a annoncé le Président de la République. Le tracé de cette autoroute devrait être connu dans quelques mois et soumis à une enquête d'utilité publique.

L'avenir se prépare également par des études. Des suggestions sont fréquemment présentées par les collectivités locales ou régionales et elles sont souvent retenues, d'autres, parfois, ne peuvent l'être. En disant cela, je pense au tracé souhaité par le conseil général d'Indre-et-Loire pour l'autoroute Angers—Tours. Les études de mes services complétées par celles de mes collaborateurs et une journée que j'ai passée, dimanche dernier, en Touraine, me conduisent à rejeter ce projet qui devait traverser la Loire dans l'un de ses plus beaux sites, près de Langeais. Le meilleur trajet de l'autoroute doit être recherché sur la rive Nord de la Loire et je demande aux élus leur collaboration. Ensemble, nous rechercherons la solution qui garantisse au mieux les intérêts de tous et préserve l'environnement.

Au-delà des autoroutes dont les réalisations ou les projets sont pour la plupart lancés et qu'il est possible de financer en faisant appel à l'emprunt et, par conséquent, au péage pour payer les charges financières, autoroutes dont les mises en chantier s'étaleront encore sur cinq ans, des liaisons rapides devront être prévues. Leur objet sera moins de permettre l'acheminement d'un trafic lourd que d'assurer dans des conditions de sécurité et de fluidité satisfaisantes un meilleur maillage du territoire. Ces liaisons tiendront plus compte de l'aménagement du territoire que de l'importance du trafic.

Ces liaisons — je les ai parfois qualifiées de deuxième génération de liaisons routières rapides — qui existent déjà dans certaines régions, notamment en Bretagne ou qui se construisent dans le Massif central et qui deviendront la norme et non l'exception au-delà de 1984, seront financées par les collectivités publiques, c'est-à-dire qu'elles ne feront plus appel, lorsqu'elles seront réalisées, au péage.

L'objectif de sécurité sera assuré avec des routes à deux fois deux voies séparées par un terre-plein central. C'est la formule vers laquelle il convient de s'orienter. Mais le trafic moindre, l'absence de péage permettront néanmoins à ces voies de liaison rapide de présenter des caractéristiques plus simples que celles des autoroutes, les échangeurs et les carrefours dénivelés étant souvent coûteux parfois disproportionnés.

Dès à présent, les autoroutes sont complétées par ces liaisons rapides conçues dans cet esprit, parfois depuis dix ans, notamment en Bretagne et dans le Massif central, comme je l'ai indiqué, mais également dans les Landes et en Alsace.

En Bretagne, la réalisation du plan routier se poursuit activement. Un crédit important figure à cet effet dans le projet de budget. Je dois indiquer — sans doute les élus en conviennent — que la cadence des réalisations est satisfaisante. En particulier, l'aménagement des deux grands axes Nantes—Brest et Rennes—Brest qui prolongent le réseau autoroutier réalisé pour les trois quarts, sera poursuivi au même rythme que précédemment.

Dans le Massif Central, 275 millions de francs sont prévus pour accélérer la réalisation du plan routier qui a démarré plus tard qu'en Bretagne. En particulier, l'aménagement de la RN 9 se poursuit activement. Clermont est reliée à Issoire depuis le 24 octobre dernier et, en 1979, seront lancés les travaux des déviations d'Issoire et de Lodève.

Mais, à côté de ces autoroutes ou de ces voies à liaisons rapides, existe un réseau routier de rase campagne pour lequel les régions ont souhaité la réalisation de programmes d'action prioritaire. L'année 1979 marquera une étape convenable dans la réalisation de ces programmes d'action prioritaires d'initiative régionale.

La liste des opérations n'est pas arrêtée. Elle dépend de l'importance des réévaluations des opérations en cours, des suites d'opérations, mais, dès à présent, il a été décidé de faire un effort dans les Vosges avec le plan « Vosges », dans les pays de montagne, en particulier en Haute-Savoie et en Savoie, dans la Tarentaise et la Maurienne.

Restent les problèmes, qui ont été fréquemment évoqués dans des questions écrites ou des questions d'actualité, des efforts à conduire dans la région parisienne.

Dans ce domaine, l'effort de l'Etat pour la voirie, qui a été faible en 1978, sera augmenté d'environ 40 p. 100 en 1979 et celui-ci portera essentiellement sur la A 86. Il sera accompagné d'un effort parallèle et même plus important de la région d'Ile-de-France.

La priorité accordée à la construction de la rocade A 86 a été réaffirmée à l'occasion de la revision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France. Cette priorité porte sur la A 86 et non sur d'autres voies telles que la A 87. S'il est apparu nécessaire de maintenir les réservations d'emprise pour l'autoroute A 87, il n'est plus question de construire une voie autoroutière homogène ceinturant Paris, mais de réserver la possibilité d'assurer ultérieurement une suite de liaisons dont les fonctions ne seraient pas toutes identiques selon les secteurs traversés et dont les caractéristiques devraient, en conséquence, être adaptées aux besoins particuliers.

Tels sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les quelques commentaires complémentaires qu'il m'apparaissait nécessaire de présenter sur le budget des routes.

Un certain nombre de questions plus particulières m'ont été posées. A certains orateurs je répondrai par écrit, car je ne dispose pas de tous les éléments pour le faire oralement dès ce soir.

Je voudrais, néanmoins, dire à M. Longueue que la route nationale n° 20 a bénéficié, depuis 1975, d'un certain effort et, quand je vois les dotations de la région du Limousin, je me rends compte que, depuis trois ans, 268 millions de francs de crédits d'Etat ont été consacrés à cette région, dont plus de 200 millions au titre du programme du Massif Central.

Très récemment, le président du conseil régional m'a saisi d'une proposition de programme d'action prioritaire d'initiative régionale. Je lui ai répondu positivement, acceptant de participer, avec la région, à ce plan de trois ans.

Mais vous m'avez parlé d'autres problèmes, monsieur le sénateur, de la route Centre-Europe—Atlantique, en particulier dans la section qui passe à l'ouest du Limousin, dans la région de La Croisière à Bellac. Dans cette région, le financement qui est projeté en liaison avec la région devrait vous donner satisfaction dans un délai rapide.

Il n'empêche que d'autres problèmes demeurent, en particulier la déviation de la ville dont vous êtes maire. Vous êtes venu m'entretenir de ce problème et j'ai pu me rendre compte, à la suite des informations que vous m'avez fournies et des études que j'ai fait effectuer par la direction des routes, de l'importance du coût de cette déviation : plus de 300 millions de francs. Cette déviation est déjà engagée au stade des acquisitions foncières. Il faut que ce stade soit dépassé et que les travaux soient entrepris. La charge qui incombe à l'Etat est lourde, puisqu'elle est de l'ordre de 80 p. 100. Il ne m'est donc pas possible, aujourd'hui, de vous en donner la programmation exacte, mais j'aurai certainement l'occasion, dans les mois qui viennent, de vous revoir et de vous donner une réponse plus précise.

M. Touzet m'a parlé également de cette route nationale n° 20, en évoquant aussi bien la déviation d'Argenton-sur-Creuse que les travaux à réaliser entre Châteauroux et Lothiers. Pour la déviation d'Argenton-sur-Creuse, des crédits d'étude importants avaient été prévus en 1978 ; ils seront complétés en 1979. Si les études sont, comme je le pense, terminées au cours du premier semestre, l'avant-projet de l'opération devrait être approuvé durant l'été et l'enquête d'utilité publique pourrait être effectuée à l'automne, c'est-à-dire à la fin de l'année. C'est en 1980 que devront apparaître les crédits de réalisation.

En revanche, pour la section Châteauroux—Lothiers, si le budget que je vous présente est voté, près de trois millions de francs de subventions dès 1979 et vraisemblablement autant en 1980 permettront de réaliser ce qui est souhaité.

D'autres questions m'ont été posées, en particulier en ce qui concerne la région de Picardie, à la fois par le rapporteur de la commission saisie pour avis et par M. Braconnier. Je me propose d'aller assez prochainement dans cette région et de faire le point avec eux à la fois des besoins, de ce qui pourra être fait dans l'immédiat et de la programmation des travaux. Je préfère les faire attendre une quinzaine de jours et leur donner des informations plus exactes plutôt que de leur répondre d'une façon imprécise dès ce soir.

M. Moinet comme M. Braconnier et beaucoup d'autres orateurs m'ont parlé de la partie faible du budget que je vous présente, c'est-à-dire la partie consacrée à la voie d'eau.

Aux yeux de certains, le transport fluvial apparaît comme le parent pauvre du ministère des transports, qui, si l'on en croit des critiques que je n'ai d'ailleurs pas entendues ce soir, n'aurait pas de politique cohérente et ralentirait l'effort d'infrastructure accompli lors des années précédentes, laissant dépérir la batellerie, alors que ce mode de transport répond particulièrement bien aux préoccupations qui touchent et l'environnement et l'énergie.

En fait, l'évolution de la voie d'eau dans notre pays est très différente de celle du transport dans d'autres pays, ne serait-ce que pour des raisons géographiques. D'importants travaux ont été entrepris, qui se poursuivent. Nous disposons d'un certain nombre de voies modernes qui ont été évoquées. Les travaux sur le Rhône et la Saône se terminent.

M. Moinet, qui parlait au nom de M. Lechenault, a évoqué le projet de déviation de la Saône au droit de Mâcon ou de canalisation de la Saône, qui pose un réel problème. En fait, deux solutions s'opposent. J'ai demandé à l'inspecteur général de mon ministère de me faire un rapport pour la fin de l'année sur ce point, car je ne sais, entre la déviation ou la construction d'un nouveau pont, quelle est la bonne solution. Il est exclu, en tout cas, que le vieux pont de Mâcon soit détruit.

Si nous disposons d'un réseau de voies navigables important, les efforts que le budget de 1979 doit permettre porteront essentiellement sur les relations avec la Belgique et sur la fin des travaux de la Saône et du Rhône. Pour le reste, il s'agira essentiellement de travaux d'entretien.

C'est là que je comprends certaines déceptions et étonnements face au lancement d'un programme nouveau, celui du franchissement du seuil de Rhin-Rhône. Ce programme était annoncé depuis longtemps et M. Moinet en a rappelé l'historique.

Il n'est guère possible d'aller plus vite que prévu actuellement, ne serait-ce que parce que le maître d'œuvre de ce canal n'a pas été désigné. Or, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, il faut un texte de loi pour le désigner.

Néanmoins, le maximum sera fait pour que le VIII^e Plan puisse voir le véritable démarrage de cette liaison importante, mais qui exigera, pour devenir une réalité, au moins deux plans.

Le problème d'ensemble est celui du schéma directeur ; je crois en avoir parlé tout à l'heure. Le schéma directeur, qui a été étudié avec beaucoup de sérieux, m'a paru trop ambitieux et, sur le plan financier, non réaliste. C'est la raison pour laquelle j'en ai demandé une nouvelle étude et je ne pourrai vous en présenter les conclusions que dans le courant du premier semestre de 1979. Je le ferai, soit devant le Sénat, à l'occasion d'un débat ou d'une question orale, soit devant l'une de ses commissions, si elle me demande de venir présenter ce schéma avec surtout l'échéancier des travaux qui seront possibles.

On compare souvent le réseau fluvial français et sa relative faiblesse à celui de nos voisins. En fait, la concurrence principale dans le domaine fluvial est le fait non de la route, comme certains l'ont dit, mais de la voie ferrée. C'est dans les régions où la voie d'eau est la plus active que la voie ferrée transporte le plus. Nous retrouvons aux problèmes que soulèvent les transports de marchandises, que ce soit par voie fluviale ou par voie ferroviaire, les mêmes causes, qui, pour une large part, sont liées à la conjoncture générale et à la crise de la sidérurgie.

Néanmoins ce que je souhaite, comme la plupart d'entre vous, c'est présenter, pour 1980, un budget mieux articulé dans le domaine de la voie d'eau et correspondant à un programme, car celui dont nous discutons ce soir, s'il s'inscrit dans une suite d'efforts, n'est pas par lui-même — je le reconnais — porteur d'espéros précis dans un proche avenir.

M. Labonde m'a posé une question précise sur les travaux à effectuer sur la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. C'est une réponse positive que je lui donnerai, car, de fait, la construction de la centrale nucléaire de Nogent exige un apport de 3 millions de mètres cubes de matériaux, ce qui est considérable. La possibilité d'extraire dans le lit de la Seine une partie au moins de ces matériaux est indéniable et limiterait, comme il l'a indiqué, les inconvénients résultant de l'ouverture de nouvelles carrières. Aussi paraît-il intéressant de rechercher les moyens de coupler cette extraction de matériaux avec les travaux à engager pour la poursuite de la mise à grand gabarit de la Seine, en amont de Bray-sur-Seine.

Diverses solutions sont à étude avec Electricité de France et le service de la navigation de la Seine. J'en ai entretenu le ministre de l'industrie, mais il est normal que la coordination, comme vous le suggérez, soit le fait du ministère des transports.

M. Braconnier m'a également posé, sur les voies navigables, plusieurs questions. Je crois lui avoir répondu quant à l'incapacité dans laquelle je suis de lui présenter un schéma direc-

teur. Je vous en ai donné les raisons, monsieur Braconnier. Je préfère revenir pour vous entretenir de cette question dans quelques mois, lorsque l'étude, tout au moins l'esquisse qui avait été mise au point par les directions techniques intéressées et la DATAR aura été revue, soit sous un angle compatible avec des réalisations budgétaires à court et moyen terme, soit, si je peux obtenir des compléments de crédits, en fonction de ce qui avait été projeté.

Les ports vous ont peu intéressés, me semble-t-il, à l'exception de M. Millaud qui, en tant que rapporteur, a présenté un exposé dont les conclusions correspondent à ma propre analyse.

Dans ce domaine, les années 1974, 1975 et 1976 ont vu l'achèvement de grands travaux portuaires. M. Millaud a même constaté, comme je l'ai indiqué, que parfois il y avait suréquipement.

Actuellement, nous essayons de diversifier l'activité de ces ports et de l'orienter dans un certain nombre d'axes. Nous voulons d'abord développer l'exportation des marchandises diverses et également développer, à côté des ports, les activités industrielles et pour cela d'importantes plates-formes tant à Dunkerque, en Basse-Seine ou à Fos sont bien équipées. Elles seront complétées par d'autres plates-formes à Bordeaux, au Verdon, à Nantes-Montoir, pour n'en citer que quelques-unes.

Nous devons assurer l'aménagement du pays en énergie et pour cela réaliser des équipements : je pense au terminal méthanier Nantes-Saint-Nazaire. Il faut renforcer la capacité de la réparation navale. Nous aurons l'occasion de parler tout à l'heure des problèmes propres à la réparation navale.

La réalisation de la forme de radoub de Brest vise à permettre une meilleure distribution de l'industrie de la réparation navale, en particulier sur la façade ouest de notre pays.

Enfin, il faut inlassablement s'efforcer d'améliorer l'organisation des ports et la chaîne des transports sur tous les plans. Des questions très précises m'ont été posées, en particulier sur la mise en œuvre du procédé Trim. Il s'agit d'un système informatisé de traitement des formalités portuaires.

Les services du ministère des transports se sont heurtés, jusqu'à présent, à une certaine réticence des professionnels, notamment pour des motifs de secret commercial. Les principaux opposants au système sont des armateurs français. Aussi essaie-t-on de mettre au point un système Trim réduit qui est à l'étude et qui sera ensuite négocié entre les pouvoirs publics et les professionnels, notamment avec l'assistance des douanes.

L'objectif est d'améliorer la productivité des services portuaires et de raccourcir le temps de passage des marchandises dans les ports. Cela mérite le concours actif des intéressés, et les comparaisons qui ont été faites avec les pratiques d'autres ports européens sont, sur ce point, particulièrement éloquentes.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, quelques-unes des remarques que je voulais faire en complément de ce débat sur le projet de budget des routes, des ports et des voies navigables. Il ne s'agit pas d'un budget médiocre, puisqu'il est d'un montant global dépassant 7 milliards de francs. Je connais néanmoins ses limites et je les ai reconnues, mais est-ce suffisant ? Non.

Je crois, néanmoins, que, dans le domaine portuaire et dans certains domaines routiers, ce budget est bon.

En ce qui concerne les voies navigables et certains aspects de la politique routière, un effort particulier devra être entrepris dès 1980 pour qu'un retard n'apparaisse pas. Les analyses de vos rapporteurs et les propos de plusieurs intervenants sont, sur ce point, parfaitement convergents et vont dans le même sens que les analyses de mes services et de mon cabinet. L'organisation nouvelle du ministère des transports ne permet pas, autant qu'il serait souhaitable, tous les redéploiements qu'on désire, car une partie importante de ce budget va à des subventions d'équilibre. Si, comme je l'espère, dans un certain nombre de domaines, des progrès sont acquis, dès 1979, de l'argent sera disponible pour d'autres secteurs, et en particulier pour les secteurs déficitaires qui ont été évoqués ce soir.

Compte tenu de cette perspective complémentaire aux indications que j'ai pu donner ce matin, je vous demande de bien vouloir adopter ce projet de budget pour 1979. (*Applaudissements.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports : V. — Routes, ports et voies navigables, et figurant aux états B et C, ainsi que l'article 61.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 80 264 663 francs. »
La parole est à M. Billiemaz.

M. Auguste Billiemaz. Monsieur le président, à propos du titre III, je voudrais vous demander de prévoir des crédits pour réaliser un aménagement routier capable d'assurer un écoulement normal du trafic que va créer la mise en service du tunnel du Fréjus.

En effet, il ne faudrait pas que les habitants de ma région aient à supporter les mêmes inconvénients que ceux qui ont été provoqués par la mise en service du tunnel du mont Blanc. Depuis bientôt dix ans, les routes qui conduisent à ce tunnel sont encore inadaptées à son trafic. De nombreux accidents provoqués par les poids lourds se produisent lors de la traversée des villages.

Vous connaissez bien, monsieur le ministre, les drames qui se produisent sur la route n° 84 Nantua—Bellegarde. Malheureusement, celle-ci restera en l'état pendant encore cinq ans, c'est-à-dire jusqu'à ce que l'autoroute A 42 soit terminée. Il serait inadmissible que la route n° 504, qui va avoir à supporter la plus grande partie du trafic du tunnel du Fréjus ne soit pas d'une qualité satisfaisante. Il est donc indispensable de prévoir très rapidement des crédits pour aménager cette route et prévoir des déviations pour éviter certains villages, tel celui de Rossillon.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je répondrai à M. Billiemaz, qui, d'ailleurs, avec beaucoup de persévérance — et c'est une qualité — m'entretient de ce problème, que la réalisation de la A 42 est acquise. L'autoroute se fera dans les délais prévus, ce qui sera de nature à alléger considérablement la circulation sur la nationale n° 84.

Néanmoins, des problèmes ponctuels peuvent se poser. J'ai promis à M. Billiemaz de me rendre dans son département au printemps, pour étudier avec lui et ses collègues les différents problèmes qui se posent et trouver le meilleur moyen de résoudre ceux qui subsisteront, car un certain nombre d'entre eux disparaîtront d'eux-mêmes dans quelques années par la réalisation même du réseau autoroutier.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.
(*Ce crédit est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, plus 10 616 097 F. » — (*Adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 1 147 154 000 F. »
« Crédits de paiement, 607 516 000 F. »
La parole est à M. Dumont.

M. Raymond Dumont. Avant de me prononcer sur les crédits consacrés aux routes, je voudrais vous interroger, monsieur le ministre, au sujet de l'autoroute A 26, Calais—Dijon. Votre réponse à notre collègue M. Braconnier ne saurait me satisfaire.

L'utilité de l'autoroute A 22 n'est contestée par personne. Sa réalisation est indispensable pour assurer, par l'intermédiaire de Calais, premier port français de voyageurs, une liaison rapide entre les îles britanniques, d'une part, la France, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et d'autres pays d'Europe centrale et méridionale, d'autre part.

En l'absence d'une telle liaison, le trafic risque de se détourner, via les ports d'Ostende et Zeebrugge, vers le réseau autoroutier développé et gratuit de la Belgique et de la République fédérale d'Allemagne.

En attendant la réalisation souhaitable de la liaison Calais—Dijon, l'existence d'une section Calais—Arras avec raccordement à l'autoroute A 1 Paris—Lille constituerait une amélioration.

Actuellement, seul le tronçon Arras—Lillers existe. A partir de Lillers, on retombe sur une nationale étroite, sinueuse, traversant de nombreux villages et plusieurs villes. Il s'agit d'un itinéraire lent et dangereux parce que surchargé de voitures et de poids lourds en provenance ou à destination de la Grande-Bretagne.

De plus, l'existence d'une liaison autoroutière désenclaverait le Calaisis. Elle permettrait ultérieurement de réaliser le désenclavement de l'ensemble du littoral du Sud de Boulogne à l'Est de Calais.

Il y a longtemps, monsieur le ministre, que l'on nous promet cette liaison. Lors d'une visite dans le Pas-de-Calais, en 1972, le Premier ministre de l'époque avait pris des engagements à ce sujet. Nous sommes aujourd'hui le 2 décembre 1978. Voilà donc exactement deux ans que le conseil des ministres, siégeant à Lille, avait solennellement confirmé son engagement de prolonger la A 26 de Lillers à Nordausques pour, de là, atteindre Calais par une voie rapide à caractéristiques autoroutières.

Les travaux étant au point mort, avec mon ami M. Jean-Jacques Barthe, député-maire de Calais, nous avons interrogé M. le préfet du Pas-de-Calais et M. le préfet de région. Ceux-ci ont admis qu'il existait des difficultés, qualifiées d'administratives. Ils ont reconnu que les travaux avaient pris quelque retard, mais ils ont ajouté que l'échéancier serait tenu.

Les mois passent et les travaux sont toujours au point mort, alors que les entreprises de travaux publics connaissent des difficultés et licencient.

Je me permets donc, monsieur le ministre, de vous poser trois questions. Première question, prévoyez-vous d'engager en 1979 des crédits, au titre du présent budget ou à tout autre titre, pour la réalisation de la liaison autoroutière Lillers—Nordausques—Calais ? Dans l'affirmative, à quelle hauteur ?

Deuxième question : à quelle date les travaux reprendront-ils ?

Troisième question : à quelle date pourra-t-on circuler de Calais à Arras par autoroute ?

J'attends de vous, monsieur le ministre, des réponses précises, dont à l'avance je vous remercie.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, je me suis rendu compte que je n'avais pas répondu à toutes les questions qui m'avaient été posées par M. Dumont et par M. Herment et je les prie de m'en excuser.

M. Herment sait que j'irai dans la Meuse le 11 décembre. Nous aurons l'occasion de nous y retrouver dans l'après-midi pour faire le point d'un certain nombre de travaux qui s'imposeront ou décider de fermetures s'il le faut. J'ignore ce qui sera décidé, mais nous passerons un « moment prudent » ensemble, pour reprendre votre expression, monsieur Herment.

Je voudrais, monsieur Dumont, vous confirmer ce que j'ai indiqué à MM. Braconnier, Moinet et Bouquerel. A propos de l'A 26, qui était une des autoroutes en suspens, et dont la concession n'était pas engagée, l'examen du contrat de concession se fait actuellement au Conseil d'Etat. C'est un fait nouveau et récent. Je pense que cet examen ne devrait pas durer plus de quelques semaines.

Certaines décisions sont actuellement à peu près arrêtées et d'autres ne le sont pas. Je ferai donc une réponse partielle sur les trois points de votre question.

La section qui relie Lillers à Saint-Omer sera engagée en 1979 et devrait, d'après ce qui m'a été annoncé par la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France, être mise en service en 1980. Actuellement, avec la SANEF nous étudions le calendrier de la réalisation de la section Arras—Reims.

Il reste un problème qui n'est pas réglé actuellement, c'est le tracé entre Nordausques et Calais. Mais j'espère que dans quelques semaines, voire dans quelques mois au plus tard, ce problème sera résolu et qu'un calendrier d'ensemble des travaux pour l'A 26 pourra être publié.

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre V.
(Les crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre VI: Autorisations de programme, 83 900 000 francs » (Adopté.)
« Crédits de paiement, 33 650 000 francs » (Adopté.)

Article 61.

M. le président. « Art. 61. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1979, à 420 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

Par amendement n° 228 le Gouvernement propose de rédiger comme suit cet article : « La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1979, à 430 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire prévu par ce texte. »

La parole est à M. le ministre.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Cet amendement a pour objet de porter de 420 millions de francs, votés par l'Assemblée nationale, à 430 millions de francs le montant de la subvention versée aux départements.

Plusieurs sénateurs ont regretté l'insuffisance de l'effort fait en ce domaine. Comme élu, je les comprends. Mais, pour accomplir un plus grand effort, il faudrait que je trouve de l'argent ailleurs. Malheureusement, cet ailleurs n'existe pas.

La commission des finances, notamment son rapporteur spécial M. Moinet, et son rapporteur général m'ont demandé de faire un effort. Il ne m'est pas possible d'aller au-delà de celui que je fais aujourd'hui. Cela étant, j'invite le Sénat à bien vouloir adopter l'amendement que je lui soumetts au nom du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, l'amendement que vous nous proposez va bien évidemment dans le sens des préoccupations du Sénat tout entier et singulièrement de sa commission des finances. Nous nous rapprochons bien lentement du chiffre de 545 millions de francs que j'ai eu l'occasion de citer tout à l'heure et qui correspondrait au montant de la subvention de 1972 actualisée sur le prix des travaux. Mais compte tenu du fait que cet amendement va dans le bon sens, la commission des finances y est favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 228, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 61 du projet de loi de finances est ainsi rédigé.

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant la section des routes, ports et voies navigables.

Le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux pendant quelques instants ? (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le samedi 2 décembre 1978, à zéro heure cinquante minutes, est reprise à une heure.)

M. le président. La séance est reprise.

IV. — MARINE MARCHANDE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministre des transports : IV. — Marine marchande.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, trois facteurs me semblent déterminer les caractéristiques de ce budget de la marine marchande pour 1979 : les conséquences de la catastrophe de l'Amoco Cadiz du 16 mars 1978, la crise des activités de la mer comme expression particulière de la crise dans laquelle nous sommes installés depuis une dizaine d'années, et aussi, peut-être, les incertitudes liées à l'articulation à établir entre la politique nationale de la marine marchande et la politique européenne.

J'avais posé à votre prédécesseur, l'année dernière, un certain nombre de questions. Pour la plupart d'entre elles, je vais être obligé de les reposer, car je n'ai pas reçu les réponses que je pouvais attendre.

Les dépenses d'ensemble du budget de la marine marchande s'élèvent, pour 1979, à 3 056 millions de francs, contre 2 823 millions de francs en 1978, soit une progression de 8,3 p. 100, contre 10,6 p. 100 de 1978 sur 1977.

Les dépenses ordinaires sont en progression de 13,1 p. 100, tandis que les autorisations de programme le sont de 24,6 p. 100, contre une régression de 1,2 p. 100 l'année passée.

La pertinence de la présentation de la marine marchande en sept grandes fonctions me facilitera l'exposé de ce budget. Ces grandes fonctions sont : premièrement, l'administration générale ; deuxièmement, les polices maritimes ; troisièmement, les

gens de mer; quatrième, les pêches maritimes et les cultures marines; cinquième, la flotte de commerce; sixième, l'équipement naval; septième, la protection de l'environnement marin que, pour une raison de commodité, je traiterai avec les fonctions de police maritime.

Avant d'aborder ces différentes fonctions, je crois devoir rappeler, ce qui est traditionnel, que l'établissement national des invalides de la marine reçoit une subvention qui représente 80 p. 100 des dépenses ordinaires, tandis que l'aide à la construction navale correspond à 88 p. 100 des dépenses en capital.

J'examinerai, pour commencer, le budget de l'administration générale.

Les crédits qui lui sont affectés atteignent 125,4 millions de francs et présentent une progression de 16,2 p. 100.

La marine marchande reçoit, en dépenses ordinaires, des crédits au titre du programme d'actions prioritaire n° 24 concernant la défense du patrimoine naturel.

Le budget de l'administration générale est présenté dans mon rapport écrit selon l'organigramme antérieur à la réorganisation du ministère des transports par le décret du 8 août 1978 qui a supprimé le secrétariat général à la marine marchande auquel tenaient pourtant, vous le savez, monsieur le ministre, nombre de ses interlocuteurs, la mission de la mer ne paraissant pas, pour le moment, bien caractérisée à leurs yeux.

A cette occasion, je suis amené à vous interroger sur le sens général de cette réorganisation du ministère des transports, pour autant qu'elle affecte les services de la marine marchande.

La deuxième fonction de ce budget concerne les polices maritimes et la protection de l'environnement marin.

C'est la fonction qui est la plus marquée par la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*. En effet, les dépenses ordinaires progressent de 46 p. 100, alors que les dépenses en capital sont multipliées par quatre.

L'essentiel de ces dépenses concerne surtout les acquisitions de matériels techniques destinés au contrôle de la circulation dans les zones à trafic intense.

Je n'entrerai pas dans le détail des rajustements qui ont été opérés pour mieux répondre au problème de la pollution maritime et de la protection de l'environnement marin — j'en donne un tableau complet à la page 11 de mon rapport écrit — mais je me suis efforcé de faire une récapitulation des dotations qui répondent à cette fonction.

Selon mes calculs, cette somme s'élève à 194 millions de francs pour l'année 1979, dont 164 millions de francs relèvent du ministère des transports.

Je vous rappellerai, monsieur le ministre, que le rapport de la commission d'enquête sénatoriale faisant suite à la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* avait conclu à l'engagement de 150 millions de francs, la première année, pour les dépenses d'urgence et à un programme d'équipement de 5 milliards de francs étalé sur trois ans. Il convient de rapprocher ces deux sommes des 194 millions de francs que nous trouvons dans le budget des transports, ce qui m'amène à conclure que les crédits que vous nous proposez cette année représentent exactement 11,3 p. 100 de ce qu'avait demandé la commission d'enquête sénatoriale et, pour ce qui concerne le ministère des transports, nous trouvons, dans le budget, 9,6 p. 100 de ce qu'avait demandé la même commission. C'est plus qu'un écart; c'est une différence d'ordre de grandeur et je crois qu'on peut en tirer la conclusion que vous n'avez pas suivi les recommandations qu'elle vous avait faites. Je peux m'en étonner au moment où fleurissent, au plus haut niveau, des déclarations sur la recherche du consensus, en vous rappelant que les conclusions de la commission d'enquête sénatoriale avaient été adoptées à l'unanimité de ses membres.

Je voudrais dire un mot de la société de sauvetage en mer. Sa modernisation est nécessaire. Cette société a entrepris la réalisation d'un programme important et elle ne reçoit qu'une subvention de 5,3 millions de francs, c'est-à-dire qu'on reconduit purement et simplement, en valeur nominale, la subvention de 1978. On constate donc qu'en réalité ses moyens diminuent alors que ses besoins, liés au développement de la plaisance, ne cessent d'augmenter.

Il me semble, monsieur le ministre — et je ne fais que répéter ce qui a été dit aussi bien à l'Assemblée nationale qu'au Sénat l'année dernière et cette année — que vous devriez faire preuve d'une plus grande sollicitude à l'égard d'activités désintéressées assurées par un personnel bénévole. Il me semble qu'on n'ait pas retenu cet aspect des choses et je vous demande pourquoi.

La troisième fonction concerne les gens de mer.

L'essentiel des crédits regroupés derrière cette fonction concerne la subvention à l'établissement national des invalides de la marine qui s'élève à 1 331 millions de francs, en progression de 12,9 p. 100.

L'ENIM — vous le savez, monsieur le ministre — a de gros problèmes sensiblement de même nature que ceux des autres régimes de protection sociale.

On compte actuellement 75 297 marins actifs et 103 353 pensionnés. On compte un cotisant pour plus de 2,2 prestataires et il est bien évident que la crise de l'emploi déséquilibre encore ce régime.

On remarque également, dans l'équilibre des comptes, le poids relativement important des pensions vieillesse, qui représentent 62 p. 100 de l'ensemble.

On relève encore que la subvention de l'Etat représente aujourd'hui moins de 50 p. 100 des charges contre 53,6 p. 100 voilà trois ans. Il y a donc incontestablement un désengagement, mais régulier, de l'Etat dans le financement de l'ENIM.

Je mentionnerai, après ces considérations générales, deux problèmes sectoriels particuliers.

Le premier concerne le déséquilibre entre les salaires forfaitaires retenus pour le calcul des pensions et les salaires réels. Des majorations sont intervenues au fil des années, mais l'écart entre les salaires réels et les salaires forfaitaires retenus a augmenté ces derniers temps, compte tenu, notamment, du fait de la non-prise en compte des avantages résultant des accords d'entreprise.

Cela vous a conduit, monsieur le ministre, à mettre en place un groupe de travail qui devrait vous présenter son rapport avant la fin de cette année. Où en est ce groupe de travail? Pouvez-vous nous donner quelques indications sur les premières conclusions auxquelles il est parvenu?

Le second problème catégoriel concerne l'octroi du surclassement catégoriel aux pensionnés dont les retraites ont été liquidées avant la mise en œuvre du décret du 7 octobre 1968.

Le médiateur a fait une recommandation à ce sujet. J'ai cru lire que vous feriez sur ce point une étude. J'ai l'impression que, d'une manière générale, vous faites beaucoup d'études! Quand celle-ci aboutira-t-elle?

Toujours à propos des gens de mer, je parlerai de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes.

Ils sont dispensés, d'une part, dans des établissements de la marine marchande, d'autre part, en ce qui concerne l'apprentissage, dans des écoles subventionnées, administrées par l'association pour la gérance d'école d'apprentissage maritime.

En liaison avec le plan de croissance de la flotte de commerce, il était prévu de créer de 1 500 à 2 000 emplois entre 1976 et 1980. En fait, la situation est la suivante: les écoles ont réduit leur recrutement et aucune amélioration de l'emploi n'est envisagée avant 1980 ou 1981; on pense même que l'on observera une baisse de l'ordre de 8 à 12 p. 100 en 1979.

En ce qui concerne la section « officiers », les places mises au concours sont passées de 480, en 1977, à 405, en 1978. Quant au nombre des élèves en apprentissage, il est passé de 1 211, en 1977, à 1 171, en 1978. Il en résulte des difficultés pour équilibrer le budget de l'AGEAM.

Là encore, on m'a dit que le ministre des transports étudiait le coût du fonctionnement de ces écoles. Prendre le problème de ce côté, c'est étudier la pénurie. C'est toujours très intéressant, mais cela détourne, à mon avis, de l'essentiel, c'est-à-dire du niveau de l'emploi qui doit exister dans une activité éminemment française.

Quatrième fonction: les pêches maritimes et les cultures marines.

Les pêches maritimes sont, depuis 1975, en crise grave, même si l'on a observé une amélioration des cours des produits commercialisés en 1977.

Le commerce extérieur des produits de la mer est en déficit, déficit qui s'aggrave. Il a atteint 2 420 millions de francs en 1977, et l'on peut remarquer — constatation inquiétante — que la valeur unitaire des produits exportés est de 6,10 francs le kilogramme tandis que la valeur unitaire des produits importés est de 7,20 francs le kilogramme.

Pour remédier à ce déficit, de nombreuses aides publiques sont accordées: une subvention pour l'exploitation des navires de pêche, la dotation provisionnelle pour 1979, qui s'élève à 53 millions de francs, l'action diversifiée du fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture qui intervient pour soutenir les prix au débarquement pour aider le développement à l'exportation, pour réaliser des études et faire de la publicité en faveur de la consommation des produits de la pêche. On propose, dans ce budget pour 1979, de reconduire la subvention de 1978, soit 25 millions de francs.

Enfin, l'Etat accorde des aides spécifiques en matière d'équipement selon des modalités variables pour la pêche artisanale et la pêche industrielle.

Ce secteur, je l'ai dit, traverse une conjoncture économique difficile. La pêche hauturière a connu une crise grave en 1974-1975, suivie d'une période de stagnation dont elle n'est pas tout à fait sortie.

Quant à la pêche artisanale, elle s'est mieux adaptée et elle a retrouvé, cette année, le niveau d'emploi de 1974.

Les aides accordées à ces deux activités le sont sous forme de versements en capital, de prêts bonifiés ou de taux réduits. Elles sont renforcées, en 1978, pour la pêche artisanale par diverses subventions.

Au total, les autorisations de programme passent, pour la pêche industrielle, de 2 800 000 francs à 3 millions de francs de 1978 à 1979, tandis que, pour la pêche artisanale, elles passent de 5 millions de francs à 10 200 000 francs.

Pour les cultures marines, figurent, dans le budget de 1979, un crédit de 1 million de francs de subventions pour le développement de l'aquaculture et un crédit de 1 700 000 francs d'autorisations de programme pour la conchyliculture et l'aquaculture.

Quant à la recherche scientifique, c'est l'institut scientifique et technique des pêches maritimes qui regroupe l'ensemble des efforts de recherche de la marine marchande dans le domaine des pêches, qu'il s'agisse de l'océanographie, des pêches et cultures marines ou de la technologie et du contrôle.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour le détail des activités de l'ISTPM qui bénéficiera, en 1979, de 48 700 000 francs de crédits, dont 33 700 000 francs de subventions de l'Etat.

La cinquième fonction est relative à la flotte de commerce. La politique qui a été menée s'inscrit dans un plan de développement couvrant la période 1976-1981, qui, lui-même, prenait la suite du plan de relance mis en œuvre en 1971, lequel prenait lui-même la suite d'un autre plan. Son objectif déclaré est la sécurité et l'affirmation de la vocation maritime de la France.

Quelle est la situation ? La flotte française est la neuvième du monde au 1^{er} juillet 1978, avec 84 unités représentant 11 790 000 tonnes de jauge brute.

L'emploi a diminué de 2 000 unités depuis trois ans et les effectifs sont aujourd'hui de 15 221 personnes.

Le chiffre d'affaires a progressé de 16 p. 100 en 1976 par rapport à 1975. Dans mon questionnaire, je vous avais demandé, monsieur le ministre, quel était le chiffre d'affaires en 1977. Vous ne m'avez pas répondu. Il est un peu navrant de ne pouvoir avoir communication du dernier chiffre d'affaires connu.

Le déficit de la balance fret s'aggrave. Il était de 2 160 millions de francs en 1975. Il était passé à 2 612 millions de francs en 1976. On doute, dans ces conditions, qu'on puisse parvenir à l'objectif du plan de développement, à savoir 1 milliard de francs la dernière année de sa réalisation, c'est-à-dire en 1981.

Quant au taux de couverture de nos échanges sous pavillon français, il se dégrade : 33 p. 100 en 1975, 29,3 p. 100 en 1976 et, si l'on tient compte du trafic tiers, le taux n'est que de 54,6 p. 100 en 1976. Il faut mentionner aussi la faiblesse de nos exportations transportées sous pavillon français : 24 p. 100. C'est une situation relativement préoccupante pour un pays à vocation maritime comme la France.

Le plan de développement lui-même est de réalisation très inégale. On peut observer qu'on est très loin du taux de couverture prévu en 1981 pour la défense nationale de transport maritime puisque ce taux est passé de 49 p. 100 en 1975 à 47,7 p. 100 en 1977. L'évolution ne va pas, comme on le voit, dans le bon sens.

Le montant total de l'investissement prévu était de 23 milliards de francs, avec des primes de 1 200 millions de francs, des bonifications d'intérêts de 2 600 millions de francs, soit une aide publique de 3 800 millions de francs.

Si l'on entre un peu dans le détail, on s'aperçoit que les réalisations sont relativement proches de l'objectif pour ce qui concerne les cargos de ligne ; en revanche, elles s'en éloignent beaucoup pour ce qui est des transporteurs de vrac.

Je voudrais remarquer, pour terminer sur ce point, que, sur un total de 82 navires commandés, bénéficiaires de l'aide, 43 navires l'ont été à l'étranger. Cette constatation a de quoi surprendre lorsqu'on connaît la situation de notre construction navale, l'état de son plan de charge ; on peut se demander s'il n'aurait pas été préférable d'échelonner dans le temps la construction de ces navires en les faisant fabriquer en France.

C'est donc un secteur en crise qui présente des excédents inutilisés importants depuis 1974 et connaît une concurrence aggravée qui a évidemment un effet dépressif sur les frets.

La France avait relativement bien résisté à la crise jusqu'en 1978. Mais les difficultés se sont rapidement aggravées. Cette année elles conduisent les armateurs à envisager soit de céder leurs navires, certains à l'état relativement neuf, soit à envisager de passer sous pavillon de complaisance.

Ainsi, la complaisance qui est un facteur de crise aboutit à une situation où la crise est à nouveau un facteur de complaisance. C'est un cercle vicieux.

Le comité central des armateurs a déposé, en février et en mai, des propositions d'aide concernant, d'une part, l'ensemble du secteur, d'autre part, le secteur du vrac sec, pour un montant d'aides publiques de 402 millions de francs. L'administration de la marine marchande étudie, m'a-t-on dit, les dossiers. Je vous pose la question : où en est cette étude ?

La charge globale de l'aide publique à l'armement, qui est accordée sous une double forme de subventions d'équipement et de bonifications d'intérêts, a représenté 649 millions de francs en 1977 et 355 millions de francs au premier semestre de 1978.

J'ai relevé dans le budget que, pour 1979, on a retenu un montant de 500 millions de francs pour bonifications d'intérêts et que, pour les primes d'équipement, le niveau des engagements a amorcé sa décrue, compte tenu de la situation du secteur. Un volume de 240 millions de francs d'autorisations de programme était disponible au 30 juin 1978. On peut compter que 170 millions de francs le seront encore en fin d'année. Cela explique sans aucun doute l'inscription de 30 millions de francs seulement d'autorisations de programme dans le budget de 1979.

Sur cette cinquième fonction relative à la flotte de commerce j'ajouterai quelques mots à propos de la situation difficile du groupe maritime d'économie mixte (GMEM) qui rassemble plusieurs sociétés.

La situation du GMEM et de ses filiales s'est dégradée depuis la date de sa création. Si l'on considère les résultats consolidés du groupe, le déficit d'exploitation était de 255 millions de francs en 1977 et l'on prévoit des exercices difficiles au cours des prochaines années.

L'endettement du groupe est très important, de l'ordre de grandeur du chiffre d'affaires. On peut se demander comment, dans ces conditions, on pourra conclure sur des bases saines le plan d'entreprise qui devait être établi entre le GMEM et l'Etat.

Il a été inscrit au budget de 1979 une dotation en capital de 100 millions de francs. Il faudra sans doute la majorer au cours des prochaines années et on peut, au-delà, s'interroger sur l'avenir de ce groupe.

Je terminerai sur cette fonction en parlant du pavillon de complaisance. C'est une question dont nous avons récemment eu l'occasion de discuter longuement dans cette assemblée et le débat a montré qu'une action au niveau des instances internationales ne dispensait pas d'une action à l'échelon national.

Certes, les démarches du Gouvernement français ont abouti à des résultats, notamment à une recommandation prise par le conseil de la Communauté économique européenne qui permet aux Etats membres de prendre toutes mesures nécessaires contre les navires qui ne respectent pas les normes minimales prévues par les conventions de l'organisation internationale du travail et l'organisation maritime consultative intergouvernementale, mais l'on remarquera en même temps que le système des pavillons de complaisance est jusqu'à maintenant appliqué de façon croissante par la majorité, voire la quasi-totalité, des pays membres de l'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économiques.

Un récent rapport de la CNUCED, la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement nous a appris que les Etats-Unis, la Grèce, le Japon et Hong-Kong, suivis de la République fédérale d'Allemagne et de l'Italie, étaient les principaux bénéficiaires de ce système des pavillons de complaisance, les Etats-Unis possédant le tiers des bâtiments que l'on peut classer sous cette rubrique.

La sixième et dernière fonction que j'analyserai concerne l'équipement naval. Je n'aborderai pas en détail la crise complexe de la construction navale qui peut être décrite au plan international et qui se caractérise par des excédents de capacités importants puisque les capacités mondiales de production de la construction navale s'élèvent à 21 millions de tonnes de jauge brute compensée et que le montant des commandes, depuis 1975, s'est établi à quelque 14 millions de tonnes de jauge brute compensée tandis que la prévision des commandes, pour 1979, ne dépassera pas 8 millions de tonnes de jauge brute compensée. L'écart entre ces deux chiffres, 8 millions et 21 millions, illustre bien la gravité de la situation.

Cette crise atteint tous les producteurs, y compris le Japon, où quatorze chantiers ont été déclarés en faillite cette année.

En France, la situation, on le sait, est extrêmement mauvaise. Les livraisons ont enregistré une diminution de 28 p. 100 en 1977 par rapport à 1976 et les mises sur cale une diminution de 22 p. 100. La situation continue de s'aggraver. Les commandes sont descendues aujourd'hui à un niveau dérisoire : 1 500 000 ton-

nes de jauge brute au 1^{er} juillet 1978 pour 63 navires, contre 6 200 000 tonnes de jauge brute en 1975. La comparaison de ces chiffres est très préoccupante.

Les difficultés sont très inégalement réparties entre les chantiers. La situation est relativement satisfaisante pour France-Dunkerque mais particulièrement mauvaise pour Dubigeon et La Ciotat.

De ce fait, l'emploi se dégrade : en 1978, plus de 1 000 emplois ont été supprimés à La Ciotat et les effectifs, de 24 600 au 1^{er} mai 1978, ont diminué de 2 000 unités durant les deux dernières années.

L'aide des pouvoirs publics est une tradition dans le secteur de la construction navale, au moins depuis 1951. Elle s'éleva, pour 1979 — c'est un record ! — à 1 355 millions de francs, contre 990 millions de francs en 1978.

On note, pour la première fois, une aide exceptionnelle à la réparation navale de 55 millions de francs.

L'aide globale est destinée à répondre aux difficultés particulièrement aiguës d'entreprises telles que Terrin dont la situation est bien connue. On est amené à se demander, monsieur le ministre, sur ce qui motive l'inscription de crédits aussi importants : pour quel avenir de la construction navale ?

Des contrats tels que ceux qui ont été conclus récemment avec la Pologne pour un montant de commandes de 900 millions de francs, correspondant à neuf navires et à une aide publique de 450 millions de francs, ne peuvent constituer une voie de développement pour notre construction navale.

Certes, on essaie aussi de procéder à des restructurations qui, depuis longtemps, sont en cours. Elles ont abouti au rapprochement ou à la fusion de Alsthom et des Chantiers de l'Atlantique en 1976, de France-Dunkerque et de la Société métallurgique de Normandie en 1977.

Mais on peut douter que ces restructurations aient permis de disposer d'entreprises dotées d'une bonne assise financière et garantes d'une bonne efficacité économique.

Je ne reprocherai pas à votre budget — dont j'ai souligné la pertinence de présentation sous une forme fonctionnelle — de ne pas aller jusqu'au bout de cette méthode, c'est-à-dire jusqu'à une véritable appréciation de l'efficacité des fonds publics alloués à ce secteur, mais peu-être vous refusez-vous à appliquer cette méthode qui constituerait sans doute un moment de vérité de la politique conduite dans ce domaine.

Depuis le temps qu'est évoquée la question de la politique gouvernementale en matière de construction navale, la situation reste préoccupante. Et il ne semble pas, à la lecture de ce budget, que la situation soit parfaitement claire.

Ce budget n'exprime pas une politique très convaincante. Je me demande — c'est une supposition — si le plan Davignon élaboré à Bruxelles ne constitue pas une hypothèque sur votre réflexion et sur la politique proprement nationale que pourrait engager le Gouvernement.

Monsieur le ministre, je vous ai posé de nombreuses questions, des questions que j'avais déjà posées l'année dernière. J'espère, bien entendu, une réponse. Cela vous expliquera sans doute pourquoi la commission des finances du Sénat, dans sa majorité, a décidé de soumettre simplement le projet de budget de la marine marchande à l'appréciation de notre assemblée. (*Applaudissements.*)

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au moment où s'ouvre la discussion du budget de la marine marchande, je crois pouvoir faire état de la surprise qui s'est manifestée dans le monde maritime lorsqu'ont été prises les nouvelles mesures modifiant les structures de ce qui était le secrétariat général de la marine marchande.

Les propos tenus à diverses reprises par le chef de l'Etat sur l'importance que pouvait représenter la mer dans l'avenir de la France laissaient espérer la création d'un ministère de la mer aux compétences très étendues, allant des attributions du secrétariat général à l'ensemble des problèmes posés par les conférences du droit de la mer et à l'exploitation du sous-sol marin.

Après avoir été, à diverses reprises, un ministère à part entière, puis un secrétariat d'Etat, la marine marchande a été, le plus souvent, rattachée au ministère de l'équipement, dont les attributions exorbitantes permettaient difficilement au ministre de se consacrer pleinement aux activités maritimes.

Le rôle du secrétaire général devenait alors d'une importance grandissante, en raison de la complexité des problèmes

qui se posaient à lui, les activités de la marine marchande étant multiples et diverses. Nous estimons qu'il est de notre devoir de rendre hommage aux divers secrétaires généraux qui se sont succédé place de Fontenoy depuis vingt ans, lesquels, avec des tempéraments différents, avec leurs qualités propres, ont su orienter, notre politique maritime et la réaliser par la mise en place de mesures qui s'imposaient suivant les nécessités du moment : plan de modernisation, plan de relance et de développement de notre flotte de commerce, réorganisation de notre industrie de la construction navale, dont les chantiers dispersés firent l'objet d'un regroupement nécessité par le souci d'assurer leur rentabilité, développement de nos pêches maritimes et notamment de la pêche industrielle hauturière et thonière, une des plus neuves des pays maritimes.

Les nouvelles structures sont-elles de nature à nous inquiéter ? Ce n'est pas le changement de vocable du secrétariat général, devenu direction générale de la marine marchande, qui peut nous troubler. Nous connaissons la qualité des hommes appelés aux postes de responsabilité, lesquels, dans leurs fonctions précédentes, ont apporté la preuve de leur compétence et de leur savoir. Nous faisons aussi confiance au ministre que vous êtes, responsable politique de la marine marchande, appelé à la défendre tant au Parlement que dans les conférences internationales et communautaires.

Mais la nouveauté des dispositions actuelles réside surtout dans la création d'une mission de la mer, appelée à préparer le travail d'un comité interministériel. Dans ce contexte nouveau, qui décidera de la politique de la marine marchande ? Le ministre responsable politiquement, informé par ses bureaux de la nature des problèmes dont la solution lui incombe, sous le contrôle du Parlement, devra-t-il préalablement obtenir l'accord de la mission de la mer ?

Cette nouvelle organisation apparaît plutôt compliquée et susceptible d'entraîner une dispersion des activités. L'avenir dira si ce bouleversement s'imposait. Pour l'instant, il nous appartient essentiellement de rechercher, à la lumière des fascicules budgétaires, établis avant la réforme des structures, comment se présente pour 1979 la politique de la marine marchande.

Trois activités principales — la flotte de commerce, la construction navale, les pêches maritimes — en raison de leurs incidences sur l'économie du pays, ont retenu essentiellement l'attention de votre commission. Celle-ci a relevé, sur un plan général, que si les dépenses ordinaires sont en progression de 13 p. 100, les dépenses en capital ne s'accroissent que de 2,8 p. 100, ce qui correspond à une régression en volume de 6 p. 100.

Plus précisément, pour ce qui est l'objet même de son avis, la commission des affaires économiques a constaté que les crédits de paiement du plan de développement de la flotte de commerce reculent de 34 p. 100. En revanche, l'aide à la construction navale augmente de 37 p. 100 en autorisations de programme et de 6,2 p. 100 en crédits de paiement. Mais l'ensemble de ces crédits se rapporte à des commandes du passé et ignore toute perspective d'avenir.

Quant aux crédits affectés aux pêches maritimes, qui se sont accrus de 22,8 p. 100, ce n'est pas tant leur affectation que leur insuffisance qui a préoccupé les membres de la commission.

Tenant compte de ces divers éléments et du taux de l'inflation, votre commission des affaires économiques a considéré que ce budget révélait un affaiblissement grave des moyens d'action de l'Etat dans les domaines touchant à la vie maritime. Elle s'est posé la question de savoir si ce budget pour 1979 traduisait vraiment une politique de la marine marchande et si le Gouvernement, dans un contexte particulièrement difficile, prenait toutes ses responsabilités.

C'est ce que j'ai tenté de mettre en relief dans mon rapport écrit, auquel je vous prie de vouloir bien vous reporter, mes chers collègues. Je me bornerai, à cette tribune, à poser quelques questions précises à M. le ministre, le temps de parole qui m'est imparti étant trop limité pour approfondir les problèmes auxquels, pourtant, nous devons trouver une solution en raison de la gravité de la situation.

Mes premières observations concernent la flotte de commerce.

C'est une évidence que d'affirmer que nous sommes dans une crise maritime majeure, où les plus optimistes ne prévoient pas d'éclaircie avant plusieurs années. D'ici là, pour beaucoup d'armements, le problème sera de survivre.

Or, il s'opère actuellement dans le monde une redistribution des activités et des capacités maritimes au détriment des pays à haut niveau de vie et en faveur des pays en voie de dévelop-

pement, des pays qui délivrent des pavillons de complaisance, des flottes de l'Est et de certains pays qui utilisent une main-d'œuvre, à faible coût, tels que la Grande-Bretagne et la Grèce.

En face de cette situation, quelle politique ?

De même que les différents plans qui se sont succédé depuis 1965 nous ont permis de bâtir une flotte de commerce moderne, dynamique, compétitive, passant, en quelques années, de 5 millions à près de 12 millions de tonnes, avec la perspective d'atteindre 16 millions en 1980, de même, en période de surcapacité des navires, dans un marché déprimé, l'armement doit pouvoir disposer des moyens de se battre vigoureusement et victorieusement.

Il serait parfaitement cohérent d'affecter une partie des moyens non utilisés pour l'aide à l'investissement dans le plan de croissance à la consolidation des résultats acquis. Il faut, en effet, que les entreprises puissent assurer leurs engagements, sans avoir à diminuer leurs actifs, notamment par des ventes de navires, amputation qui atteindrait leur substance même. Etalement des dettes, réajustement des conditions de crédit, allègement des charges financières, seront les seules mesures susceptibles d'assurer le maintien et la compétitivité de nos armements.

Tel est bien le sens du plan intérimaire que les armateurs ont soumis à l'examen de vos services. Il tend essentiellement à ajuster les engagements des entreprises à leurs possibilités actuelles, qui résultent d'une exploitation dans un marché déprimé alors que les prévisions portaient sur un marché normal. La politique de développements dans laquelle le rôle de l'Etat a été déterminant, se traduirait par un échec si les navires commandés et livrés ne pouvaient être maintenus en service, si l'emploi se détériorait gravement, si des sorties de flotte entraînaient un appauvrissement de notre potentiel naval.

Quel accueil, monsieur le ministre, entendez-vous réserver à ce plan intérimaire ? C'est la première question que je vous pose. Il ne semble pas, à la lecture des documents budgétaires, que vous envisagiez de l'entériner. En effet, les crédits du plan de développement inscrits au chapitre 63-52 se trouvent tellement amenuisés qu'ils ne peuvent être prévus que pour l'aide aux derniers navires construits au titre du plan de croissance. Dois-je conclure que le plan de développement, dont l'objet était de nous doter d'une flotte importante et compétitive, ne peut être utilisé à sa survie ?

La deuxième question concerne les allocations compensatrices, créées à une époque où la modernisation de la flotte et sa croissance étaient un objectif à atteindre, et dont le rétablissement s'impose au moment où il est question de la survie de notre armement. Elles auraient pour effet de compenser, au moins partiellement, les charges exorbitantes imposées à l'armement français par les articles 79 et suivants du code du travail maritime.

N'est-il pas aussi impérieux d'assurer aujourd'hui la survie de notre flotte marchande qu'il était indispensable hier d'assurer son développement ?

La politique du Gouvernement ne peut être ailleurs que dans la mise en place d'un plan intérimaire, avec maintien des allocations compensatrices. C'est une question de vie ou de mort pour notre armement de commerce.

La seconde partie de mon intervention traitera de la construction navale. J'en dirai peu de choses puisque, il y a moins d'un mois, nous avons eu ici même un débat sur ce problème. De vos propos d'alors, je retiendrai, monsieur le ministre, votre détermination à reconnaître l'absolue nécessité d'une industrie navale, malgré une conjoncture particulièrement difficile, qui exige des remèdes exceptionnels.

Nous sommes conscients que la crise qui la frappe durement n'est pas uniquement le résultat de la baisse de la demande de nouveaux tonnages ; elle est également la conséquence de l'apparition sur le marché de nouveaux producteurs extrêmement concurrentiels, ce qui nous amène à penser avec vous que la crise sera dure, longue, et qu'elle entraînera des changements profonds. Nous sommes donc confrontés à des perspectives inquiétantes, angoissantes même, qui nécessitent une thérapeutique appropriée.

La politique que vous envisagez et que vous avez présentée longuement à l'occasion de la discussion de questions orales qui a eu lieu le 7 novembre au Sénat est-elle suffisante ?

Vous déclarez : « D'abord, prendre des commandes ». Mais y en aura-t-il ? Je me le demande, si j'en juge par un petit entrefilet que j'ai trouvé dans la presse hier soir : « Construction navale : diminution des commandes mondiales. Les commandes mondiales de navires sont tombées à leur plus bas depuis treize ans au troisième trimestre 1978 avec un total de seulement 28,12 millions de tonnes de jauge brute, selon les der-

nières statistiques du bureau de classification maritime Lloyd's. » Par conséquent, ce qu'on constate à l'échelon mondial, on le constate aussi à l'échelon national.

Diversifier les chantiers, ce fut votre deuxième point. Les primes du décret du 30 mars 1978 ont-elles joué en leur faveur ?

En troisième lieu, vous envisagiez la restructuration et la création d'emplois nouveaux en dehors de ces mêmes chantiers. Perspective osée, car on ne peut sous-estimer les difficultés de reconversion, de créations nouvelles. Ces difficultés sont d'autant plus grandes que la récession économique frappe également les secteurs existants, voisins de la construction navale.

C'est la raison pour laquelle le président du groupement des constructeurs de navires pouvait dire récemment : « On ne s'en sortira pas sans recourir à des mesures internationales dont le catalogue n'est pas si limité qu'il pourrait paraître : il faut éliminer les navires inférieurs aux normes. Il faut accélérer la mise au rebut des navires anciens ».

La première de ces mesures a fait l'objet de l'accord de La Haye du 2 mars 1978, mis en vigueur, en France, par une circulaire de votre ministère en date du 26 avril dernier.

Quant à la seconde, elle a été envisagée par le Parlement européen, qui, dans un débat récent, souhaitait la création des primes au « déchargement » des navires. Je trouve admirable cette expression, qu'on utilise comme s'il s'agissait de navires en papier. C'est la traduction curieuse de l'expression « prime à la démolition ». Cette prime à la démolition des vieux navires est souhaitée vigoureusement par les constructeurs de navires, et je pense que c'est une idée qui pourrait faire son chemin, à partir du moment où, à Bruxelles, on semble d'accord sur cette formule. Je ne pense pas, monsieur le ministre...

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Yvon ?

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je vous en prie.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je vous écoute avec beaucoup d'attention, monsieur le rapporteur, et je partage, je dois le dire, l'essentiel de vos analyses.

Néanmoins, il semble que vous vous faites une illusion — excusez-moi de la franchise ou de la brutalité de mon propos — sur la capacité européenne à dominer ces problèmes. Ce qui me frappe, pour avoir participé aux différentes réunions de la conférence des ministres des transports ou des ministres des pêches, c'est l'impuissance de Bruxelles à régler ces problèmes.

Vous évoquiez à l'instant l'accord de La Haye, que nous appliquons. Nous avons tenté, la semaine passée, de le faire admettre par nos partenaires européens. Nous avons échoué. La Grande-Bretagne a refusé, et mon homologue britannique, sans sourire, évoquait la constitution britannique qu'en tant que professeur d'histoire, j'ignorais, en dehors de la *Magna Carta*, pour s'opposer à des dispositions contraignantes qui devraient passer devant le Parlement, alors que l'on ne peut rien imposer au Parlement britannique.

J'ajoute que le point de vue que vous exposez et qui me paraît bon, n'est absolument pas partagé par certains de nos partenaires européens, et l'une des difficultés que nous rencontrons, c'est que, dans cette crise mondiale de la construction navale, aucune solidarité ne se manifeste entre les pays pour essayer de traiter le problème en commun. Je le regrette autant que vous, et je dois dire qu'actuellement, à Bruxelles, aucune volonté de résoudre ce problème, tout au moins à l'échelon des gouvernements, ne se manifeste.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je vous remercie de nous donner ces précisions, mais lorsque j'ai lu le compte rendu du débat qui s'est instauré au Parlement européen, j'ai cru comprendre qu'un accord entre toutes les parties était intervenu, et sans savoir quelle était la nationalité des uns et des autres, j'ai cru quand même deviner d'après le nom des orateurs qui s'étaient exprimés qu'il y avait des Britanniques. Malheureusement, les Britanniques qui s'expriment au Parlement européen ne sont peut-être pas les mêmes que ceux qui gouvernent le pays. Je constate, avec tous ici, que toutes les difficultés sur le plan européen viennent toujours du même pays. En effet, la Grande-Bretagne est le seul pays qui a refusé de signer les accords de La Haye. C'est encore, d'après ce que vous m'indiquez, le seul pays avec lequel nous éprouvons des difficultés en ce qui concerne cette prime à la démolition des navires. Ce sont des remèdes qui ne régleraient pas le problème de la construction navale, mais qui aideraient à sa solution.

Je souhaite que le Parlement européen qui sera élu au cours de l'année prochaine puisse disposer des pouvoirs suffisants pour imposer peut-être à un pays comme la Grande-Bretagne des solutions que nous attendons dans différents domaines.

J'aurais voulu également vous entretenir des petits chantiers, mais je ne veux pas abuser de vos instants, mes chers collègues. Je laisserai à M. Ferrant le soin de vous interpellier tout à l'heure sur ce point, monsieur le ministre, pour connaître la politique qu'il faut suivre en ce domaine.

J'arrive au troisième volet de ce budget de la marine marchande, qui est constitué par les pêches maritimes, dont l'avenir nous apparaît comme sérieusement compromis si des mesures énergiques ne sont pas prises à bref délai.

Je n'ai pas l'intention de dresser un tableau de la situation de nos différents ports de pêche. Vous savez combien il est sombre. Mon rapport écrit vous indique succinctement ce qu'il en est.

Je n'entends pas davantage rappeler les positions fluctuantes de la politique communautaire, qui nous fait nous heurter à une intransigeance intolérable des Britanniques, qui n'acceptent du traité de Rome que ce qui leur est favorable et qui se moquent des principes de solidarité qui doivent être la charte de la Communauté.

Je prends acte de votre détermination à faire respecter à Bruxelles le principe du libre accès à la mer communautaire et je vous félicite de votre fermeté de vous opposer résolument à l'accord de Berlin.

Néanmoins, cette approbation de l'action énergique que vous manifestez au sein du Conseil de la Communauté ne saurait nous dispenser de tout jugement sur votre politique des pêches au strict plan national.

Nous la jugeons, en effet, insuffisante avec des nuances toutefois, suivant qu'il s'agit, d'une part, de la pêche artisanale et semi-industrielle, d'autre part, de la pêche industrielle. Mon propos se limitera ici à l'avenir de l'une et l'autre de ces activités. Pour le reste, je me permets de vous renvoyer à mon rapport écrit.

La pêche artisanale et semi-industrielle, loin de connaître la prospérité, se trouve en face de perspectives de rentabilité améliorée, encore que très limitée, et voit réduits quelque peu ses risques financiers. Elle est pratiquée par des chalutiers de moyen tonnage dont les conditions d'exploitation sont meilleures du fait que leur effort de pêche s'exerce soit dans nos eaux territoriales, soit dans les eaux irlandaises accessibles aux navires de la CEE et que, par ailleurs, les quotas dont ils disposent, pour les espèces qui les intéressent, sont satisfaisants.

Malheureusement, il s'agit de navires âgés, dont le renouvellement se révèle nécessaire. C'est pour eux que se pose le problème de l'aide à l'investissement. L'effort du Gouvernement doit donc s'orienter dans ce sens et se manifester par des incitations financières plus fortes. Or, il est regrettable que les crédits affectés à la modernisation de la flotte de pêche ne permettent pas un rattrapage au niveau de 1977. Non seulement, on aboutit à la persistance de la crise, mais encore on pérennise un sous-investissement grave de conséquences.

Quant à la flotte de pêche industrielle, sa situation est de plus en plus dramatique. D'une part, ses activités s'étendant dans les eaux britanniques et jusqu'aux Féroé, les conditions imposées par les exigences de la Grande-Bretagne et l'insuffisance des quotas lui interdisent toute rentabilité.

D'autre part, ce qui aggrave la situation de cette flotte de chalutiers industriels, armés notamment à Boulogne et à Lorient, c'est le déséquilibre structurel de leur compte d'exploitation. Ce déséquilibre tient à un accroissement des charges d'investissement et des charges d'exploitation, lié à la période inflationniste des années 1974 à 1977.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : un chalutier pêche arrière de 600 tonnes de jauge brute qui coûtait 500 millions de centimes en 1973 atteignait 1,2 milliard en 1975. De 1973 à 1977, le prix du carburant a été multiplié par quatre, ce qui représente 20 p. 100 du chiffre d'affaires, soit 90 millions de centimes aujourd'hui contre 23 millions de centimes avant l'augmentation des prix du carburant. La charge des réparations et d'entretien est passée de 5 à 8 p. 100 du chiffre d'affaires et les frais de déchargement, tout au moins en ce qui concerne le port de Lorient que je connais plus particulièrement, de 9 à 12 p. 100.

Vos services et vous-même, monsieur le ministre, en êtes parfaitement conscients. J'ai sous les yeux la copie d'une lettre, publiée dans la presse, de votre directeur des pêches, à l'adresse du directeur du port de Boulogne, dont les termes sont particulièrement explicites. Elle précise qu'en attendant la mise en œuvre d'un régime communautaire, l'Etat apportera aux armements industriels une aide exceptionnelle et

temporaire, adaptée à chaque situation. Il s'agissait d'un dispositif dont la mise en place a été annoncée par M. Icart, ministre de l'équipement, le 7 février 1978. Je ne sais si les mesures de redressement ainsi prévues ont vu le jour.

Mais, en contrepartie de cette mesure, les armements prenaient l'engagement de ne pas céder de navires avant le 31 décembre 1978.

Trois chalutiers ont quitté Lorient en 1977, ce qui m'amène à penser que la mesure prise par votre prédécesseur était tardive.

Or, trois autres chalutiers dont deux doivent appartenir à l'armement Jégo-Quéré et Lucas, si mes souvenirs sont précis, s'appêtent à quitter le port dans les jours qui viennent. Je pourrais vous donner des précisions, mais je ne veux pas allonger le débat. Il est donc urgent, pour sauver la flotte industrielle de Lorient, composée encore de vingt-six grands chalutiers dont la moyenne d'âge est de cinq ans, qui a déchargé, en 1977, 41 600 tonnes de poissons pour une valeur de 18 milliards de centimes, que des mesures de sauvetage soient prises à bref délai.

Les dossiers prévus par le dispositif mis en place par votre prédécesseur sont entre les mains de l'administration pour examen. N'attendez pas le départ des navires pour prendre une décision que les armateurs et marins de Lorient attendent avec impatience. Il n'est pas admissible que l'effort financier fait par l'armement, avec le concours de l'Etat, puisse disparaître demain, entraînant le chômage et la misère.

Le groupe pour le financement de l'armement industriel a été créé à cette fin. Il vous appartient de mettre à sa disposition des ressources suffisantes pour lui permettre de satisfaire aux besoins du dispositif mis en place par M. Icart et d'apporter aux armements industriels l'aide exceptionnelle destinée à alléger les frais financiers liés à l'acquisition des navires.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que j'ai eu l'honneur de vous présenter au nom de la commission des affaires économiques et du Plan. Je regrette de n'avoir pu, en raison de l'heure tardive, vous fournir les précisions plus amples que justifie la crise sans précédent qui affecte profondément l'ensemble des secteurs de la marine marchande.

Il vous appartiendra de vous prononcer tout à l'heure dans votre sagesse, votre commission saisie pour avis ayant cru devoir laisser au Sénat le soin de se déterminer après les explications de M. le ministre. (Applaudissements.)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1978 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe socialiste : dix-sept minutes ;
Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : seize minutes ;
Groupe du rassemblement pour la République : neuf minutes ;
Groupe communiste : douze minutes.

La parole est à M. Ferrant.

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la crise de la construction navale, prévisible depuis quatre ou cinq ans, est entrée maintenant dans sa phase aiguë. Elle sera certainement longue et l'association des constructeurs de l'Europe de l'Ouest ne prévoit pas, pour sa part, d'amélioration sensible avant 1985.

La France n'échappe malheureusement pas à cette crise et ses chantiers connaissent des moments difficiles. La raréfaction des commandes n'est pas sans incidence sur l'emploi et l'on comprend l'inquiétude des élus, tout particulièrement de ceux des régions touchées par la crise. Leur inquiétude s'est traduite récemment par le dépôt de sept questions orales avec débat relatives à la construction et à la réparation navales, qui ont donné lieu à un grand débat devant notre assemblée le 7 novembre dernier.

Dans votre réponse, vous avez défini, monsieur le ministre, la politique que le Gouvernement compte suivre en ce domaine. Toutefois, il ne semble pas que vous ayez complètement répondu aux interrogations légitimes que se posent les petits chantiers, sinon par une rapide allusion relative à la SICNA et à la restructuration des Ateliers français de l'Ouest, les AFO.

Je me permets de vous demander, monsieur le ministre, si la politique générale dont vous nous avez tracé les grandes lignes à cette occasion s'applique intégralement à toute la construction navale. Plus simplement, j'aimerais savoir si les petits chantiers bénéficieront à l'avenir des mêmes aides que celles qui seront accordées aux grands chantiers.

Vous avez déclaré, ce jour-là, que vous étiez prêt, pour obtenir la commande des quatre porte-conteneurs polonais, à octroyer une aide financière de 32 p. 100. Cette éventuelle commande serait assortie, en outre, de crédits et de dispositions contractuelles extrêmement avantageuses pour l'acheteur.

Je dois à la vérité de dire, monsieur le ministre, que vous avez proposé aux armateurs français qui désireraient commander des navires similaires de leur accorder les mêmes conditions. Mais je me pose la question de savoir, monsieur le ministre, si s'agissant d'unités plus petites, telles que les chalutiers ou les remorqueurs commandés par des armateurs français à des chantiers français, vous envisagez l'octroi des mêmes avantages.

Puisque j'ai évoqué la possibilité d'une commande polonaise aux grands chantiers français, je voudrais être assuré qu'elle ne sera assortie d'aucune clause de réciprocité, tacite ou formelle, prévoyant la fourniture à nos armateurs de petits navires pour lesquels les chantiers polonais se sont spécialisés.

La Pologne a, en effet, proposé récemment à des armateurs français des chalutiers de 35 mètres à des prix inférieurs d'environ 30 p. 100 à ceux proposés par nos petits chantiers qui avaient pourtant tenu compte d'une aide de 10 p. 100.

C'est qu'en effet les chantiers polonais bénéficient d'aides importantes de leur gouvernement, permettant une réduction de prix de 50 p. 100, d'où les offres récentes faites à nos armateurs. Il est évident qu'elles ne sont pas établies en fonction de seuls critères économiques.

En tant que sénateur de Seine-Maritime, j'ai été agréablement surpris, monsieur le ministre, par votre décision de transférer au chantier de Quevilly, dans le cadre de restructuration des Ateliers français de l'Ouest, des quotas provenant des chantiers Ziegler de Dunkerque, de ceux de l'établissement de Nantes des AFO et de 3 000 tonneaux de jauge brute compensée venant du grand chantier Dubigeon Normandie. En outre, il a bénéficié d'une attribution de 1 500 tonneaux de jauge brute compensée qui étaient destinés aux petits chantiers et n'avaient pas été jusqu'alors attribués.

Le chantier de Quevilly va ainsi reprendre une activité de construction navale abandonnée depuis l'application du contrat de programme des grands chantiers, lui permettant de sortir des difficultés qu'il rencontrait du fait du marasme de la réparation navale, où il s'était spécialisé après la fermeture de ses cales de construction. Mille tonneaux de jauge brute compensée représentent, en valeur à la construction, un peu moins de vingt millions de francs de navires, qu'il faut majorer de 2 à 3 p. 100 au titre de la garantie des prix. C'est donc, en définitive, la possibilité de construire et de vendre des navires pour une somme de 90 millions de francs et de recevoir, pendant la même période, une aide de 15 millions de francs, que représentent le transfert des 3 000 tonneaux de jauge brute compensée et l'attribution de 1 500 autres.

Je me félicite, je le répète, monsieur le ministre, des actions entreprises pour sauver le chantier de Quevilly, filiale d'un grand de la construction navale. Mais vous l'avez deviné, monsieur le ministre, par les questions que je vous ai posées au cours de mon propos, il ne peut, pour moi, y avoir de différence de traitement entre les chantiers français.

C'est le moment de rappeler les engagements formels qui ont été pris par écrit à l'égard des Ateliers et Chantiers de la Manche lorsqu'ils reprirent à leur compte les installations de la SICCNA à Saint-Malo, fermées depuis vingt mois.

Les engagements de M. Chapon, antérieurs aux mesures prises pour le chantier de Quevilly, assuraient les Ateliers et Chantiers de la Manche de quotas proportionnels aux effectifs productifs employés à Saint-Malo, dans la limite des effectifs employés avant la fermeture de la SICCNA.

Cette promesse n'a pas été complètement tenue, sous prétexte que les effectifs de la petite construction navale sont déjà globalement trop nombreux.

Les quotas refusés pour Saint-Malo aux Ateliers et Chantiers de la Manche portent sur quelques dizaines de postes de travail sur les 220 existant effectivement, alors que la SICCNA en utilisait de 400 à 500.

Il me paraît, monsieur le ministre, en comparant ce refus portant sur quelques dizaines d'emplois avec d'autres décisions, que vos services savent parfois être plus compréhensifs.

Les petits chantiers souhaiteraient, par ailleurs, avoir confirmation qu'ils pourront, tout comme les grands, continuer à étayer leurs propositions commerciales de crédits spécifiques accordés aux gouvernements étrangers pour l'achat de navires en France, ce qui leur permettrait de se rapprocher, peut-être même d'égalier, les propositions de crédit émises par d'autres pays constructeurs de navires.

Je voudrais, en terminant, attirer votre attention sur plusieurs points.

Le premier concerne les difficultés que rencontre la construction navale dans l'obtention des cautions bancaires, qu'elles concernent l'aide à la marine marchande ou la prise de commande de bateaux, notamment pour l'exportation.

Le deuxième est relatif au retard constaté dans le paiement des aides à la construction navale.

Ces deux points seront, monsieur le ministre, je n'en doute pas, l'objet de toute votre attention.

Par ailleurs, à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, il a été demandé à un certain nombre de petits chantiers de formuler rapidement des propositions pour la construction d'un remorqueur de 15 000 à 20 000 chevaux. Les chantiers concernés n'ont plus aucune nouvelle de cette affaire, qui leur paraît abandonnée. L'est-elle vraiment ?

Toujours à propos du naufrage de l'*Amoco Cadiz*, je me permets de vous demander, monsieur le ministre, si le budget que vous nous présentez comporte bien les crédits destinés à l'étude et à la réalisation de matériel de dépollution, dont l'absence s'est fait lourdement sentir lors de la marée noire, ainsi que d'engins de haute performance capables d'opérer de façon efficace en mer pour récupérer les hydrocarbures, même en faible quantité.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais formuler à l'occasion de l'examen de votre budget. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour bon nombre de représentants de départements maritimes, l'année 1978 se situera parmi les années les plus noires dans l'histoire des activités maritimes françaises.

À l'examen des dotations du budget de la marine marchande pour 1979, force nous est, hélas ! de constater que l'Etat ne porte pas l'intérêt qui conviendrait au secteur des activités maritimes.

Les crédits inscrits au titre de la marine marchande, qui s'élèvent à 3 milliards de francs, n'accusent qu'une augmentation de 8,3 p. 100 par rapport à l'an dernier, c'est-à-dire à peine la moitié de la progression d'ensemble du budget de la nation. C'est peu, c'est insuffisant, alors que la crise sévit dans les industries maritimes, qu'il s'agisse de la réparation, de la construction navale, de l'industrie de la pêche ou de l'ostréiculture.

La récession dans le domaine de l'emploi, aggravée par le conflit qui oppose depuis quelques semaines les armateurs aux marins du commerce, sans oublier enfin la pollution des côtes et des fonds marins dont la récente catastrophe de l'*Amoco Cadiz* est la dernière et dramatique illustration, aurait exigé un sursaut et un effort exceptionnel de solidarité nationale, car à quoi servent les déclarations et les déplacements spectaculaires s'ils ne s'accompagnent pas des mesures concrètes qu'exige la situation ?

Aujourd'hui encore, à cette heure tardive, je viens, monsieur le ministre, renouveler l'appel pressant et angoissé que je vous adressais voilà moins d'un mois, le 7 novembre dernier, lors du débat que rappelait tout à l'heure notre collègue.

A nouveau, je viens vous demander de reprendre le dossier de la réparation et de la construction navales dans mon département. Vous m'avez répondu, le 7 novembre, que vous manquiez de possibilités d'intervention. Vous avez employé l'expression décourageante de « situation bloquée ».

Nous verrons dans un instant ce qu'il en est, en fait, du blocage de la situation, mais la question qu'il convient de se poser est de savoir si la réparation et la construction navales peuvent être sauvées à Marseille et à La Ciotat, si les moyens appropriés — ils existent — sont mis en œuvre.

Sans remonter à la loi de 1951 — la loi Defferre, comme nous disons à Marseille, dont les effets furent bénéfiques — nous avons fondé de grands espoirs dans le plan de développement de la flotte maritime. Il nous paraissait conforme aux intérêts de notre pays. Mais si, au 31 décembre 1977, plus d'un milliard de francs avait été versé pour aider à la réalisation de 82 navires, nous avons hélas ! été conduits à constater — les chiffres, je crois, sont indiscutables — que, sur ces 82 navires, 39 seulement ont été confiés à des chantiers navals français permettant ainsi de faire travailler et vivre des ouvriers et des travailleurs français, alors que 43, soit plus de la moitié, étaient commandés à des chantiers étrangers.

Quelle signification faut-il attribuer à la réduction du tiers des crédits de paiement, soit 100 millions de francs, consacrés précisément à la réalisation du plan de développement ? On se peut poser la question. Sur ce point, j'espère que vous démentirez mon inquiétude.

Quelle est la volonté du Gouvernement ? Va-t-on vers l'abandon du plan de développement, en sachant que le corollaire inévitable de cet abandon sera de renoncer à obtenir un taux de couverture du commerce extérieur au moins égal à 50 p. 100, alors qu'il est actuellement à peine de 32 p. 100.

Si la promotion et le renouvellement de la flotte marchande sous pavillon national est bien votre objectif, si vous ne vous résignez pas à voir cette flotte marchande tomber, le nombre de navires passant de 530 à 484, alors donnez l'exemple par une aide adaptée aux besoins réels de la Compagnie générale maritime, par exemple, qui porte le pavillon français sur toutes les mers du monde et dans laquelle l'Etat détient une participation majoritaire.

Donnez l'exemple par une politique vigoureuse d'interdiction des pavillons de complaisance, sous lesquels est transporté 30 p. 100 de notre trafic, et par l'obligation faite aux armateurs bénéficiaires de l'aide de l'Etat de faire construire et réparer leurs navires sur les chantiers français, ce qui n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. En effet, certaines compagnies nationales n'hésitent pas à commander leurs navires à des chantiers étrangers ou à les faire réparer sur ces mêmes chantiers.

Quant à la liaison Corse—continent destinée à assurer la continuité territoriale, solennellement promise d'ailleurs au mois de juin par M. le Président de la République lui-même, j'aurai l'occasion d'y revenir dans un instant.

L'objectif, comme nous disons à Marseille, c'est de sauver la navale. La situation s'est dégradée, elle est critique; vous l'avez vous-même souligné encore lors du débat à l'Assemblée nationale. Elle est bien plus compromise que sur les autres chantiers navals français.

Mais, parce que la situation est plus grave qu'ailleurs, est-ce une raison suffisante pour renoncer, monsieur le ministre? Il faut maintenir la construction et la réparation navales là où elles sont, et nous en sommes bien d'accord.

De quels moyens disposez-vous? Vous avez, en dépit de la modicité des crédits budgétaires, comme je le déplorais à l'instant, les moyens d'aider à la construction et à la réparation navales. Notamment, vous pouvez, par des commandes publiques — vous l'avez aussi envisagé favorablement — réaliser précisément le programme qui permettra de donner à la notion de continuité territoriale entre la France et la Corse sa véritable signification. Le départ est donné avec le *Cyrmos* qui devrait pouvoir être mis en service cet été. Un navire roulier pourrait également être mis en service rapidement, un autre en 1980, un car-ferry en 1981, un autre car-ferry destiné à remplacer le *Roussillon*, plus deux autres navires en 1983 et 1985. On serait certain d'assurer des liaisons convenables, satisfaisantes entre la France métropolitaine et la Corse et de donner du travail à nos chantiers navals.

Vous avez objecté que les chantiers navals de la Méditerranée ne pratiquaient pas cette diversification souhaitable qui les mettrait plus facilement à l'abri de la concurrence étrangère.

Je pense qu'il vous appartient, dans ce domaine, d'agir dans le sens le plus favorable, mais je vous fais observer que précisément les ateliers Terrin de Marseille ont été parmi les premiers à pratiquer cette diversification, qu'ils sont en mesure de construire des usines flottantes, des équipements pour la recherche pétrolière qui va précisément commencer en Méditerranée.

Ce qui compte, c'est l'action. La situation est trop critique pour qu'on perde encore du temps. D'ailleurs, on n'a pas intérêt à laisser pourrir une situation telle que nous la connaissons maintenant depuis des mois, car laisser les choses pourrir encore davantage, c'est se résigner à voir des équipements de haute qualité se détériorer et perdre de leur valeur, c'est se résigner à un détournement de clientèle irréparable, qui a d'ailleurs déjà commencé.

Certes, la situation est difficile et nous, élus de la région, la connaissons bien. Certes, des maladroites et des fautes ont été commises de part et d'autre. Certes, les intransigeances n'ont pas facilité la recherche d'une solution. Mais, aujourd'hui, la situation a évolué et elle peut évoluer davantage encore. Ce n'est pas un signe d'aggravation que cet appel lancé récemment au préfet de région, à qui je tiens à rendre hommage pour l'action intelligente et courageuse qu'il a menée depuis des mois, mais c'est un premier signe.

Je crois, monsieur le ministre, que vous pourriez, de toute votre autorité, de tout votre poids, appuyer les actions du préfet de région, du maire et de la municipalité de Marseille, à laquelle je m'honore d'appartenir. Ces appels, ces initiatives ont recueilli l'approbation de l'ensemble de la population. Le cautionnement apporté à ces initiatives par l'archevêque de Marseille, Mgr Etchegaray, est bien la preuve que, dans cette grande crise qui menace l'avenir de notre ville, qui met en péril son économie, se dessine, au-delà de certaines apparences, de certaines notes discordantes, un large consensus, une volonté d'abou-

tir pour ne pas laisser irrémédiablement dépérir un outil et une production de haut niveau, pour ne pas laisser plusieurs milliers de travailleurs et leurs familles dans l'oisiveté forcée, en proie à l'inquiétude, au doute et au désespoir, pour ne pas laisser une région, notre région, s'enfoncer encore davantage dans le désordre économique, générateur de désordre social et moral. (*Applaudissements.*)

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

M. Raymond Dumont. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la situation de la marine marchande s'est considérablement aggravée. On assiste au début d'un démantèlement de ce secteur. L'opération s'est effectuée en trois temps.

Dans un premier temps, des chefs d'entreprise et des responsables du comité central des armateurs ont critiqué leurs propres salariés, leur reprochant de coûter trop cher. Les armateurs demandent à l'Etat de contribuer à remettre à flot des finances sabordées par une gestion déficiente, par la charge écrasante d'intérêts versés aux banques, par des distributions excessives de dividendes, les capitalistes préférant se partager l'intégralité de leurs bénéfices plutôt que de constituer des réserves pour passer le cap des mauvaises années, dont on sait pourtant, dans ce secteur d'activité, qu'elles reviennent de façon cyclique.

Dans un deuxième temps, le Gouvernement a mis en place une mission interministérielle de la mer.

La raison de cette mission est devenue évidente dans un troisième temps, lorsque le conseil des ministres du 2 août 1978 a décidé la suppression du secrétariat général de la marine marchande.

Le patronat maritime ne s'y est pas trompé. Il n'a pas manqué d'y voir un encouragement au transfert de ses actifs à l'étranger. Dans la seule semaine du 20 au 27 août, la vente de huit navires a été annoncée, entraînant la suppression d'au moins 500 emplois. La Compagnie nouvelle des paquebots en a profité pour tenter d'ouvrir une brèche dans la règle selon laquelle les navires battant pavillon français doivent avoir un équipage national.

En matière maritime, le libéralisme économique affiché par le Gouvernement ne peut conduire qu'à un transfert de la flotte française sous pavillons de complaisance, ceux-ci offrant la possibilité d'exploiter sans limite les travailleurs, de ne pas payer d'impôts, de transférer à l'étranger capitaux et bénéfices, de polluer la mer, de rogner sur la sécurité.

L'affaire de l'*Amoco Cadiz* a suffisamment permis à tout un chacun de se rendre compte de la nocivité de la complaisance maritime.

L'importance de posséder une flotte de commerce est telle que tous les pays qui veulent disposer de leur indépendance font l'effort de se doter d'une flotte suffisamment nombreuse.

Croit-on sérieusement que l'absence de navires français, déjà patente dans certains secteurs de trafic, permettra de lutter contre la domination des intérêts étrangers?

La politique de démantèlement de la flotte traduit un recul devant les exigences du capitalisme américain. Les navires de complaisance sont financés à plus de 90 p. 100 par les banques américaines, qui font construire les navires là où l'exploitation est la plus importante — Taïwan, la Corée, la Grèce, l'Espagne ou le Brésil — et les font armer par des armateurs, grecs le plus souvent, avec des équipages incompetents, irresponsables et surexploités.

Le plus inquiétant de cette politique est qu'elle risque d'être irréversible, car on ne peut reconstituer rapidement une flotte valable et encore moins des équipages suffisamment compétents pour l'exploiter. Ce ne sont pas seulement les actifs économiques qui sont dilapidés, mais aussi le capital technique et professionnel des gens de mer.

Cette liquidation va de plus grossir le nombre des demandeurs d'emploi: à la seule Compagnie générale maritime, on parle de plus de 900 licenciements, tant parmi le personnel navigant que parmi le personnel sédentaire.

A ce point de mon exposé, je voudrais dire quelques mots d'une question qui a fait couler beaucoup d'encre ces derniers temps, le service trans-Manche. On a parlé du retrait de la SNCF de ce trafic. On a évoqué à cette occasion le « coup de Trafalgar ». Vous avez réagi, monsieur le ministre; on comprend que vous ne souhaitiez pas connaître le triste sort de l'amiral de Villeneuve.

Vous avez affirmé devant l'Assemblée nationale qu'il n'était absolument pas question que la SNCF abandonne ce service. Nous prenons acte de cette assurance, mais une assurance ne vaut que si l'on se donne les moyens de la tenir. Les Britanniques s'approprient à mettre en service cinq nouveaux paquebots plus rapides et d'un tonnage supérieur à ceux actuellement en service. Face à cela, quels moyens la France va-t-elle mettre en œuvre?

Le *Transconteneur I*, sera-t-il définitivement condamné en mars prochain ? Si tel est le cas, l'armement naval SNCF prévoit-il un navire de remplacement ?

Que deviendra le *Compiègne* après 1979 ? Son remplacement est-il envisagé ?

Le remplacement du *Saint Germain*, qui a six ans d'âge, est-il prévu ?

Est-il exact que le trafic sur Calais, en 1980, sera assuré uniquement par des navires anglais ?

Quelles sont les mesures que compte prendre le Gouvernement pour que le pavillon français ait une part plus importante que celle qu'il a actuellement dans le détroit, laquelle n'est que de 20 p. 100 ?

Où en sont les négociations avec le Gouvernement anglais sur l'harmonisation des frais de port ?

Des négociations sont-elles prévues pour aboutir à une harmonisation des salaires et charges sociales entre les deux pavillons ?

J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien apporter une réponse à ces questions.

Nous ne pouvons en aucun cas souscrire à une politique qui conduit à une substantielle perte de l'indépendance économique du pays.

La crise maritime est, certes, une réalité, mais il faut s'attacher à ses causes et non à ses effets.

L'origine de la crise actuelle des transports maritimes réside quasi exclusivement dans le développement d'attitudes sur spéculatives de la part des multinationales bancaires ; celles-ci, par l'intermédiaire d'armateurs « de paille » opérant à l'abri du pavillon de complaisance, ont lâché sur le marché un excédent de navires sans précédent. Une solution durable de la crise ne peut s'obtenir que par une abolition totale de la complaisance maritime, et des conséquences qui en découlent.

Dans l'immédiat, nous préconisons la mise en place de mécanismes favorisant le transport de notre commerce extérieur par les navires français et la construction et la réparation de ceux-ci dans les chantiers nationaux. Il ne s'agit pas là d'un protectionnisme primaire, mais de l'application d'une véritable clause de sauvegarde d'une industrie-clé pour le développement ultérieur du pays et le maintien de son indépendance économique.

Les communistes, en avançant l'idée de transporter, construire et réparer français veulent souligner que surmonter les difficultés économiques actuelles ne peut se faire qu'en resserrant la solidarité des entreprises entre elles et non pas en sacrifiant systématiquement celles que les erreurs de gestion de leurs propriétaires ont rendues artificiellement déficitaires.

Nous demandons donc qu'une mission soit confiée au conseil supérieur de la marine marchande en vue de proposer au Gouvernement des modalités concrètes d'action permettant la survie de la marine marchande française.

Ce conseil, actuellement maintenu dans une léthargie quasi complète, pourrait alors jouer pleinement le rôle d'animateur de la politique maritime française que le législateur de la Libération lui a confié.

La deuxième partie de mon intervention portera sur les pêches maritimes. Je me limiterai à quelques remarques et questions. Je veux simplement rappeler les données de base des problèmes de nos pêches maritimes.

Cette année, la production est estimée à 702 000 tonnes contre 712 000 tonnes l'an dernier. En deux ans, le nombre des bateaux se livrant à la pêche hauturière est tombé de près de 400 à moins de 300. Pour la seule année 1977, 1 108 emplois de marins ont été supprimés.

Le résultat est que le déficit a quadruplé entre 1974 et 1977. Il a atteint l'année dernière, comme le rappelait notre collègue M. Anicet Le Pors, 2 420 millions de francs. Ce déficit semble devoir s'aggraver considérablement cette année. Si l'on compare les résultats des cinq premiers mois de 1978 à ceux de la même période de 1977, on constate une augmentation du déficit de 52 p. 100.

Les perspectives ne sont pas brillantes. L'accès aux ressources est de plus en plus difficile ; notre flotte de pêche industrielle vieillit ; l'élargissement de la Communauté économique européenne à l'Espagne posera des problèmes redoutables.

L'Espagne, c'est 113 000 pêcheurs contre moins de 30 000 en France ; c'est une production double de la nôtre. L'entrée de l'Espagne dans le Marché commun se traduirait donc par une réduction de nos quotas, déjà insuffisants dans bien des domaines et par une concurrence très vive, compte tenu du fait que les prix des produits espagnols sont inférieurs aux nôtres en raison de salaires plus bas et d'une protection sociale réduite.

On nous dira : « Il ne faut pas craindre la concurrence, la France ne part pas démunie ; la valeur produite par tonneau de jauge est supérieure, en France, d'un tiers à ce qu'elle est en Espagne ».

Pas besoin d'être grand clerc pour imaginer ce qui se passerait dans une Communauté économique européenne élargie, toujours dominée par la loi implacable du marché et par la recherche du profit maximum.

Une chose est certaine : nous n'assisterions pas à une harmonisation par le haut des conditions sociales. Ce à quoi nous assisterions, c'est à une pression sur les pêcheurs espagnols afin d'élever leur productivité.

Préjudiciable aux intérêts de nos pêches et de nos pêcheurs, l'élargissement ne serait pas davantage favorable aux pêcheurs espagnols, pour lesquels il se traduirait par une réduction des effectifs et par une productivité accrue.

En défendant notre industrie des pêches, en défendant nos marins pêcheurs, les communistes ont le sentiment d'accomplir tout à la fois leur devoir de patriotes et d'internationalistes.

Face à une telle situation, à de telles perspectives, quelles mesures prendre ?

Les propositions concrètes et réalistes visant à sauvegarder et à développer nos pêches maritimes ont été formulées du haut de la tribune de l'Assemblée nationale, notamment par mon ami Jean Bardol, député du Pas-de-Calais. Je n'y reviendrai pas. Je limiterai mon propos à quatre remarques, débouchant sur quatre questions adressées à M. le ministre des transports.

Première remarque : vous avez annoncé, lors du débat à l'Assemblée nationale, que vous deviez rencontrer, dans les jours suivants, le ministre anglais des pêches. Quels ont été les résultats tangibles de cette entrevue ?

Vous avez déclaré devant les députés que les Anglais n'accepteraient pas de jouer le jeu communautaire en matière de pêche. Quelles garanties avez-vous obtenues pour que cette attitude se modifie ? Et si vous n'avez pas, comme je le crains, monsieur le ministre, obtenu de garanties, quelles mesures effectives allez-vous proposer au Gouvernement pour contraindre nos partenaires britanniques à respecter enfin leurs engagements, faute de quoi nous serions d'éternelles dupes ?

Deuxième remarque : notre flotte de pêche vieillit ; fait plus grave, aucune unité de pêche industrielle n'est actuellement en commande. Au contraire, des bateaux relativement récents sont vendus ou mis en vente.

Je n'ai pas trouvé dans votre projet de budget, monsieur le ministre, des mesures et des moyens capables d'inverser la tendance actuelle.

Mes deux dernières remarques ont une portée géographique plus restreinte. Elles ont trait au littoral du Pas-de-Calais ; l'une concerne le port de Boulogne-sur-Mer, l'autre les pêcheurs étaplois.

L'agglomération boulonnaise compte environ 100 000 habitants. Elle vit essentiellement des activités de son port et de la sidérurgie. Cette dernière, bien que leader européen de l'industrie du ferro-manganèse, s'appête à licencier 1 050 de ses 2 400 salariés. C'est déjà un coup très dur, inacceptable pour la région boulonnaise, où le taux de chômage va atteindre 17 p. 100. Cette situation se cumule avec une menace qui plane sur les activités de la pêche, laquelle fait vivre des milliers de familles de marins, de dockers, de poissonniers, d'ouvriers de la marée — conserves, salaisons — d'employés d'entreprises commerciales et de services dont l'activité dépend de celle du port.

Boulogne est le premier marché européen du poisson. Pour qu'il le demeure, il faut que les apports de poissons frais par les pêcheurs boulonnais se maintiennent à un niveau suffisant. Or ces apports ont régressé de plus de 10 p. 100 en volume en un an. Si un redressement ne s'opère pas, si la tendance se confirme, le rôle du marché de Boulogne sera remis en cause.

On a beaucoup parlé, ces dernières années, du projet consistant à faire de Boulogne-sur-Mer un grand centre des industries du froid. Ce projet peut présenter un intérêt pour la ville, mais aussi pour le pays tout entier. Or il semble se heurter à de nombreux obstacles. Quelles mesures le Gouvernement entend-il promouvoir pour que ce projet aboutisse ?

Ma dernière remarque concerne les artisans pêcheurs d'Étaples. Nombre de leurs bateaux, construits dans la dernière période, donnent des signes inquiétants quant à leur solidité et leur sécurité.

Vous avez parlé devant l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, d'une enquête sur cette question. Permettez-moi de vous dire que, sans une aide publique importante, les Étaplois ne pourront faire face à la situation. Le Gouvernement est-il disposé à leur accorder rapidement une aide ? Nous la réclamons avec d'autant plus d'insistance que le fonds d'intervention et d'organisation des marchés n'a pas consommé tous ses crédits, loin s'en faut.

Par ailleurs, vous avez ce matin rappelé à cette tribune que les crédits budgétaires ne constituaient pas tous les moyens d'action dont disposait le Gouvernement et que d'autres pourraient être dégagés, notamment par le FDES. Telles étaient les remarques que je voulais présenter et les questions que je souhaitais poser au nom du groupe communiste.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, pour ce budget comme pour les précédents, j'ai écouté avec énormément d'intérêt les propos des rapporteurs, les critiques, les inquiétudes ou les interrogations qu'ils ont formulées et les questions des intervenants. Je dois dire, toutefois, que j'ai été très surpris par l'histoire de ces derniers mois telle qu'elle a été réécrite par le dernier intervenant.

Dans cette journée de travail au Sénat, personne n'avait présenté un tel amalgame, parfaitement incompréhensible, de problèmes divers : création d'une mission de la mer, attitude de tel ou tel constructeur, réorganisation de la marine marchande. Si l'on veut expliquer clairement les choses, il faut d'abord ne pas se moquer de ses collègues et, ensuite, avoir à l'égard de ses mandants — puisque l'orateur parlait au nom d'un groupe politique — une attitude plus raisonnable.

L'amalgame auquel s'est livré M. Dumont au début de son propos, je ne l'avais jamais entendu et il contrastait très curieusement avec le sérieux que les rapporteurs aussi bien que les autres intervenants ont apporté à l'examen des problèmes difficiles de la marine marchande. A croire qu'il y ait eu une volonté délibérée de tout casser, de tout briser, pour arriver à la situation actuelle. Le pas a été franchi et je dois dire qu'il n'est pas à la gloire du parti que M. Dumont dit représenter. (*Sourires au centre et à droite.*)

Une question préalable m'a été posée par M. Le Pors et par M. Yvon : pourquoi la réorganisation de la marine marchande ?

Lorsque j'ai été nommé ministre des transports dans le cadre de la réorganisation ministérielle, deux ministères avaient subi de profondes modifications : le ministère des finances, qui avait éclaté en deux, et le ministère de l'équipement, qui avait disparu. Une partie des attributions du ministère de l'équipement était rattachée au ministère des transports et se posait alors, pour le titulaire du poste, un problème, celui de la réorganisation de l'ensemble administratif qu'il avait sous sa responsabilité. J'ai pensé à une organisation aussi simple que possible qui permettrait, en fait, de renforcer les attributions de la marine marchande, puisque le directeur général qui a succédé au secrétaire général a maintenant sous son autorité non seulement les activités traditionnelles de la marine marchande, mais également les ports, les phares et les balises, c'est-à-dire l'ensemble de ce qui concerne directement ou indirectement la marine marchande.

A partir de cette volonté, une réorganisation interne a été réalisée avec le double souci de maintenir l'établissement national des invalides de la marine et la direction des pêches, sans aucune modification.

Cette réorganisation, qui a été approuvée par le conseil des ministres au début du mois d'août 1978, ne traduit aucune révolution. Elle était la conséquence logique de la réorganisation ministérielle dont le Gouvernement actuel est la traduction.

Voilà ce que je voulais répondre à M. Yvon et à M. Le Pors.

Cette réorganisation n'avait pas d'autre objet que de mettre à la disposition du ministre des transports une organisation efficiente, le ministère ayant plus de pouvoirs que le secrétariat d'Etat dont il était pour partie issu. La création d'une direction financière enlevait au secrétariat général, devenu direction générale, une partie de ses pouvoirs, ce qui était largement compensé par le rattachement de la direction des ports à la marine marchande.

Dans le budget que je vous présente au nom de la marine marchande, plus de 3 milliards de francs de crédits sont inscrits et seront mis à la disposition de la marine marchande, si ce projet est adopté, comme je l'espère, par le Sénat.

Trois milliards de francs, le chiffre est important en soi. Certains, en toute bonne foi, j'en suis persuadé, se sont livrés à des comparaisons et calculs pour savoir si l'augmentation de ce budget était suffisante ou non. En fait, la comparaison d'un budget à un autre n'a qu'une valeur relative, car une part importante des crédits que le budget comporte sont des crédits de subvention. Le problème qui se pose est celui de la consommation des subventions, consommation qui a été insuffisante, en particulier dans les secteurs difficiles qui ont été décrits.

MM. Le Pors et Yvon se sont inquiétés de l'insuffisance des crédits de paiement et des autorisations de programme affectés à la construction. Je leur indique que le collectif qui vous sera présenté avant la fin de l'année comportera plus de

800 millions de francs d'autorisations de programme — elles compléteront celles qui avaient été votées pour 1978 — qui seront, pour l'essentiel, utilisées en 1979, s'ajoutant d'ailleurs aux possibilités offertes par le budget de 1979.

Je voudrais, reprenant un certain nombre de questions qui ont été évoquées, parler successivement de ce qui est prévu pour les gens de mer, pour les polices maritimes et la lutte contre la pollution, pour la construction navale et la pêche.

S'agissant des gens de mer, le budget de la marine marchande intervient essentiellement pour la formation des marins et pour leur retraite.

En matière de formation, la situation de l'association de gérance des établissements d'apprentissage maritime a été jugée préoccupante par les rapporteurs. Cela est vrai. Tous les problèmes ne sont, certes, pas réglés, mais nous sommes sur la voie de l'assainissement avec l'aide de la profession et des collectivités locales.

La subvention qui sera versée à cette association de gérance en 1979 dépassera les 20 millions de francs. Elle aura augmenté de 60 p. 100 environ depuis 1975 et, par rapport à 1978, de 9,2 p. 100.

L'établissement national des invalides de la marine, qui s'occupe des retraites, est une ancienne institution à laquelle les marins sont tous extrêmement attachés. L'Etat continuera, bien entendu, à apporter son aide pour assurer l'équilibre de l'établissement et il est prévu en sa faveur, au titre de 1979, une subvention financière de 1 331 millions de francs, ce qui est considérable.

L'amélioration de la situation des retraités de la mer est l'une des préoccupations principales de ce ministère. J'y veille personnellement et c'est dans cette perspective que deux initiatives ont été prises.

D'abord, j'ai confié à M. le conseiller d'Etat Dufour la présidence d'une commission chargée d'examiner l'évolution entre les salaires forfaitaires qui servent de base au calcul des pensions et les salaires réels.

M. Le Pors a estimé que je confiais beaucoup d'études. En fait, cela me paraissait nécessaire. La remise du rapport de cette commission m'a été promise pour le 20 décembre 1978. Je serai alors en mesure de rechercher les solutions de justice que nous devons aux marins retraités ou à leurs veuves.

Par ailleurs, le Parlement aura prochainement à examiner — probablement au cours de la session de printemps — un projet de loi portant révision du code des pensions de retraite des marins. Ce texte apportera un certain nombre d'améliorations attendues, telles que le cumul de la pension avec certaines rémunérations à terre, la validation pour la retraite des périodes de chômage, des facilités plus grandes pour l'ouverture du droit à pension de réversion aux veuves.

Ce projet de loi, qui est maintenant élaboré, marque la volonté du ministère de réaliser, dans ce domaine délicat, une plus grande justice.

J'en arrive au second point : les polices maritimes et la lutte contre la pollution.

J'ai écouté les orateurs et lu les rapports de la commission des affaires économiques et de la commission des finances. Si l'on regrette que les pouvoirs publics n'aient pas été plus loin dans la prise en considération des propositions de votre commission d'enquête, tous reconnaissent cependant qu'un effort considérable a été fait dans le projet de budget pour 1979, surtout si on le compare au budget de 1978. Les crédits augmentent de 160 p. 100 pour les polices maritimes et de 140 p. 100 pour la protection de l'environnement marin.

Je ne reviendrai pas sur l'emploi qui est prévu pour ces crédits et qui a été très bien analysé dans les rapports : construction de trois centres de surveillance ; mise en place de nouvelles antennes Cross ; création d'emplois. Je me contenterai, par ailleurs, de rappeler brièvement notre action sur le plan de la réglementation.

Cette action sur le plan de la réglementation a d'abord lieu à l'intérieur de notre pays. Le Sénat a très récemment adopté deux projets de loi qui aggravent les sanctions pour ceux qui ne respecteraient pas les règles de la navigation ou qui pollueraient. Je souhaite que l'Assemblée nationale les adopte à son tour lundi prochain et dans les mêmes termes que le Sénat.

Sur le plan international, l'action que le Gouvernement français poursuit va dans le même sens. Mais j'ai pu, comme je l'indiquais à l'un d'entre vous à l'instant, voir les difficultés que nous avons à faire partager nos préoccupations et nos propositions à certains de nos partenaires. Quelques décisions heureuses ont été retenues à Bruxelles et vont donner lieu à des directives, mais sur les problèmes de fond, la volonté de liberté affichée par certains est une entrave à la généralisation des procédures que nous préconisons. Néanmoins, c'est avec

opiniâtreté, je puis vous l'assurer, que, sur le plan international, nous continuerons à faire prévaloir cette réglementation, afin de limiter au maximum les risques de pollution et, si possible, de moraliser les conditions de navigation. Les résultats que nous avons obtenus ne sont pas modestes, mais ils sont encore insuffisants et je le déplore comme vous.

Je voudrais cependant préciser deux points. Certains orateurs, notamment MM. Yvon et Le Pors, ont regretté que la subvention pour la société nationale de sauvetage en mer ne soit pas plus importante. Je tiens à les rassurer en leur indiquant que, comme je l'ai annoncé à l'Assemblée nationale, je relèverai cette subvention de 500 000 francs par redéploiement au sein de mon budget.

D'autre part, si quinze emplois ont pu être créés, au titre du programme d'action prioritaire n° 24 « Défense du patrimoine naturel », pour renforcer les moyens des services de sécurité de la navigation maritime, certains d'entre vous, vos rapporteurs notamment, ont fait remarquer que ces créations nouvelles portaient surtout sur des agents administratifs, ce qui est exact. Mais la création de ces postes administratifs permettra de décharger les personnels techniques des tâches administratives pour qu'ils se consacrent plus complètement à l'inspection des navires. J'ajoute que ces créations s'accompagnent de transformations d'emploi, avec la constitution prochaine du corps des contrôleurs des affaires maritimes, dont la branche technique aura un effectif de 105 agents spécialement destinés à assurer les tâches de contrôle de la sécurité des navires de faible tonnage.

J'en arrive maintenant aux deux points qui ont constitué l'essentiel du débat de ce soir, c'est-à-dire les problèmes de la construction navale et de la flotte de commerce et les problèmes de la pêche. Je n'ai malheureusement que peu de choses à ajouter au diagnostic qu'ont présenté dans leur rapport les sénateurs Yvon et Le Pors. Nous nous trouvons effectivement devant une crise mondiale sans précédent par son ampleur comme par sa durée.

Voilà moins d'un mois, dans cette même assemblée, j'indiquais qu'il fallait considérer cette crise comme le signe d'un changement structurel. Certes, le déséquilibre du marché et l'excédent de navires expliquent pour une part la détérioration des carnets de commandes, mais on observe simultanément l'apparition de nouveaux constructeurs de navires dans les pays neufs. C'est donc à une révision profonde de la géographie mondiale de la construction navale que nous assistons, et les conséquences en seront lourdes.

J'ai indiqué au Sénat que les chantiers français, à la différence d'un certain nombre de chantiers voisins ou de chantiers japonais, avaient jusqu'ici plutôt mieux résisté à la crise. D'une part, ils ont réussi, grâce à leurs qualités propres, à engranger des commandes à l'exportation importantes jusqu'en 1976 ; d'autre part, ils ont été soutenus par le programme d'équipement de la flotte de commerce française lancé en 1975 et dont il a été beaucoup parlé.

Actuellement, la crise est devant nous et nous la recevons de plein fouet. Lors de votre séance du 7 novembre, je vous ai indiqué quelles étaient les orientations et les moyens que le Gouvernement entendait mettre en œuvre pour que cette crise soit affrontée dans les moins mauvaises conditions possibles.

Les orientations sont sous-tendues par deux convictions. D'abord, notre pays a besoin d'une construction navale ; les dispositions doivent donc être prises pour sauvegarder l'appareil de production nécessaire à la vocation maritime du pays. Ensuite, notre appareil de production est sensiblement surdimensionné par rapport aux besoins tant nationaux qu'extérieurs. Il ne faut pas oublier que si, à un certain moment, des commandes ont été passées à l'étranger par des armateurs français, nos chantiers étaient de grands exportateurs.

Il faut donc envisager une adaptation progressive de notre capacité de production, et cette adaptation suppose que soient atteints certains objectifs. L'ensemble de ces objectifs, pour être simples, n'en constitue pas moins une politique extrêmement exigeante et pour le Gouvernement et pour la profession.

Il s'agit, tout d'abord, de prendre les commandes indispensables. Dans ce domaine, un effort considérable est engagé. L'un d'entre vous rappelait les chiffres récents, publiés par le Lloyd's, significatifs de la crise. Plus la crise est difficile, plus il est impératif de prendre des commandes et plus les efforts pour prendre ces commandes doivent être grands.

J'ai indiqué au Sénat quelles avaient été les dispositions prises pour augmenter, chaque fois que ce serait indispensable, l'aide de base, c'est-à-dire la subvention à la construction navale.

Récemment, des procédures ont fonctionné pour faciliter la prise de commandes par la Pologne. Nous n'avons pas les résultats, mais nous espérons que la commande sera confiée aux chantiers français.

J'indique à ce sujet que l'aide décidée par le Gouvernement atteint des sommes considérables : 60 p. 100 du prix de vente et plus de 30 p. 100 du prix de revient.

Aussi, je ne peux pas accepter le reproche que l'un des rapporteurs m'adressait dans son rapport lorsqu'il écrivait que le Gouvernement « distillait » quelques aides et prenait des mesures « pointillistes ». Il s'agit de mesures massives, coûteuses, en rapport avec une situation exceptionnelle. C'est là un effort massif de la collectivité nationale et il faut reconnaître que, dans le cas précis que j'évoquais, cet effort atteint la limite du raisonnable.

Mais cet effort exceptionnel doit être complété par des commandes publiques et, à ce sujet, tout est mis en œuvre dans notre pays pour soutenir la construction navale.

C'est ainsi que la flotte desservant la Corse est en cours de renouvellement complet malgré le coût considérable de ce programme. Le 7 novembre dernier, j'ai d'ailleurs communiqué le calendrier de cette opération.

Dans le même esprit, je viens de demander à la Société nationale Corse-Méditerranée de renoncer à l'achat d'un navire d'occasion pour commander un car-ferry neuf destiné aux lignes d'Afrique du Nord. Comme je l'avais laissé entendre ici même, cette commande a été passée aux chantiers Dubigeon-Normandie.

Par ailleurs, la réalisation d'un dock flottant pour le port du Havre, d'une drague pour le port de Rouen, montre bien que le Gouvernement utilise autant qu'il le peut la commande publique pour soutenir la construction navale et essaie de faire en sorte que l'armement français agisse dans le même sens.

M. Le Pors a déploré tout à l'heure l'insuffisance de la couverture de notre commerce extérieur par notre pavillon et il a cité comme exemple de cette lacune la couverture de nos exportations qui se limiterait à 24 p. 100.

Je sais qu'il y a une guérilla des pourcentages que j'avais déjà évoquée lors de notre séance du 7 novembre dernier. Je voudrais en reprendre certains éléments.

Cette proportion de 24 p. 100 concerne une fraction seulement de l'activité de notre flotte, laquelle est employée aussi, et je dois même dire principalement, au transport de nos importations et au trafic entre pays tiers. Si l'on considère cette seule activité d'exportation, le taux de 24 p. 100 doit être analysé dans ces évolutions. Or, je rappelle que voilà quinze ans il était de 14 p. 100. Il y a donc eu, sur le plan des exportations, une amélioration, mais si l'on remplace ce pourcentage dans l'ensemble de notre activité, en fait, on aboutit à une couverture de 55 p. 100 du commerce extérieur de nos ports.

Certes, ce résultat portant sur les tonnages est influencé par les importations de pétrole, qui sont couvertes pour plus des deux tiers par notre pavillon. Si l'on calcule en valeur de fret, on constate que 53 p. 100 de notre commerce extérieur transite sous pavillon français et je ne pense pas qu'il y ait, en Europe, des pays qui puissent présenter un tel pourcentage.

C'est d'ailleurs nécessaire si l'on veut que l'armement français passe des commandes. Il convient donc qu'il y ait une part privilégiée dans le commerce français. Cette part est majoritaire ; peut-elle être plus forte ? J'en doute, car je rappelle qu'il s'agit de marchés très ouverts. Nous vendons et nous achetons à l'étranger ; nous sommes obligés également d'accepter l'étranger.

Engager la diversification est une seconde orientation que j'ai développée devant vous. Nous avons pris, dans ce domaine, des dispositions pour soutenir l'effort de diversification entrepris par les chantiers. Je ne reviens pas sur les exemples que j'avais cités.

La troisième orientation, c'est la création d'emplois en dehors de la construction navale, et cela grâce aux aides de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et du fonds spécial d'adaptation industrielle dont les régions de Basse-Loire ou de la Méditerranée peuvent bénéficier.

Enfin, il convient de préparer les restructurations industrielles et financières. Ces restructurations, je les ai déjà évoquées le 7 novembre. Elles sont plus opportunes que jamais, mais aussi plus difficiles que jamais. Le Gouvernement demeure prêt à examiner et à aider financièrement les projets que des entreprises lui présenteraient, mais, pour l'instant, le nombre de suggestions est nul.

Je souligne que le Gouvernement est très sensible aux inquiétudes que ressentent très normalement les salariés de la construction navale quant à l'avenir de leur activité. Je peux vous assurer, mesdames, messieurs les sénateurs, que les pouvoirs publics demanderont à la profession de définir, au niveau national, les mesures sociales capables de faciliter l'inévitable effort d'adaptation que nous devons entreprendre.

Il me paraît, en conclusion, que le Gouvernement met bien en œuvre, en ce qui le concerne, une politique d'ensemble claire et conséquente pour affronter la crise de la construction navale.

Il n'y a pas — et je le déplore — de solution miracle, de commande miracle ou de reconversion immédiate et certaine.

Il faut une action systématique, conséquente, coûteuse, de la puissance publique pour réduire les effets de la crise mondiale et préparer l'avenir.

Je souhaite que le Sénat, à partir de ce débat et de celui du 7 novembre sur le même sujet, soutienne le Gouvernement dans sa détermination.

On lie souvent les problèmes de la réparation navale et ceux de la construction navale.

J'approuve, tout à fait, en matière de réparation navale, l'analyse faite par le sénateur Yvon. Comme lui, je pense que les problèmes de la réparation navale sont plus liés au transport maritime qu'à ceux de la construction navale.

Heureusement, la réparation navale, qui a pour mission d'entretenir les navires en flotte, est moins affectée que la construction du fait de regroupements judicieux.

La situation sur la façade atlantique et sur la Manche est relativement saine.

Mlle Rapuzzi, très normalement, a évoqué l'affaire des ateliers Terrin. Le Gouvernement s'occupe, depuis le début, de ce problème, et l'hommage que Mlle Rapuzzi rendait au préfet de région montre bien que toutes les directives ont été données aux fonctionnaires d'autorité ayant une responsabilité dans ce domaine.

Je n'ai pas à analyser l'origine de cette affaire, difficultés liées plus à une gestion insuffisamment rigoureuse — et c'est un euphémisme — qu'à une difficulté inhérente à la branche. Je ne désespère pas d'arriver à trouver une solution et le directeur général de la marine marchande, qui est ici présent, travaille à la recherche de solutions industrielles.

Dans ce domaine, il n'est pas question de chercher à savoir qui gagnera, le Gouvernement, la municipalité de Marseille ou quelqu'un d'autre. Il faut faire le maximum pour régler le problème et, pour notre part, aucune démarche ne sera évitée, tout sera fait pour trouver une solution.

Encore faut-il qu'un minimum de conditions économiques puissent être réunies à Marseille, ce qui n'est pas encore le cas, et cela ne dépend, hélas, ni de vous, ni de moi. Aussi, je lance un appel à tous ceux qui ont une responsabilité dans l'économie locale pour qu'ils fassent le maximum et cessent de bloquer la situation — je reprends le mot très triste que j'utilisais le 7 novembre. En effet, si, pour certains ateliers, une possibilité d'amélioration apparaît, il n'en va pas de même pour Terrin, toute solution industrielle étant *a priori* rejetée du fait de la situation à laquelle on se trouve confronté dans cette entreprise. Il faut donc qu'une évolution intervienne dans ce domaine.

M. Ferrant m'a posé des questions relatives à la petite construction navale, notamment en ce qui concerne les commandes aux petits chantiers.

Monsieur Ferrant, tout ce qui est vrai pour les grands chantiers l'est aussi pour les petits et, dans ce domaine, la politique du Gouvernement est exactement la même; il n'y en a pas deux.

La situation, qui est meilleure dans les petits chantiers, ne doit pas nous empêcher d'aider ceux-ci à prendre des commandes. C'est pourquoi, à la plupart des questions de M. Ferrant, je réponds positivement.

Je puis lui donner, en outre, l'assurance que l'offre faite par la Pologne de construire des chalutiers pour des pêcheurs français n'est pas du tout liée — et ne le sera pas — à la commande envisagée relative à la construction en France de navires rouliers pour le compte de la Pologne.

En revanche, je serai plus réservé sur ce qu'il m'a demandé pour l'avenir de la SICCA. Je pense que ce qui a été fait a été bien fait; il l'a lui-même reconnu. Faire en sorte que se développent trop rapidement certains chantiers risque, à terme, voire à court terme, de poser de nouveaux problèmes. L'équilibre actuel est peut-être fragile, mais il faut le maintenir.

Je dois préciser que les petits chantiers pourront étayer leurs propositions des crédits d'exportation spécifiques qui ont été mis à la disposition des grands chantiers.

Je voudrais également indiquer, en réponse aux dernières questions de M. Ferrant, que j'étudie le problème des remorqueurs de 15 000 chevaux. Le projet est à l'étude, et celle-ci ne devrait pas être longue.

De même pour les deux projets de dépollution de la mer, qui ont été présentés notamment par Alstom-Atlantique et par France-Dunkerque, les études se poursuivent, car l'efficacité des techniques proposées n'est pas démontrée de façon évidente.

Passant de la construction navale à la flotte de commerce, je voudrais répondre à des questions posées par M. le rapporteur Yvon.

Dans son rapport, il est fait état d'une perte de substance de la flotte qui constitue, écrit-il, un « clignotant » dont il y a lieu, à juste titre, de s'inquiéter.

Ce qui est intervenu en 1978 ne me paraît pas de nature à justifier cette crainte, d'autant plus qu'à l'heure actuelle la flotte française désarmée représente 235 000 tonneaux de jauge brute compensée, soit moins 2 p. 100 de la flotte et encore, dans ce tonnage, le France intervient-il pour 65 000 tonneaux.

Nous sommes sans doute le pays qui a le plus faible pourcentage de flotte désarmée. Comparons, par exemple, notre situation à celle d'un pays où la marine représente quelque chose d'équivalent, la Suède. La flotte suédoise a diminué, en deux ans, de 22,48 p. 100, alors que la nôtre a diminué de moins de 2 p. 100; je trouve ce pourcentage encore trop élevé, mais il ne faut pas s'affoler et je pense que tout sera fait pour maintenir en activité les navires à quai.

Le Gouvernement partage le souci exprimé par M. Yvon de voir se réaliser les objectifs du plan de développement. Sur ce point, je voudrais reprendre un certain nombre de points pour apporter des précisions et répondre à des questions.

Le Gouvernement, je viens de le dire, partage le souci du rapporteur. C'est pourquoi j'ai demandé au Gouvernement de prendre des mesures de soutien. Quelles sont-elles ?

Tout d'abord, des compléments de primes d'équipement, destinés à porter à 11,5 p. 100 le taux des primes, seront versés aux propriétaires de navires transporteurs de vrac sec admis au plan de développement de la flotte de commerce.

Ensuite, pour apporter une aide destinée à alléger l'endettement des armements, des bonifications d'intérêts complémentaires pourront être attribuées à ces entreprises pour abaisser à 6 p. 100 le taux résiduel, après étude cas par cas par la commission interministérielle des bonifications d'intérêts de l'armement. Cette mesure sera, en principe, réservée au secteur du vrac sec; à titre exceptionnel, elle pourra être accordée pour les financements des navires de lignes régulières afin d'éviter les cessions d'unités récentes à bas prix.

Toutefois, il faut le souligner, cette aide doit être assortie de contreparties car il importe qu'à l'effort des pouvoirs publics réponde un effort de la profession. Cela signifie que, dans le domaine commercial, tout doit être entrepris pour préserver ou renforcer les positions de l'armement français face à la concurrence étrangère, en évitant toute action anarchique nuisible aux positions du pavillon français.

Plusieurs orateurs ont évoqué l'attitude du Gouvernement français face au pavillon de complaisance. Or, s'il est un pays, en Europe, qui lutte contre le pavillon de complaisance et qui est intraitable à cet égard, c'est bien la France.

Je regrette très vivement de n'avoir pu jusqu'à présent, à l'échelon européen, faire partager par nos partenaires de la Communauté notre façon de voir, afin que la recherche et la poursuite, si je puis dire, des navires hors normes soient généralisées.

Lors de la dernière réunion des ministres des transports, les résultats obtenus ont été encore trop limités.

M. Dumont m'a interrogé sur le maintien de la flotte française dans la liaison Trans-Manche entre l'Angleterre et la France.

La concurrence anglaise est très forte et actuellement, ce sont les Anglais qui transportent, et de loin, le plus de monde.

Les conditions d'exploitation, du côté français, ne sont pas toujours très raisonnables et posent des problèmes.

Notre flotte est vieille — les âges de navire que M. Dumont a indiqués sont exacts — et son renouvellement est difficile, mais je tiens à démentir les propos irresponsables qui ont été tenus en Grande-Bretagne par l'un des principaux fonctionnaires de la SNCF.

Actuellement, j'essaie de revoir l'ensemble du trafic Trans-Manche afin que celui-ci, dans la mesure où il existe, demeure sous pavillon français.

Des regroupements commerciaux dans d'autres domaines doivent permettre d'améliorer l'impact de notre flotte et ils seront favorisés.

Cela signifie que, dans le domaine financier, la profession doit s'attacher à améliorer les trésoreries et les bilans en comprimant tous les postes de dépenses d'exploitation.

Je peux dire, sans vouloir porter de jugement de valeur car je ne suis pas armateur, que la situation d'un armement à l'autre est parfois très différente; dans certains cas, la profession sait comprimer les dépenses d'exploitation, apporter des fonds propres sous une forme adéquate, rechercher par la voie d'un moratoire ou d'une consolidation de crédits avec les établissements prêteurs une diminution ou une annulation des remboursements d'emprunt.

Enfin, certains armements mènent une bonne politique, d'autres une moins bonne.

Ces mesures — je le reconnais monsieur le rapporteur — ne constituent pas un plan à elles seules et le plan de développement établi par mes prédécesseurs doit être mené jusqu'à son terme. Il demeure donc en vigueur. L'objet de ces mesures est de permettre une meilleure réalisation de ce plan contrarié actuellement par l'environnement économique défavorable qui a coïncidé à peu près avec son entrée en vigueur.

Vous vous êtes étonné, monsieur le rapporteur, de ne pas voir figurer au chapitre 63-52 des crédits correspondant aux mesures de soutien que je viens d'exposer.

Je vous ai déjà fourni la réponse, c'est que le projet de loi de finances a prévu les crédits nécessaires à l'exécution du plan de développement. Il ne pouvait pas cependant prendre en compte toutes les mesures de soutien dont les derniers détails sont en cours de mise au point. Il n'empêche qu'il existe une différence entre les autorisations de programme et les crédits de paiement. Je ne pense pas que le problème des crédits de paiement puisse se poser en 1979. Je veillerai, pour le budget de 1980, à ce que des crédits de paiement soient ouverts à un niveau suffisant pour permettre la mise en œuvre de toutes ces mesures de soutien.

Il me reste, mesdames, messieurs les sénateurs, à évoquer les problèmes de la pêche que MM. les rapporteurs ont fort bien analysés.

Ces problèmes sont complexes. La France est un grand pays de pêche, mais elle importe, tout en exportant. Nous avons un nombre important de navires et de marins, mais nous avons surtout des petits navires. D'ailleurs, c'est la pêche artisanale qui se porte le moins mal.

Les problèmes spécifiques à la pêche industrielle ont été évoqués par les rapporteurs. Ils sont liés non pas à des questions de fond, mais à des difficultés ponctuelles que j'aurai l'occasion, lors de l'examen de l'amendement qui a été déposé, d'aborder plus longuement.

Le problème fondamental qui se pose aux pêcheurs est celui de la ressource en poisson. Elle ne se trouve pas, ou peu, au large des côtes françaises ; d'où la nécessité d'avoir une politique communautaire active et d'où la position très dure prise par la France lors du dernier conseil des ministres chargé des pêches.

Mais nous ne devons pas simplement agir en Europe, nous devons également multiplier les occasions de travail en commun avec certains pays d'Afrique, qui, d'ailleurs, nous le demandent, et utiliser au mieux les eaux que nous possédons dans l'Océan Indien et le Pacifique. Cela pose des problèmes d'adaptation pour la pêche industrielle, celle qui connaît le plus de difficultés.

Sur la flottille artisanale, peu de questions ont été posées. Tout ne va pas bien, mais, en fait, les dispositions qui ont été prises depuis des années par le Gouvernement français portent leurs fruits.

Le problème étaploi est très particulier. Il a amené le Gouvernement à participer au renouvellement de la flotte sous forme de subventions, à raison de 25 p. 100, et de financements complémentaires au titre du FDES, financements tout à fait significatifs puisque atteignant un montant de 80, voire de 85 p. 100.

En revanche, l'enquête sur les causes liées, semble-t-il, à la construction des bateaux, et propres à certains petits chantiers, n'est pas terminée. Mais il est important de savoir le pourquoi de ce grave dommage qui a touché les pêcheurs d'Étapes.

Si la flotte industrielle est, comme je vous l'indiquais, actuellement confrontée à une situation difficile, c'est dû à toute une série de raisons que MM. les rapporteurs ont analysées dans leurs rapports écrits.

Ces difficultés se traduisent clairement au niveau des résultats d'exploitation avant amortissement et charges financières.

En 1974, le chiffre a été cité par M. Le Pors, cela représentait 12,6 p. 100 du chiffre d'affaires, cela représente encore 6,1 p. 100 actuellement.

De tels résultats ne permettent pas de payer l'outil, et encore moins de le remplacer.

Nous essayons de limiter l'accroissement de ces charges d'exploitation. Si l'on tient compte de l'aide dite au carburant, les charges relatives à ce poste ont augmenté dans des proportions très inférieures à l'augmentation des charges d'ensemble : 30 p. 100 contre 42 ou 45 p. 100. Ce n'est donc pas le carburant, contrairement à ce qu'on dit, qui cause le véritable problème. Le coût des équipages et celui de certains services pèsent très lourd et contribuent largement à la dégradation de la capacité de financement des entreprises.

Il n'est pas étonnant, dans ce contexte général, d'assister, hélas ! à des ventes de navires à l'étranger. Mais nous faisons le maximum pour les éviter.

Monsieur Yvon, vous avez fait état de bruits qui courent actuellement au port de Lorient. A ma connaissance, il ne s'agit que de bruits et nous faisons tout pour qu'ils ne se transforment pas en réalité. J'aurai peut-être l'occasion tout à l'heure d'y revenir.

Face à cette situation, l'action de l'Etat s'est diversifiée.

L'aide au carburant, générale, est une aide de transition qui a été décidée pour atténuer les effets de la hausse brutale de 1974. Son importance relative doit progressivement décroître.

L'aide spéciale, en 1978, du groupe de financement à l'armement industriel a permis, dans un premier temps, d'alléger les charges financières résultant des dernières acquisitions faites en 1974-1976. C'est ainsi que 5 500 000 francs ont été distribués au cours du premier semestre de 1978. Un second versement, ajusté en fonction de la situation réelle des entreprises, sera effectué avant la fin de l'année.

L'aide du FIOM pour les plans de pêche a pour objectif d'encourager les armements à diversifier leur activité, afin de compenser les limitations résultant des quotas de lieu noir et de hareng.

Enfin, des discussions ont lieu actuellement entre l'administration et les armateurs pour examiner les conditions à remplir pour une reprise de la construction des chalutiers.

L'expérience acquise en 1978, et plus précisément au cours des derniers mois de cette année, dans la mise en œuvre de ces différentes aides, sera exploitée pour conforter la situation de l'armement industriel en 1979.

Mais, là encore, les actions à entreprendre ne peuvent et ne doivent pas être le seul fait de l'Etat. C'est uniquement par une action conjointe des pouvoirs publics, des armateurs et des équipages que l'essentiel de l'outil de production sera sauvé.

J'ai évoqué tout à l'heure le problème des échanges extérieurs. La politique que nous conduisons a été fort bien décrite par les rapporteurs et je n'y reviens pas.

L'aide des pouvoirs publics, par l'intermédiaire du FIOM, peut parfaitement être mobilisée dans ce domaine.

Nous devons tirer le meilleur parti des possibilités que nous avons, aussi bien dans la zone économique de la Communauté qu'au large des départements et territoires d'outre-mer. Mais il faut être conscient des limites.

Nous ne sommes pas certains que notre technique de pêche au thon à la senne soit rentable partout. L'ordre de grandeur des tonnages que l'on peut pêcher est limité, que ce soit pour le thon ou pour le nothénia.

Une partie de ces ressources doit d'ailleurs être réservée au développement de l'activité locale. Nous devons donc faire le maximum pour développer les sociétés mixtes et, comme je l'ai déjà dit, nous avons entamé des discussions avec certains Etats à ce sujet.

Nous travaillons beaucoup également au développement de l'aquaculture. L'effort que nous avons entrepris dans ce domaine sera poursuivi ; il donnera, je pense, des résultats et complètera l'action que nous menons d'une façon plus générale en matière de conchyliculture.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai peut-être été long dans mes réponses, mais les questions qui m'ont été posées, par M. Le Pors, par M. Yvon et par les différents intervenants, étaient essentielles ; elles interviennent dans un contexte difficile, tant en ce qui concerne la pêche, qu'en ce qui concerne le commerce international et la construction navale.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vos commissions s'en remettent à votre sagesse pour approuver ou rejeter ces crédits. J'ai essayé, au fil de cet exposé, de vous dire qu'il existe, dans chacun des domaines évoqués, une politique du Gouvernement. Celle-ci vise soit à développer ce qui existe, soit à limiter les conséquences néfastes de ce qui est. Pour cela, nous avons besoin de ce budget, c'est pourquoi je vous demande de l'adopter. (Applaudissements.)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports : IV. — Marine marchande et figurant aux états B et C ainsi que l'article 79 *ter*.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 23 456 255 F.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. Le groupe communiste a voté contre le crédit figurant au titre III. Je lui en donne acte.

« Titre IV, plus 159 823 830 F. »

Par amendement n° 216, M. Yvon propose de réduire le crédit figurant à ce titre de 10 millions de francs.

La parole est à M. Yvon.

M. Joseph Yvon. C'est en 1976 que le FIOM a été créé pour soutenir le marché du poisson. La subvention de l'Etat s'élevait alors à 57 millions de francs, auxquels s'ajoutaient 7 millions de francs provenant de la contribution des professionnels. L'année suivante, c'est-à-dire, en 1977, la subvention de l'Etat était ramenée de 57 millions à 24,5 millions de francs auxquels s'ajoutait un report de 32 millions de francs de l'exercice précédent, le FIOM n'ayant pas réussi à utiliser les crédits importants qui lui avaient été alloués l'année précédente.

En 1978, on enregistrait un nouveau report d'exercice, qui, cette fois, était de 27 millions de francs. C'est donc 44 p. 100 du montant de ses ressources que le FIOM capitalisait après trois ans d'existence.

Cette situation a permis au conseil de gestion du FIOM de renoncer à une partie des subventions de l'Etat — à concurrence de 12 millions de francs — au profit du groupement de financement de l'armement industriel — le GFAI — pour lui permettre d'aider les armements industriels dont les charges financières trop élevées poseraient des problèmes d'équilibre nécessitant une intervention de l'Etat.

Dans le compte rendu de la réunion du conseil de gestion du FIOM donné par une revue particulièrement bien informée, *La Pêche maritime*, je lis : « Dans la mesure où les crédits dont dispose le GFAI s'avèreraient insuffisants, le conseil de gestion pourrait examiner à nouveau de quelle manière il y aurait lieu de compléter sa participation. »

La position du FIOM est particulièrement opportune, puisque son existence est liée à la survie de la pêche. En effet, si le marché du poisson disparaît, il n'a plus de raison d'exister. Je ne puis donc qu'approuver la décision de son conseil de gestion et souhaiter vivement qu'elle se renouvelle, le soutien du marché se justifiant moins aujourd'hui, en raison de l'amélioration des prix, que le soutien à l'armement, qui est absolument vital.

Si j'ai la certitude que le conseil de gestion du FIOM acceptera de renouveler son soutien à l'armement par l'intermédiaire du GFAI, c'est bien volontiers que je retirerai mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 216 ?

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je voudrais donner un certain nombre d'explications à M. le sénateur Yvon ; si elles parviennent à le convaincre, je lui demanderai de retirer son amendement.

Je comprends bien son raisonnement. Le FIOM est de création récente ; les crédits dont il avait été doté n'avaient pas été consommés la première année ; il y a donc eu report sur l'année suivante, en même temps que lui étaient accordées des dotations complémentaires.

La deuxième année, la plupart des crédits ont été consommés, mais des reports ont quand même été effectués sur la troisième année, à savoir 1978.

J'ai pu me rendre compte que ces crédits étaient normalement consommés, et la diminution proposée par l'amendement générerait, j'en suis convaincu, cette institution, dont les formes d'intervention peuvent être très variées.

En présentant son rapport, M. le sénateur Yvon s'est inquiété de la situation actuelle de la pêche industrielle et il a pris l'exemple de la flotille de Lorient.

L'objectif du Gouvernement, comme je l'ai indiqué peut-être un peu rapidement, est de consolider la situation financière des armements sur la base de leurs résultats de 1977. Nous constatons que, comme en 1978, si vous ne modifiez pas le montant des crédits, en 1979, deux sortes d'aides seront apportées, et d'abord l'aide dite du GFAI. A ce titre, 12 millions de francs seront attribués aux armements, compte tenu des prêts financiers résultant de l'acquisition des navires les plus récents et de l'analyse des bilans et des comptes d'exploitation.

La flotille de Lorient, par exemple, qui est composée en grande partie de navires récents, aura bénéficié, en 1978, d'une part importante de cette aide — on peut l'estimer à quelque 4 millions de francs — ce qui a permis de maintenir les unités les plus performantes.

La seconde forme d'aide est celle du FIOM, qui est accordée au titre des plans de pêche. En raison de la limitation des quotas pour le lieu noir et le hareng, j'ai incité le FIOM à aider l'armement en tenant compte des charges directes d'exploitation et des charges fixes des navires. Au total, cette aide aura été, en 1978, de quelque 10 millions de francs, et la flotte de Lorient, spécialement touchée par la réduction des quotas, en aura bénéficié particulièrement.

J'ai donc demandé au F. I. O. M. — et cela correspond au vœu de M. le sénateur Yvon — que cette aide soit orientée vers l'allègement des charges liées à des acquisitions récentes de bateau.

En 1979, je compte poursuivre cette action spécifique d'aide à la pêche industrielle en tenant compte de ses contraintes financières et de la situation de la ressource ; ce sont les deux données dont il faut tenir compte.

Cette aide doit naturellement accompagner l'effort que j'attends de l'armement pour une meilleure gestion de cette ressource, pour redéployer son effort de pêche, afin de maintenir et l'outil et l'emploi.

Dans le cadre d'une cité comme Lorient — j'aurai pu citer Boulogne, comme M. Dumont l'a fait tout à l'heure — je mesure toute l'importance que de telles actions peuvent avoir, et je ferai le maximum. Mais enlever 10 millions de francs au budget pour inciter le Gouvernement à agir dans le sens où, en fait, il souhaite agir, serait, je pense, de mauvaise politique. Je considère — et j'espère que vous partagerez mon analyse, monsieur le sénateur Yvon — que vous avez satisfaction. C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement, qui irait finalement à l'encontre de l'objectif que vous poursuivez et qui nous générerait pour aider la flotte industrielle.

M. Joseph Yvon. Je demande la parole.

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

M. Joseph Yvon. Monsieur le ministre, je vous remercie des explications que vous venez de fournir. Vous m'avez indiqué que les crédits du F. I. O. M. pourraient être mis en partie, et jusqu'à concurrence de 10 millions de francs, à la disposition des chalutiers pour leurs plans de pêche. Je ne peux que vous en remercier, et je retire mon amendement.

Vous avez, dans votre exposé, parlé de « bruits » concernant Lorient. J'imagine que vous n'êtes pas convaincu de la véracité de l'information que j'ai donnée, à savoir que trois nouveaux bateaux sont à la veille de quitter le port de Lorient. Un document qui est en ma possession et qui émane du syndicat des armateurs de pêche de Lorient indique que « trois chalutiers ont quitté le port de Lorient en 1977 : le *Bournazel*, le *Président-Brien* et le *Rockall*. Maintenant, trois nouveaux chalutiers s'apprêtent à quitter ce même port en 1978 : le *Rocamadour*, le *Thierry-Pascal* et le *Cook*. » Ces bâtiments font partie des armements Jeco-Queré et Lucas.

Il ne faut pas que ces bateaux quittent Lorient. C'est la raison pour laquelle il est urgent d'étudier les dossiers de ces armements et de leur permettre de bénéficier d'une aide suffisante, qui éviterait sans doute la vente avant le 31 décembre 1978.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Les informations qui sont en ma possession ne sont pas contradictoires avec celles de M. Yvon. Nous essayons d'éviter la vente des bateaux dont il est question. Ceux-ci seraient vendus, d'après ce qui est dit, à des armements étrangers, avec lesquels, d'ailleurs, ils ont des intérêts — Côte-d'Ivoire et Afrique du Sud.

M. Joseph Yvon. C'est possible.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Mais, d'après ce qui m'a été dit, la maistrance de deux des trois navires devrait rester française. Cela n'est pas de nature à nous rassurer pour autant. Je puis vous assurer que mes services font le maximum pour essayer de résoudre les problèmes propres des armements. Mais, bien entendu, la décision ne nous appartient pas.

M. Joseph Yvon. Je vous remercie, monsieur le ministre. Je transmettrai votre réponse aux intéressés.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Joseph Yvon. Il est retiré, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.
(Ces crédits sont adoptés.)

ETAT C

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 120 970 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 57 315 000 F. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 1 415 260 000 F. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 968 806 000 F. » — (Adopté.)

Le groupe communiste a voté contre les crédits figurant aux titres IV, V et VI. Je lui en donne acte.

Article 79 ter.

M. le président. « Art. 79 ter. — Les coopératives maritimes d'avitaillement, régies par la loi du 4 décembre 1913, sont autorisées à réaliser 20 p. 100 de leur chiffre d'affaires en dehors de leurs sociétaires statutaires.

« Cette activité ne donnant lieu à aucune ristourne, les excédents réalisés entrent en résultat d'exploitation et sont imposables comme tels. » — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

— 5 —

NOMINATION**A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE**

M. le président. Je rappelle que la commission des finances a présenté une candidature pour un organisme extraparlémentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Henri Tournan membre de la commission centrale de classement des débits de tabac (décret n° 59-740 du 15 juin 1959).

— 6 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Serge Boucheny, Mmes Rolande Perlican, Danielle Bidard, MM. Fernand Chatelain, Raymond Dumont, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Pierre Gamboa, Jean Garcia, Bernard Hugo, Paul Jargot, Chares Lederman, Fernand Lefort, Anicet Le Pors, Mme Hélène Luc, MM. James Marson, Louis Minetti, Jean Ooghe, Marcel Rosette, Guy Schmaus, Camille Vallin, Hector Viron et Marcel Gargar une proposition de loi tendant à réaliser des travaux de couverture sur le boulevard périphérique de Paris.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 108, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu de M. Marcel Rosette, Mme Danielle Bidard, MM. Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Raymond Dumont, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Pierre Gamboa, Jean Garcia, Bernard Hugo, Paul Jargot, Charles Lederman, Fernand Lefort, Anicet Le Pors, Mme Hélène Luc, MM. James Marson, Louis Minetti, Jean Ooghe,

Mme Rolande Perlican, MM. Guy Schmaus, Camille Vallin, Hector Viron et Marcel Gargar une proposition de loi portant sur le financement des collectivités locales.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 109, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

— 7 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de MM. Robert Schwint, Roger Lise, Pierre Louvot et Jean Mézard un rapport d'information fait en vertu des dispositions de l'article 22, premier alinéa, du règlement du Sénat, au nom de la commission des affaires sociales, sur les problèmes relatifs aux accidents du travail et aux maladies professionnelles dans les Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais, à la suite de la création par cette commission d'un groupe de travail.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 107 et distribué.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, que je propose au Sénat de fixer au samedi 2 décembre 1978, à quatorze heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1979, adopté par l'Assemblée nationale (n°s 73 et 74, 1978-1979), M. Maurice Blin, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

— **Budget annexe des postes et télécommunications :**

M. Louis Perrein, rapporteur spécial (rapport n° 74, annexe 40) ;
M. Pierre Marzin, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 76, tome XX).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 2 décembre 1978, à trois heures quarante-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Errata au compte rendu intégral.

1^o DE LA SÉANCE DU 22 NOVEMBRE 1978

Page 3494, première colonne, article 11-IV, vingt-deuxième ligne :

Au lieu de : « ... l'article 119 bis du code général des impôts... »,

Lire : « ... l'article 119 bis (1^o) du code général des impôts... ».

2^o DE LA SÉANCE DU 23 NOVEMBRE 1978

Page 3566, première colonne, article 33-I, vingt-troisième et vingt-quatrième ligne :

Au lieu de : « ... 1^{er} janvier 1967... »,

Lire : « ... 1^{er} janvier 1969... ».

Même page, même colonne, article 33-VI, sixième ligne :

Au lieu de : « ... titres I^{er} et II de la loi n^o 51-695... »,

Lire : « ... titres I^{er} et II de la loi n^o 49-1098 du 2 août 1949, et par l'article 8 de la loi n^o 51-695... ».

Organisme extraparlamentaire.

Dans sa séance du 1^{er} décembre 1978, le Sénat a désigné M. Henri Tournan pour le représenter au sein de la commission centrale de classement des débits de tabac (décret n^o 59-740 du 15 juin 1959).

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 1^{er} DECEMBRE 1978

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Formation continue des travailleurs manuels de sociétés de personnel intérimaire.

2365. — 1^{er} décembre 1978. — M. Marcel Mathy attire l'attention de M. le ministre du travail et de la participation sur le problème suivant : les sociétés de personnel intérimaire utilisent quotidiennement les services de 180 000 salariés qui sont affectés principalement dans le secteur industriel, notamment dans le bâtiment (15,6 p. 100 des semaines-travail en 1976), la construction électrique et électronique (9,2 p. 100 des semaines-travail), la construction mécanique (8,2 p. 100 des semaines-travail), la fonderie et le travail des métaux (7,3 p. 100 des semaines-travail), l'industrie chimique (6,3 p. 100 des semaines-travail). Or les appareils de première formation et de formation continue de ces professions manuelles ne bénéficient que très faiblement des fonds dégagés sur la base des salaires de ce personnel au titre de la taxe d'apprentissage (0,50 p. 100 des salaires) et de la taxe de formation professionnelle continue (1,1 p. 100 des salaires), ces fonds étant utilisés principalement au bénéfice du personnel administratif et des cadres supérieurs des sociétés de personnel intérimaire. A son avis, il y a là une perte grave de moyens qui devraient normalement être affectés à la formation et au perfectionnement de travailleurs manuels. Pour y remédier, il conviendrait que les sociétés de personnel intérimaire soient tenues : 1^o de verser leur taxe d'apprentissage à des organismes des diverses professions suivant une répartition fixée au prorata de l'utilisation du personnel intérimaire dans les grandes branches d'activité ; 2^o d'utiliser leurs crédits de formation continue à des actions directes de perfectionnement des travailleurs manuels intérimaires ou de verser tout ou partie de ces crédits à des fonds de formation des diverses professions, suivant la même répartition que pour la taxe d'apprentissage. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour régulariser cette situation.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 1^{er} DECEMBRE 1978

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 1. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« 2. — Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — 1. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« 2. — Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« 3. — Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

Elimination des déchets : parution des textes d'application de la loi.

28302. — 1^{er} décembre 1978. — M. Charles Zwickert demande à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication des décrets en Conseil d'Etat prévus à l'article 16 de la loi n^o 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux, lesquels ont pour but de réglementer les modes d'utilisation de certains matériaux, éléments ou formes d'énergie afin de faciliter leur récupération ou celle des matériaux ou éléments qui leur sont associés dans certaines fabrications.

Jardins familiaux : parution des textes d'application de la loi.

28303. — 1^{er} décembre 1978. — M. Charles Zwickert demande à M. le ministre de l'agriculture de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication des décrets pris en Conseil d'Etat prévus à l'article 3 de la loi n^o 76-1022 du 10 novembre 1976 relative à la création et à la protection des jardins familiaux. Ces décrets doivent notamment régler les modalités d'application de cette loi ainsi que les normes minimales auxquelles les jardins familiaux devront satisfaire au regard de la protection de l'environnement et de la qualité de la vie afin de pouvoir prétendre aux subventions de l'Etat destinées soit à l'acquisition de leur emprise, soit à leur aménagement.

Rapatriés agents généraux d'assurance : indemnisation.

28304. — 1^{er} décembre 1978. — M. Paul Séramy expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre qu'il est d'usage, en cas de rupture de contrat intervenant entre une société d'assurances et un de ses agents généraux, que ce dernier reçoive une indemnité dite de clientèle équivalente au montant des trois années de commissions. Or les agents exerçant en Algérie en 1962, ont dû abandonner leur « portefeuille » et n'ont pu être dédommagés, les règles en usage n'ayant nullement prévu ce cas exceptionnel. Il lui demande s'il envisage de porter remède à cette situation, née d'un cas de force majeure, qui lèse les rapatriés titulaires de cette profession libérale.

Brevets d'invention : parution de textes d'application de la loi.

28305. — 1^{er} décembre 1978. — M. Pierre Salvi demande à M. le ministre de la justice de bien vouloir lui préciser les perspectives et échéances de publication des décrets en Conseil d'Etat prévus à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la loi n^o 78-742 du 13 juillet 1978, modifiant et complétant la loi n^o 68-1 du 2 janvier 1968 tendant à valoriser l'activité inventive et à modifier le régime des brevets d'invention.

*Agents de l'Etat et des collectivités locales de la catégorie A :
réforme du statut.*

28306. — 1^{er} décembre 1978. — **M. Pierre Salvi** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication des derniers textes d'application concernant la réforme de la catégorie A des agents de l'Etat et des collectivités locales en ce qui concerne plus particulièrement la réforme judiciaire et celle concernant leur statut.

*Exploitation du plateau continental :
parution de textes d'application de la loi.*

28307. — 1^{er} décembre 1978. — **M. Charles Ferrant** demande à **M. le ministre de l'industrie** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication du décret en conseil d'Etat prévu à l'article 4 de la loi n° 77-485 du 11 mai 1977, modifiant la loi n° 68-1180 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploration de ses ressources naturelles. Ce décret doit notamment fixer les modalités de la répartition de la redevance d'extraction entre les départements et les communes compte tenu de la situation géographique du gisement et des installations terrestres liées à son exploitation.

*Récupération des matériaux :
parution de textes d'application de la loi.*

28308. — 1^{er} décembre 1978. — **M. François Dubanchet** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication du décret pris en conseil d'Etat prévu à l'article 17 de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975, relatif à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux, lequel peut imposer l'utilisation d'une proportion minimale de matériaux ou éléments récupérés pour la fabrication d'un produit ou d'une catégorie de produits, et ce afin de contribuer à la sauvegarde de l'environnement ou de faire face à une situation de pénurie.

Surveillance pendant les interclasses : assurance des communes.

28309. — 1^{er} décembre 1978. — **M. Jean Colin** expose à **M. le ministre de l'éducation**, qu'en application de l'article 16 du décret du 28 décembre 1976, il a été décidé que la garde des enfants pendant les interclasses, et notamment lors des repas pris dans les cantines, était reportée désormais sur les municipalités, les services de l'éducation se trouvant déchargés de cette mission. Il lui demande si dans ce régime nouveau, les assurances contractées à titre scolaire pour les élèves reçoivent toujours application ou si une assurance différente doit être prise pour les interclasses et les heures de cantine, afin de garantir les enfants au titre de la responsabilité civile de la commune.

Plans d'épargne d'entreprise : part de l'employeur.

28310. — 1^{er} décembre 1978. — **M. André Bohl** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la réponse apportée à sa question écrite n° 26175 du 27 avril 1978 (publiée au *Journal officiel*, débats Sénat du 17 juin 1978) dans laquelle il lui était indiqué qu'une actualisation du plafond limite de la part versée par les employeurs dans le cadre des plans d'épargne d'entreprise était en ce moment à l'étude. Il lui demande de bien vouloir lui préciser l'état actuel de ces études et la suite que le Gouvernement envisage de réserver, notamment en 1979, aux conclusions de celles-ci.

*Chefs d'établissement du second degré :
paiement d'une indemnité de direction.*

28311. — 1^{er} décembre 1978. — **M. Victor Robini** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des chefs d'établissement du second degré et de leurs adjoints. Il lui demande pourquoi le décret d'application autorisant le paiement d'une indemnité de direction à cette catégorie de personnel de l'Etat n'a pas encore été publié alors qu'un crédit de 24,5 millions de francs figurait à cet effet dans le budget de l'éducation nationale. Il constate le fréquent retard des décrets d'application qui doivent normalement

suivre le vote du Parlement. Par ailleurs, il lui rappelle que la loi n° 75-620 du 11 juillet 1975 relative à l'éducation requiert implicitement l'institution d'un grade de « principal de collège », or la déception est vive chez les personnes concernées de ne pas voir la situation évoluer. Il lui demande quelles sont les mesures que le Gouvernement compte prendre en ce qui concerne la création de ce poste.

Chercheurs : cumul d'activités.

28312. — 1^{er} décembre 1978. — **M. Charles de Cuffoli** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur sa question n° 27180 du 4 août 1978. Sa réponse (*Journal officiel*, Débats du Sénat, 20 octobre 1978) traite du cas des directeurs d'unité ou de groupe n'occupant pas un emploi statutaire. Il lui signale également le cas d'un médecin chercheur de l'INSERM relevant du cadre des chercheurs régis statutairement par le décret du 12 mai 1964. Il lui demande dans quelles conditions ce médecin ayant le grade de directeur de recherche visé à l'article 2 du décret n° 64-419 du 12 mai 1964, également directeur d'unité ou groupe, peut cumuler son activité de chercheur pour laquelle il est rémunéré par l'INSERM avec les fonctions et les émoluments forfaitaires mensuels de médecin adjoint hospitalier à temps partiel dont les obligations de service normal comportent une activité hebdomadaire de six demi-journées (cf. art. 4 du décret n° 74-393 du 23 mai 1974). Il lui demande également si ce directeur de recherche peut se voir accorder une dérogation supplémentaire en vue d'ajouter au cumul des fonctions et rémunérations précitées les fonctions et rémunérations de chef de service à temps partiel dans un autre service d'établissement public hospitalier.

Transports périscolaires : subventions.

28313. — 1^{er} décembre 1978. — **M. Jean Ooghe** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur l'obstacle que constitue le décret n° 73-462 du 4 mai 1973 pour le développement du sport scolaire. L'Association sportive, scolaire et universitaire (ASSU), qui regroupe plus d'un million de jeunes licenciés, organise de nombreuses rencontres entre les différents établissements scolaires. Cette pratique est à encourager; elle constitue une des bases essentielles du sport de masse en France. Cependant de telles rencontres nécessitent de nombreux déplacements par car qui coûtent très chers aux organisateurs. Or le décret n° 73-462 du 4 mai 1973 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves, précise dans son article 12 que les transports périscolaires ne sauraient en aucun cas ouvrir droit à l'aide de l'Etat au titre du décret n° 69-520 du 31 mai 1969 sur le financement des transports scolaires. Ces dispositions interdisent toute subvention d'Etat, ce qui renforce les difficultés rencontrées par les organisateurs de ces déplacements. C'est pourquoi il lui demande ce qu'il pense d'une telle législation et s'il ne croit pas qu'il serait souhaitable de modifier le décret n° 73-462 du 4 mai 1973 en vue notamment de permettre l'attribution de subventions pour les transports nécessaires aux rencontres sportives organisées par l'ASSU.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

Secrétariat d'Etat auprès du Premier ministre.

*Congé postnatal des agents non titulaires de l'Etat :
publication du décret.*

27136. — 28 juillet 1978. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le Premier ministre** si le Gouvernement compte rapidement publier les textes d'application de l'article 21 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal. Il lui signale en particulier l'intérêt d'une publication rapide des décrets prévus qui fixent les conditions dans lesquelles les dispositions de cet article s'appliquent aux agents non titulaires de l'Etat et des collectivités locales et aux personnels des établissements et entreprises publics. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.*)

Réponse. — Pour ce qui concerne les personnels de l'Etat, le décret devant porter application aux fonctionnaires relevant de l'ordonnance du 4 février 1959, de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 en tant qu'elle modifie en son article 21, I, ladite ordonnance, a été élaboré

par le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique ; il va pouvoir être soumis au Conseil d'Etat dès que le ministre du budget lui aura donné son accord. A l'égard des agents non titulaires d'autre part, les conditions d'application dudit article 21 font l'objet d'un projet de décret actuellement soumis à l'examen des différents départements ministériels concernés.

*Veuves de fonctionnaires du Rhin et de la Moselle :
conditions d'attente de la pension de réversion.*

27895. — 31 octobre 1978. — **M. René Jager** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** sur le fait que les veuves de fonctionnaires faisant partie du « cadre local » pouvaient toucher au décès de leur mari et plus particulièrement durant les trois mois postérieurs à celui-ci, un traitement complet, ce qui permettait notamment d'attendre dans les meilleures conditions possibles la liquidation de la pension de réversion. Ce système en vigueur (par option) jusqu'en 1940 dans les départements du Rhin et de la Moselle présentait de grands avantages et une sécurité de revenus pour les veuves de fonctionnaires. Il lui demande dans ces conditions s'il ne conviendrait pas de le mettre éventuellement à l'étude pour une mise en application sur l'ensemble du territoire français.

Réponse. — Les articles R. 96 et R. 97 du code des pensions civiles et militaires de retraite prévoient d'ores et déjà diverses dispositions tenant compte du souci exprimé par l'honorable parlementaire d'améliorer la situation matérielle des veuves de fonctionnaires dans les mois qui suivent le décès de leur mari. Si le fonctionnaire était encore en activité l'article R. 96 précise que le maintien du traitement ou solde d'activité, augmenté éventuellement des avantages familiaux et du supplément familial de traitement, à l'exclusion de toutes autres indemnités, est assuré jusqu'à la fin du mois civil au cours duquel le décès est intervenu. De même, en cas de décès du fonctionnaire ou militaire retraité, la pension ou la rente viagère d'invalidité est payée jusqu'à la fin du mois civil. Conscient des difficultés financières et matérielles auxquelles sont confrontées les veuves dans les premiers mois qui suivent le décès de leur conjoint, le Gouvernement a, en outre, adopté dans le cadre du programme de simplification administrative une mesure tendant à accélérer le premier paiement de leur pension à la veuve et aux orphelins de fonctionnaire ou de militaire décédé en position de retraite. Cette nouvelle procédure qui consiste à inviter les ayants cause à transmettre le dossier de demande de pension directement au ministre du budget qui, en fonction des justifications produites, procède à la concession de la pension de réversion ou à l'attribution d'une avance immédiatement payable par les comptables du Trésor est en vigueur depuis le 8 avril 1978 et a fait l'objet de la circulaire du service des pensions du ministère du budget du 3 novembre 1977. Un décret en cours de signature modifiera les dispositions des articles R. 65, R. 102 et R. 104 du code des pensions civiles et militaires de retraite.

AGRICULTURE

Producteurs français de viande porcine : facilité de paiement.

27029. — 17 juillet 1978. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre ou proposer tendant à placer les producteurs français de viande porcine, en matière de financement, dans des conditions identiques à celles des producteurs des autres pays de la Communauté économique européenne par un aménagement des conditions de prêt bâtiment et un financement du cheptel mieux adapté.

Réponse. — Les producteurs français de porcs peuvent obtenir des prêts pour leurs investissements en bâtiments d'élevage dans des conditions très avantageuses, qui sont celles des prêts spéciaux de modernisation accordés dans le cadre des plans de développement européens aux taux de 3,25 p. 100 et 4,5 p. 100 et des prêts spéciaux d'élevage au taux de 5,5 p. 100. De plus, dans le cadre d'une adaptation du plan de nationalisation porcine, un allongement de la durée des prêts octroyés pour la construction des porcheries ainsi qu'un différé d'amortissement de un ou deux ans ont été décidés à la fin de l'an dernier. Enfin le régime des subventions pour ces investissements a conservé son caractère privilégié malgré la modification du système des aides aux bâtiments d'élevage. Pour l'achat du cheptel, la réglementation communautaire interdisant les financements bonifiés, les producteurs français se trouvent placés dans la même situation que les éleveurs de porcs des autres pays membres de la CEE. Enfin la mesure des distorsions de concurrence

avec nos partenaires doit considérer tous les facteurs de production. C'est pourquoi une mission d'évaluation comparée des coûts de production dans quelques pays de la Communauté a été confiée à un groupe de travail profession-administration qui doit remettre ses conclusions à la mi-novembre.

Enseignement de l'anglais à l'école forestière de Meymac.

27486. — 22 septembre 1978. — **M. Louis Longequeue** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** qu'au mois de juin dernier a été décidée la suppression du poste d'enseignement d'anglais qui était en « surnombre autorisé » à l'école forestière de Meymac. Il attire son attention sur le préjudice qui résulte d'une telle décision pour l'avenir professionnel des élèves de cette école, à recrutement national, compte tenu des nombreux débouchés qui leur sont offerts à l'étranger. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître quelles mesures il compte prendre afin que l'enseignement de cette langue fondamentale puisse être dispensé dans les meilleures conditions à l'école forestière de Meymac.

Réponse. — La mise en surnombre autorisé d'un poste de professeur d'anglais à l'école forestière de Meymac était liée à l'évaluation des besoins recensés au titre des classes autorisées pour cet établissement. La résorption du surnombre n'entraîne pas la suppression de cet enseignement qui peut continuer d'être dispensé à raison de sept à neuf heures hebdomadaires par un professeur vacataire.

Aides accordées aux jeunes agriculteurs : revalorisation.

27494. — 23 septembre 1978. — **M. Edouard Le Jeune** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait que les aides actuelles accordées aux jeunes agriculteurs, en particulier la dotation d'installation, les « prêts jeunes agriculteurs », les subventions à l'habitat autonome, sont condamnées sans doute à terme, du fait de leur plafonnement, à une certaine inefficacité. Il lui demande dans ces conditions de bien vouloir préciser les dispositions qu'il envisage de prendre à court ou à moyen terme tendant à prévoir une revalorisation constante de ces aides afin de leur garder la plus grande efficacité possible.

Réponse. — Il convient de souligner que les réglementations concernant les aides financières accordées par l'Etat en vue de faciliter une première installation réalisée par de jeunes agriculteurs ont fait l'objet d'aménagements récents. Ainsi le régime de la dotation d'installation des jeunes agriculteurs a-t-il été remanié par le décret n° 76-129 du 6 février 1976 qui a étendu le bénéfice de cette action à l'ensemble du territoire métropolitain et relevé les taux de cette aide dans les régions concernées depuis son institution. Le décret n° 78-125 du 2 février 1978 en a notamment assoupli les conditions d'obtention afin qu'elle puisse être attribuée à un plus grand nombre de bénéficiaires. Une nouvelle réglementation concernant les prêts à long terme bonifiés consentis par le Crédit agricole mutuel à cette catégorie d'agriculteurs est entrée en vigueur à cette même date (décret n° 78-123 du 2 février 1978, *Journal officiel* du 7 février). Elle prévoit une augmentation du plafond de ces prêts qui passe ainsi de 300 000 francs à 350 000 francs. De plus, un différé d'amortissement de deux ans est désormais accordé aux emprunteurs afin de diminuer leurs charges lors de l'installation. Enfin la subvention attribuée en vue d'encourager l'habitat autonome des jeunes agriculteurs a été fixée à 24 000 francs au lieu de 20 000 francs auparavant pour la zone de montagne et à 15 000 francs pour le reste du territoire par un arrêté interministériel du 17 mars 1978. Du fait que l'ensemble de ces aides ait fait l'objet de textes actualisant leurs réglementations il n'est pas envisagé dans l'immédiat de modifier leurs plafonds ou leurs montants.

Prêts aux jeunes agriculteurs (modification des modalités).

27565. — 5 octobre 1978. — **M. Henri Caillaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les difficultés que rencontrent les jeunes exploitants agricoles en suite de la réforme des prêts fonciers. Ne lui paraît-il pas convenable, à la lumière de l'expérience de plusieurs mois, de ramener leurs taux à 4,50 p. 100 et de porter à nouveau la durée de l'amortissement à trente années sous peine d'alourdir dangereusement les budgets des jeunes agriculteurs.

Réponse. — La réforme introduite dans le régime des prêts fonciers bonifiés par le décret et les arrêtés du 2 février 1978 vise à la fois à réduire pour l'Etat la progression de la charge de bonification afférente à ces crédits et à mieux adapter la distribution de l'aide publique en matière d'acquisitions foncières aux besoins des différentes catégories d'emprunteurs. L'augmentation rapide du coût de la ressource collectée par le Crédit agricole, conjuguée avec le maintien du taux des prêts fonciers au même niveau depuis près de 10 ans, a conduit à un tel alourdissement de la charge budgétaire qu'il était devenu indispensable d'actualiser les conditions d'attribution de ces prêts. Il a semblé, en effet, préférable au Gouvernement de modifier la réglementation en la rendant en particulier plus fidèle aux priorités actuelles de la politique agricole plutôt que de réduire le montant des contingents de prêts fonciers en fixant celui-ci à un niveau sans rapport avec la demande recevable au regard des textes, ce qui aurait contribué à allonger les délais de réalisation et constitué une source d'injustice entre les emprunteurs. La première de ces priorités concerne les acquisitions réalisées par les jeunes ainsi que par les bénéficiaires des actions du FASASA (mutants, migrants et p^{ro}mus sociaux) en raison de l'intérêt qu'elles présentent au regard de la politique des structures. Pour ces catégories d'exploitants, les conditions financières sont restées en fait sensiblement équivalentes à ce qu'elles étaient auparavant : la quotité de financement est maintenue à un maximum de 80 p. 100 dans la limite d'un plafond relevé de 300 000 francs à 350 000 francs ; les anciens taux de 4,5 p. 100 et 7 p. 100 sont fusionnés en un taux unique très voisin, 6 p. 100, applicable pendant les dix premières années du prêt, et un différé d'amortissement de deux ans permet, en outre, de réduire les charges au début de l'installation à un montant inférieur à ce qu'elles étaient dans le système précédent ; quant à la durée maximum, ramenée de trente à vingt-cinq ans, il est très rare en pratique qu'elle puisse être atteinte car l'annuité d'un prêt, majorée des autres charges afférentes à ces prêts et, le cas échéant, des charges de fermage supportées par l'exploitant, ne doit pas être inférieure au fermage qui serait dû par l'agriculteur si l'exploitation était prise à bail en totalité. Cette disposition, qui existait déjà dans la réglementation antérieure, traduit la volonté de permettre aux agriculteurs d'accéder à des terres disponibles sans viser toutefois à les encourager à acquérir systématiquement le sol qu'ils exploitent. Cependant la notion d'installation a été élargie pour tenir compte des observations faites, spécialement dans les régions de faire-valoir direct dominant où l'installation pose les problèmes financiers les plus cruciaux ; c'est ainsi qu'un jeune peut désormais s'installer progressivement et bénéficier pendant cinq ans à partir du moment où son exploitation atteint la moitié de la surface minimum d'installation, des conditions favorables autrefois réservées à la première opération d'acquisition. Cela étant, si l'application des nouveaux textes révélait que, sans remettre en cause l'esprit de la réforme, certaines de leurs dispositions pouvaient être améliorées, le Gouvernement n'excluerait pas d'y apporter éventuellement certaines modifications. Il semble néanmoins encore trop tôt pour tirer tous les enseignements de la mise en œuvre de cette réforme.

BUDGET

Acquisition par un fermier de l'exploitation précédemment louée : régime fiscal.

25229. — 11 janvier 1978. — **M. Maurice Schumann** expose à **M. le ministre du budget** que le régime prévu par l'article 705 du code général des impôts en faveur des acquisitions effectuées, par les fermiers, des immeubles ruraux qui leur sont loués, implique, d'après les termes formels de la loi, que la location soit enregistrée ou déclarée depuis au moins deux ans. Soit une exploitation louée par bail sous seing privé de neuf années à compter de la récolte 1965 jusqu'à la récolte 1973 : l'exploitant, proche de la retraite et ayant l'intention de céder à son fils, se trouve en location verbale jusqu'au 31 mai 1975, date à laquelle son fils le remplace. Il a omis de régulariser sa situation au regard tant de sa déclaration de location verbale que du paiement du droit de bail. Le fils, locataire verbal du 1^{er} juin 1975 au 30 septembre 1975 (déclaration verbale non établie) obtient du propriétaire un bail sous seing privé de neuf années à compter du 1^{er} octobre 1975. Ce bail est signé le 10 janvier 1976 et enregistré le 22 janvier suivant. Les droits d'enregistrement ont été réglés à cette occasion pour toute la période. Le fils a acquis le 17 octobre 1977 l'exploitation, alors mise en vente. Il lui demande s'il peut bénéficier du régime de faveur institué par l'article 705 du code général des impôts, après régularisation tant de sa situation que de celle de son père pour la période du 1^{er} octobre 1973 au 30 septembre 1975 ; l'article 705 ayant pour but essentiel de favoriser l'acquisition des propriétés agricoles par leurs exploitants, ainsi que le précise un jugement du tribunal de grande instance de Niort du 25 octobre 1976 (indicateur de l'enregistrement, n^o 561, août - septembre 1977).

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire appelle une réponse affirmative si le bail afférent à la période 1965-1973 a été enregistré et si l'acquéreur apporte la preuve que ce bail a été reconduit par tacite reconduction jusqu'au jour où le bail suivant a pris effet. Cette preuve, qui peut être rapportée par tous moyens compatibles avec les règles de la procédure écrite, pourra notamment résulter de la production de certificats délivrés par la mutualité agricole et attestant que son père jusqu'au 31 mai 1975, puis du 1^{er} juin 1975 au 22 janvier 1976, l'intéressé lui-même ont exploité en qualité de fermier les terres acquises le 17 octobre 1977. Bien entendu, il y aura lieu à régularisation du paiement du droit de bail.

Fiscalité des sociétés : cas particulier.

25618. — 24 février 1978. — **M. Jean Geoffroy** expose à **M. le ministre du budget** que l'article 808 A du code général des impôts dispose que « les opérations soumises au droit d'apport ou à la taxe de publicité foncière concernant les sociétés de capitaux sont taxables en France lorsque s'y trouve le siège de direction effective ou le siège statutaire, à condition que, dans ce dernier cas, le siège de direction effective soit situé en dehors des Etats de la Communauté économique européenne. L'article 809, paragraphe I (3^o), du code général des impôts précise que « les apports faits à une personne morale soumise à l'impôt sur les sociétés par une personne non soumise à cet impôt sont assimilés à des mutations à titre onéreux, dans la mesure où ils ont pour objet un immeuble ou des droits immobiliers, un fonds de commerce, une clientèle, un droit au bail ou à une promesse de bail ». Il lui demande si, compte tenu des deux articles ci-dessus rappelés, on peut en déduire : 1^o que l'apport d'un domaine agricole situé en France à une société de capitaux étrangère dont le siège serait situé en dehors des pays de la Communauté économique européenne et dont l'activité consisterait à regrouper la gestion de plusieurs domaines agricoles dont certains sont situés à l'étranger, ne serait pas considéré comme créant, pour cette société, une « direction effective » en France si l'exploitation de ce domaine était assurée en France par des préposés, simples exécutants, toutes décisions relatives aux méthodes de gestion, d'investissements, de constitution de réserves, de ventes des produits, de comptabilisation, étant du ressort de la société étrangère ; 2^o que le droit d'apport visé à l'article 808 A du code général des impôts comprend aussi bien le droit de 1 p. 100 que le droit défini à l'article 809, paragraphe I (3^o). En fait, qu'une opération juridique de cette nature ne serait soumise qu'au seul droit fixe.

Réponse. — 1^o et 2^o les apports en société dont l'auteur et le bénéficiaire sont définis à l'article 809-I (3^o) du code général des impôts sont expressément assimilés à des mutations à titre onéreux dans la mesure où ils ont pour objet un immeuble ou des droits immobiliers, un fonds de commerce, une clientèle, un droit à un bail ou à une promesse de bail. De telles opérations ne peuvent, dès lors, être regardées comme soumises au droit d'apport ou à la taxe de publicité foncière au sens du 1^o de l'article 808 A du code déjà cité. Cet article, en effet, qui a pour but d'éliminer les doubles impositions des rassemblements de capitaux à l'intérieur de la CEE ne vise que le droit de 1 p. 100. Par suite, si dans la situation évoquée par l'honorable parlementaire, l'apport fait à une société de capitaux étrangère d'un domaine agricole sis en France présente la double caractéristique d'être pur et simple et effectué par des personnes non passibles de l'impôt français sur les sociétés, il donne ouverture, en application des articles 809-I (3^o) et 810-III du code général des impôts, à la taxe de publicité foncière au taux de 8,60 p. 100 à laquelle viennent s'ajouter les taxes départementale, communale et régionale. Dès lors qu'elle participe de la nature d'un droit de mutation à titre onéreux, cette taxe est exigible en considération de la seule situation en France des biens apportés, quel que soit le pays où se trouve tant le siège de direction effective que le siège statutaire de la société bénéficiaire de l'apport.

Prix des spiritueux en France : taxation.

26148. — 27 avril 1978. — **M. Francis Palmero** rappelle à **M. le ministre du budget** que les producteurs français de spiritueux paient un « complément de prix » de 320 francs par hectolitre, au profit du monopole d'Etat de l'alcool, alors que les spiritueux étrangers sont dispensés de ce versement par un décret du 25 juillet et qu'ainsi les producteurs des huit autres pays du Marché commun, lorsqu'ils vendent en France, bénéficient d'un avantage prélevé sur le budget de l'Etat qui équivaut à 1,28 franc par litre de spiritueux à 40 degrés. Le Traité de Rome condamnant les pénalisations infligées aux autres pays du Marché commun, il lui demande s'il entend remédier à ce grave inconvénient pour la commercialisation des produits français.

Réponse. — Le problème évoqué par l'honorable parlementaire fait actuellement l'objet d'une procédure devant la cour de justice des communautés européennes à Luxembourg, suite à une question préjudicielle posée par le tribunal de grande instance de Lure relative à la compatibilité de la législation française telle qu'elle résulte de l'aménagement du monopole de l'alcool réalisé en 1977 conformément au souhait de la commission des communautés européennes, avec la réglementation communautaire. Il paraît donc prématuré d'envisager de nouvelles mesures alors surtout qu'un projet de règlement portant organisation commune du marché de l'alcool est en cours de discussion à Bruxelles.

Harmonisation de la législation avec les impératifs du Marché commun.

26150. — 27 avril 1978. — **M. Francis Palmero** rappelle à **M. le ministre de l'économie** que, depuis le 1^{er} janvier 1970, le Gouvernement français est en infraction avec la réglementation du Marché commun pour ne pas avoir supprimé les discriminations de sa législation nationale concernant: le monopole d'Etat sur l'alcool; la taxation unique au monde, créant six catégories de boissons spiritueuses; une réglementation de la publicité absolument arbitraire. Malgré les injonctions des autorités communautaires d'avoir à respecter ses engagements, le Gouvernement a toujours négligé de supprimer ces inégalités de traitement. Il lui demande ses intentions à cet égard. (*Question transmise à M. le ministre du budget.*)

Réponse. — Les trois discriminations évoquées par l'honorable parlementaire ont fait l'objet d'avis motivés adressés au Gouvernement français par la commission des communautés européennes au titre de l'article 169 du Traité de Rome. En ce qui concerne le monopole du service des alcools, l'aménagement réalisé par le décret du 25 juillet 1977 a donné satisfaction à la demande de la commission en attendant la mise en place d'une organisation commune du marché de l'alcool qui fait l'objet d'une proposition de règlement actuellement en cours d'examen à Bruxelles. S'agissant de la taxation de l'alcool, la discussion du projet de directive élaboré par la commission a été reprise dans le cadre de l'harmonisation des droits d'accises. Enfin des contacts ont été établis entre les départements ministériels intéressés et le Haut Comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme en vue de rechercher les mesures susceptibles d'amener la commission à suspendre la procédure engagée dans le domaine de la réglementation de la publicité en faveur des boissons alcooliques.

*Travailleurs indépendants :
abattement de 20 p. 100 sur le revenu imposable.*

26220. — 2 mai 1978. — **M. Hubert d'Andigné** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur l'insuffisante harmonisation des conditions d'imposition des travailleurs indépendants. L'article 7 de la loi de finances pour 1978 a accordé à ces derniers un abattement de 20 p. 100 sur le revenu imposable, identique à celui dont bénéficient les salariés, lorsqu'ils adhèrent à un centre de gestion agréé. Bénéfique dans son principe, cette mesure pénalise indirectement les entreprises non adhérentes à ces centres, ceci en dépit de la garantie de sincérité que confère à leur déclaration l'intervention d'un expert-comptable. En conséquence, il lui demande s'il entend proposer, dans un esprit de justice fiscale, des mesures accordant l'abattement de 20 p. 100 aux travailleurs indépendants non adhérents à un centre de gestion agréé.

Réponse. — La loi d'orientation du commerce et de l'artisanat a lié le rapprochement des conditions d'imposition des salariés et des non-salariés à une amélioration de la connaissance des revenus non salariaux. En application de cette disposition, le Gouvernement a soumis au Parlement, qui l'a adopté, un dispositif d'ensemble répondant à ce double objectif. Depuis l'imposition des bénéficiaires de l'année 1977, les industriels, commerçants, artisans et agriculteurs bénéficient de l'abattement de 20 p. 100 ou 10 p. 100 dans les mêmes limites que les dirigeants salariés détenant le contrôle de leur entreprise et ceci sous trois conditions: être imposés selon un régime réel, adhérer à un centre de gestion agréé, ne pas réaliser un chiffre d'affaires excédant une certaine limite. Les intéressés doivent d'abord être imposés selon un régime réel qui, ainsi que l'a souligné à plusieurs reprises le conseil des impôts, permet seul de parvenir à une connaissance satisfaisante des revenus. Cette contrainte ne concerne d'ailleurs, en fait, que les commerçants et artisans qui ne relèvent pas déjà obligatoirement, en raison de l'importance de leur chiffre d'affaires, d'un tel régime. C'est pourquoi, en vue de faciliter l'option des for-

faitaires pour le régime réel, deux mesures ont été prises: d'une part, la création d'un régime simplifié d'imposition comportant des obligations déclaratives très réduites; d'autre part, la possibilité pour les centres de gestion agréés utilisant le concours de professionnels qualifiés de tenir et de présenter directement la comptabilité de leurs adhérents ayant opté pour le régime simplifié. Cette dernière mesure permet aux intéressés de satisfaire, aux moindres frais, aux conditions prévues par la loi en ce qui concerne la tenue de leur comptabilité. Cela dit, l'imposition selon un mode réel n'élimine pas en elle-même les risques d'irrégularité formelle ou de mauvaise interprétation de la législation fiscale. Au contraire, l'intervention d'un centre de gestion agréé permet de lever ces obstacles à une bonne connaissance des revenus. Ces centres sont, en effet, à même d'informer leurs adhérents sur la législation fiscale, grâce à la collaboration d'un représentant de l'administration et, d'autre part, de garantir le sérieux de la comptabilité et la sincérité des déclarations. Quant au plafond des recettes, il se justifie, certes, pour des raisons budgétaires, mais aussi parce que l'assistance en matière de gestion s'adressait en priorité aux petites entreprises. Les centres de gestion ont donc été réservés au départ aux commerçants et artisans dont le chiffre d'affaires n'excédait pas le double des limites du forfait, plafond qui a été lui-même relevé au triple de ces limites par l'article 7 de la loi de finances pour 1978, soit respectivement 1 500 000 francs pour les ventes et la production et 450 000 francs pour les prestations de services. Ces chiffres viennent d'être portés, dans le cadre de l'examen en première lecture du projet de loi de finances pour 1979, respectivement à 1 650 000 francs et 500 000 francs par l'Assemblée nationale, puis 1 725 000 francs et 520 000 francs par le Sénat. La politique ainsi suivie paraît recueillir l'approbation la plus vive de la part des catégories socio-professionnelles concernées, puisqu'au 1^{er} septembre deux cent dix-neuf centres de gestion et cent cinquante-deux associations de membres de professions libérales avaient déjà été agréés par l'administration et regroupaient plus de deux cent mille adhérents.

Immatriculation temporaire des véhicules (réglementation).

26258. — 9 mai 1978. — **M. Jean-Pierre Cantegrit** demande à **M. le ministre de l'économie** de lui apporter des précisions sur les points suivants: la France est un des seuls pays qui n'accordent que pour une durée de six mois l'immatriculation en transit temporaire des voitures des résidents à l'étranger. L'obtention d'un TT pour une durée d'un an nécessite une déclaration sur l'honneur de l'acheteur, certifiant qu'il réside à l'étranger depuis plus de trois ans et qu'il n'est jamais venu en France durant cette période, même pour un bref séjour, que ce soit pour affaires ou pour prendre un congé. Les cachets des passeports permettent de vérifier l'exactitude de cette attestation. De surcroît, les services des douanes exigent la présentation d'une attestation de l'employeur ou du ministère de tutelle, certifiant que l'intéressé doit être réaffecté à l'étranger à l'issue d'un an. Or les pays voisins de la France accordent autant que cela est désiré par le propriétaire de la voiture, la mise sous plombs de douane, ou en entrepôt fictif, ce qui permet de reculer indéfiniment le paiement des taxes, alors que la réglementation française n'autorise qu'une seule mise sous plombs de douane, ce qui nécessite la francisation de la voiture à l'issue du deuxième congé en métropole. Cette réglementation restrictive détourne vers nos voisins, et tout particulièrement vers la Belgique, un nombre considérable et croissant de Français résidant à l'étranger, qui achètent leurs voitures françaises à Bruxelles, voyagent par les compagnies aériennes étrangères, séjournent dans des hôtels des pays voisins de la France et sont clients des concessionnaires belges de voitures françaises, il lui demande comment lui paraît acceptable la poursuite d'une telle situation, et lui rappelle que le 4 juin 1976, en réponse à une question posée par l'un de ses collègues sur le même sujet, le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, avait reconnu que nos partenaires de la Communauté économique européenne appliquaient d'une façon plus libérale le délai d'immatriculation temporaire des véhicules; il avait fait part à l'honorable parlementaire d'un projet d'harmonisation du trafic intracommunautaire et de réglementation en préparation à Bruxelles, en avançant que les règlements européens devaient s'aligner sur la pratique française. Or il est à constater que près de deux ans après cette déclaration, il n'en est rien, et que la législation française sur l'immatriculation temporaire des véhicules est moins libérale que celle de nos partenaires européens et incite les non-résidents, parmi lesquels se trouvent de nombreux Français à l'étranger, à acquérir et immatriculer des voitures françaises et étrangères dans les pays de la Communauté proche de la France, comme la Belgique, et ceci au détriment des commerçants français intéressés par la vente de ces véhicules,

des compagnies aériennes qui acheminent les non-résidents vers la France, des hôteliers qui les accueillent à leur arrivée. (Question transmise à M. le ministre du budget.)

Réponse. — Ainsi que le rappelle l'honorable parlementaire, le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances avait fait part au Sénat, le 4 juin 1976, d'un projet d'harmonisation, en trafic intracommunautaire, des réglementations nationales en matière d'importation temporaire de véhicules automobiles. Il s'agissait en fait de deux propositions de directives, dont les objectifs sont complémentaires, relatives l'une aux franchises fiscales à l'intérieur de la Communauté en matière d'importation en franchise temporaire de certains moyens de transport, l'autre aux franchises fiscales applicables aux importations définitives de biens personnels des particuliers en provenance d'un Etat membre. Elles ont été présentées au conseil par la commission des communautés, le 30 octobre 1975. Les organes communautaires consultés par le conseil ont, à présent, formulé leur avis respectif. Cependant, à ce jour, lesdites propositions n'ont fait l'objet d'aucun examen, au conseil. Cette situation ne doit pas être imputée à une volonté délibérée du conseil des communautés de refuser toute harmonisation dans ce domaine, mais paraît bien, au contraire, relever d'un souci de coordination entre les mesures de franchises fiscales, préparées avant 1976, et les mesures de franchises douanières proprement dites, à l'égard des pays tiers, envisagées depuis début 1976. En outre, à la suite de l'adoption par le conseil des communautés de la sixième directive du conseil relative à l'harmonisation des taxes sur le chiffre d'affaires, en date du 17 mai 1977, la commission a envisagé de présenter simultanément au conseil un ensemble de textes concernant les problèmes de franchises, tant au plan douanier qu'au plan fiscal, aussi bien pour les relations avec les pays tiers que pour les échanges intracommunautaires. En ce qui concerne le régime de l'importation en franchise temporaire (IFT) actuellement applicable dans les Etats membres, et notamment en France, et en Belgique, aux véhicules appartenant à des touristes, celui-ci découle des dispositions des conventions douanières de New York (1954) sur les facilités douanières en matière de tourisme et sur l'importation temporaire des véhicules routiers privés. Ce régime n'a pas été prévu pour permettre indéfiniment le report du paiement des droits et taxes éventuellement exigibles, mais pour éviter une double imposition des véhicules appartenant à des touristes se déplaçant temporairement hors de leur pays de résidence normale. Si le bénéfice du régime IFT est accordé pour des véhicules achetés en détaxe, il est bien évident que les taxes exigibles doivent être acquittées au bout d'un délai raisonnable, si le véhicule placé en IFT n'est pas réexporté. Ce régime ne peut, en effet, aboutir à accorder à des catégories particulières de personnes des exonérations fiscales dont d'autres catégories ne pourraient bénéficier. Normalement, la réexportation doit intervenir, conformément aux dispositions conventionnelles précitées, au plus tard, à l'expiration d'un délai de six mois pouvant être réparti sur une période de douze mois consécutifs. Le bénéfice du régime de l'IFT a, par ailleurs, été étendu à certaines catégories de personnes qui ne sont pas des touristes à proprement parler. Prenant en considération la situation particulière de ces personnes, le régime est alors parfois accordé pour une période plus longue que les six mois sur une période de douze mois mais dans la limite maximale de deux ans. Tel est, entre autres, le cas des ressortissants français exerçant habituellement leur activité professionnelle à l'étranger (coopération technique, administrative, militaire, etc.) et qui, à l'expiration de leur contrat, reviennent s'installer en France en attendant de recevoir une nouvelle affectation à l'étranger. Enfin, la plupart des pays permettent la constitution des véhicules en entrepôt douanier (mise sous plombs de douane). Ce régime d'entrepôt a pour effet de mettre un terme au régime de l'IFT. A l'issue du séjour en entrepôt, qui, en France comme en Belgique, est généralement d'un an, les intéressés ont la possibilité de bénéficier une nouvelle fois du régime IFT, s'ils en remplissent, à nouveau, les conditions. Mais, à l'expiration de cette nouvelle période, la situation douanière du véhicule doit être définitivement régularisée, donc, au plus tard, à l'expiration d'un délai global de deux ans. Que des personnes ne résidant pas en France acquièrent et fassent immatriculer un véhicule en France ou dans un pays de la Communauté, comme la Belgique citée par l'honorable parlementaire, pour séjourner partiellement ou en totalité dans l'un ou l'autre pays, elles ne pourront donc dans aucun de ces pays bénéficier du régime IFT pour un délai plus long. Dans ces conditions, si, comme le pense l'honorable parlementaire, un nombre considérable et croissant de Français résidant à l'étranger voyagent par des compagnies aériennes étrangères, séjournent dans des hôtels des pays voisins de la France et sont clients de concessionnaires étrangers de voitures françaises, il n'est nullement évident que cette situation résulte de divergences entre les réglementations douanières belge et française. La raison semble plutôt devoir en être recherchée dans les disparités éventuelles des prestations de services des différentes professions commerciales, qui, les unes et les autres, cherchent à influencer le choix des clients potentiels.

Groupement foncier agricole : capital.

26337. — 12 mai 1978. — **M. Charles-Edmond Lenglet** demande à **M. le ministre du budget** si un groupement foncier agricole (GFA) constitué conformément à la loi n° 70-1299 du 31 décembre 1970 peut être à capital variable, en application des articles 48 à 54 de la loi du 24 juillet 1867, et si, dans l'affirmative, il peut, en pareil cas, bénéficier d'avantages fiscaux, notamment de celui résultant de l'article 293-1 (4°) du code général des impôts.

Groupement foncier agricole : capital.

27560. — 5 octobre 1978. — **M. Charles-Edmond Lenglet** rappelle à **M. le ministre du budget** sa question écrite n° 26337, du 12 mai 1978, à laquelle il n'a toujours pas fait réponse, et lui demande si un groupement foncier agricole (GFA) constitué conformément à la loi n° 70-1299 du 31 décembre 1970 peut être à capital variable en application des articles 48 à 54 de la loi du 24 juillet 1867, et si, dans l'affirmative, il peut, en pareil cas, bénéficier d'avantages fiscaux, notamment de celui résultant de l'article 793-1 (4°) du code général des impôts.

Réponse. — M. le garde des sceaux, ministre de la justice, a fait connaître qu'il est généralement admis que toute société peut actuellement se constituer avec un capital variable, sauf si les dispositions législatives qui la régissent en décident autrement. Tel n'étant pas le cas des groupements fonciers agricoles, rien ne s'oppose à ce que leurs statuts prévoient la variabilité du capital. L'existence de cette clause ne met pas obstacle à l'application des avantages fiscaux dont ces groupements bénéficient.

Plus-values : imputation sur un exercice déficitaire.

26589. — 6 juin 1978. — **M. Henri Caillaud** rappelle à **M. le ministre du budget** que l'article 235 *quater* du code général des impôts soumet les profits de construction réalisés, en particulier par les personnes physiques, à un prélèvement dont le taux a été fixé successivement à 15 p. 100, 25 p. 100, 30 p. 100 et 33,33 p. 100. Cet article stipule que le prélèvement « s'impute sur le montant de l'impôt dû par le cédant au titre de l'année de la réalisation des plus-values ». Dans des circulaires administratives (instructions générales du 14 août 1963 et du 26 juin 1973), l'administration confère à ce prélèvement le caractère d'un minimum de perception qui n'est pas expressément stipulé par le texte de l'article 235 *quater*. En conséquence, une telle interprétation de l'administration est-elle compatible avec les dispositions de l'article 156 du code général des impôts qui dispose que l'impôt sur le revenu est établi d'après le montant total du revenu net annuel dont dispose chaque contribuable, déterminé sous déduction du déficit constaté pour une année dans une catégorie de revenus, avec possibilité, dans le cas où le revenu global de l'année n'est pas suffisant pour que l'imputation puisse être intégralement opérée, de reporter l'excédent du déficit sur le revenu global des années suivantes jusqu'à la cinquième inclusivement. En appliquant la doctrine administrative découlant des circulaires susvisées, il semble qu'un contribuable qui aurait subi un déficit dans une opération de construction immobilière et des plus-values taxables au prélèvement (libératoire ou non) dans une autre opération n'aurait pas la possibilité d'imputer le déficit de l'opération déficitaire sur les profits réalisés ni au cours d'une même année ni au cours des cinq années suivantes, le cas échéant. Or, puisque ce droit est expressément stipulé par l'article 156-1 du code général des impôts, il lui demande quelle est la situation de droit d'un tel contribuable.

Réponse. — Lorsqu'une opération de construction se traduit, en définitive, par une perte, il convient de distinguer selon que le contribuable a ou non bénéficié du prélèvement libératoire. Dans la première hypothèse, la moins-value subie ne peut, compte tenu de la nature même du prélèvement libératoire qui se substitue à l'impôt progressif, être assimilée à un déficit pris en charge dans le cadre de l'impôt sur le revenu par voie d'imputation sur le revenu global de l'année et, le cas échéant, de report sur le revenu global des cinq années suivantes. En effet, l'application d'un prélèvement libératoire qui conduit à taxer les profits résultant de l'opération de construction à un taux réduit, même si leur montant est très élevé, ne saurait avoir pour conséquence de permettre l'imputation d'une perte de même origine sur d'autres revenus effectivement taxés à un taux pouvant atteindre 60 p. 100. Par contre, lorsque le constructeur n'a pas bénéficié du prélèvement libératoire, mais a été normalement soumis à l'impôt sur le revenu, les dispositions de l'article 156-1 du code général des impôts s'appliquent : la moins-value définitive est imputée sur le revenu global

de l'année, le solde éventuel étant reporté sur le revenu global des cinq années suivantes. Bien entendu, en cas d'assujettissement partiel de l'opération au prélèvement libératoire, la moins-value définitive à imputer ne pourra, en aucun cas, excéder le montant des profits réalisés au cours de la même opération et qui auront été effectivement soumis à l'impôt sur le revenu selon les règles de droit commun. Cela dit, il va de soi que les règles d'imputation des déficits prévues à l'article 156-1 déjà cité, ne sauraient avoir pour effet de permettre l'imputation des pertes provenant d'une opération de construction sur la base du prélèvement applicable au titre d'une opération ultérieure.

*Bénéfices agricoles forfaitaires à l'hectare :
disparités fiscales entre les départements.*

26643. — 8 juin 1978. — **M. Eugène Bonnet** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur les distorsions importantes qui existent fréquemment entre les bénéfices agricoles forfaitaires à l'hectare concernant des terrains de nature et de rendement identiques mais situés dans des départements différents, encore que limitrophes. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas opportun de prescrire à ses services, avant les réunions des commissions départementales, une concertation régionale permettant d'harmoniser les bases d'évolution, de manière à assurer davantage de justice dans l'imposition des intéressés.

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 64-2 du Code général des impôts, l'évaluation du bénéfice forfaitaire à l'hectare doit être faite de telle façon que les chiffres fixés dans un département correspondent à ceux établis dans un département voisin pour des terres de productivité semblable. L'homogénéisation prévue par la loi se réalise, en fait, à deux niveaux. Tout d'abord, les représentants locaux de l'administration soumettent aux commissions départementales des chiffres de bénéfices comparables pour des départements voisins dont les terres ont des productivités semblables. Ensuite, lorsque des distorsions apparaissent dans les décisions prises par ces organismes, la commission centrale des impôts directs peut avoir à en connaître sur appel, soit de l'administration, soit de la profession. Cet organisme arrête alors, en dernier ressort, les chiffres de bénéfices en respectant le principe fondamental de l'homogénéité des évaluations. Cette procédure de fixation des bénéfices agricoles forfaitaires paraît de nature à répondre aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire.

Prix d'achat des titres-restaurant : participation patronale.

26653. — 8 juin 1978. — **M. Serge Mathieu** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur la circonstance que le plafond d'exonération des charges sociales et fiscales sur le montant de la participation patronale au prix d'achat des titres-restaurant n'a pas subi d'augmentation depuis le 1^{er} janvier 1975. Il lui demande si le Gouvernement n'envisagerait pas une nouvelle majoration, correspondant à la hausse de l'indice des prix alimentaires depuis la date précitée. Une telle mesure, d'une portée budgétaire limitée, constituerait en effet une mesure sociale à laquelle seraient particulièrement sensibles les salariés appelés à en bénéficier.

Réponse. — Le Gouvernement a proposé au Parlement, dans le cadre du projet de loi de finances pour 1979, de porter de 5 F à 8,50 F, à compter du 1^{er} janvier 1979, la limite dans laquelle le complément de rémunération résultant de la contribution des employeurs à l'acquisition des titres-restaurant par les salariés est exonéré d'impôt sur le revenu et des taxes et participations assises sur les salaires.

*Dissolution d'une société de fait agricole : régularisation
des déductions opérées au titre de la taxe sur la valeur ajoutée.*

27050. — 17 juillet 1978. — **M. Charles Durand** a l'honneur d'appeler l'attention de **M. le ministre du budget** sur le texte visant la régularisation des déductions opérées en ce qui concerne les taxes sur le chiffre d'affaires (taxe à la valeur ajoutée), conformément à l'article 210 du code général des impôts, annexe II. Deux exploitants agricoles, le père et le fils, exerçant sous la forme d'une société de fait, avaient régulièrement opté pour le régime simplifié d'imposition à la taxe sur la valeur ajoutée agricole, avec effet du 1^{er} janvier 1974, et souscrit normalement, depuis cette date, aux diverses obligations fiscales imposées à cette société. Ladite société prenait fin le 31 décembre 1977 et, à compter du 1^{er} janvier 1978, chacun des ex-associés continuait à exploiter sous la forme individuelle, et en parfaite collaboration, les terres louées par chacun d'eux,

les cessionnaires restant l'un et l'autre assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée. Suite à ce changement, l'administration invitait les intéressés à tenir compte, dans leurs déclarations fiscales, des diverses régularisations prévues à l'occasion de cessions et relatives aux différentes déductions dont la société avait bénéficié. Cette application stricte des textes engendre, pour ces contribuables, de grandes difficultés financières, les obligeant à régler rapidement des sommes importantes. Si le bénéfice des déductions n'est pas pour autant perdu définitivement pour ces cultivateurs, il n'en résulte pas moins qu'après deux très mauvaises années, les avances réclamées par le Trésor mettent dans une situation périlleuse la trésorerie de leur entreprise. Il est de plus précisé que des intérêts importants d'emprunts grèvent, d'autre part, lourdement les charges d'exploitation. En prenant l'exemple de cette situation particulière connue pour démontrer les conséquences, graves, et apparemment inéquitables, de certaines interprétations de caractère administratif, l'auteur souhaiterait que la notion de cession ne soit pas retenue en la matière entre un père cultivateur et son fils jeune agriculteur qui, en fait, continuent à exploiter comme antérieurement les mêmes terres, dans des conditions particulièrement identiques et dans des circonstances particulièrement difficiles.

Réponse. — La cession d'un bien ne peut demeurer sans conséquence au regard de la loi fiscale, même si ce bien a fait l'objet d'une exploitation conjointe, pour être ensuite exploité « en parfaite collaboration ». Ainsi, la cession d'une exploitation entre un père cultivateur et son fils, tous deux assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée, doit normalement donner lieu à régularisation des déductions opérées au titre des biens constituant des immobilisations acquises depuis moins de cinq ans et de la préparation des récoltes en terre; en outre, le cédant doit acquitter la taxe sur la valeur des biens neufs en stock (engrais, semences, etc.) et la facturer au cessionnaire. Toutefois, il est admis, si la mutation porte sur l'ensemble de l'exploitation agricole, que les opérations décrites ci-dessus ne soient pas effectuées par le cédant à condition que le cessionnaire s'engage à procéder ultérieurement aux régularisations auxquelles le cédant aurait dû procéder lui-même s'il avait continué son exploitation. En l'absence de précisions relatives à la constitution, l'exploitation et la dissolution de la société de fait, la mise en œuvre de ces principes ne pourrait être vérifiée au cas particulier que si par l'indication et l'adresse du redevable concerné l'administration était mise en mesure de procéder à une enquête.

*Calcul des prestations d'alcool vinique :
application aux coopératives.*

27075. — 21 juillet 1978. — **M. Henri Caillavet** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur une situation irritante concernant les prestations d'alcool vinique. Il lui demande pour quelles raisons, alors que les producteurs indépendants, dont la récolte est inférieure à vingt-cinq hectolitres de vin, ne sont pas assujettis à cette obligation, il n'accepterait pas, sur le volume global de la production de vin d'une coopérative, de « rabattre » par coopérative-livreur vingt-cinq hectolitres de vin dans le calcul des dites prestations d'alcool vinique; et si une semblable procédure ne lui paraît pas plus conforme à l'équité.

Réponse. — Le principe de la fixation d'un seuil d'assujettissement à la fourniture des prestations d'alcool vinique est posé par le règlement (CEE) n° 1930/76 du conseil du 20 juillet 1976, pris en application de l'article 24 du règlement (CEE) n° 816/70 du conseil du 28 avril 1970. Ce texte qui institue une exonération, et non un abattement, vise exclusivement les producteurs isolés, à l'exclusion, par conséquent, des adhérents de caves coopératives. Cette mesure répond à l'unique souci d'éviter à des petits producteurs isolés qui, pour la plupart, ne commercialisent pas leur production mais la destinent à leur consommation familiale, des sujétions disproportionnées par rapport au volume des vins concernés, tandis que les caves coopératives disposent, quant à elles, d'un volume important de sous-produits de la vinification. Il ne peut être envisagé, pour répondre au souhait exprimé par l'honorable parlementaire, d'aller à l'encontre de mesures communautaires dont le respect s'impose aux Etats membres et qui, de surcroît, s'insèrent dans le contexte d'une politique de promotion de la qualité. L'obligation faite aux viticulteurs de livrer un certain volume d'alcool à partir de la distillation de leurs mares et de leurs lies de vin constitue en effet la seule mesure qui permette efficacement de s'assurer de l'application de l'interdiction de surpressurage des vendanges et de pressurage des lies, et d'éviter ainsi la mise sur le marché de vins de qualité médiocre qui perturbent les cours à la production.

Acquisition de servitudes par les communes : droit de timbre.

27462. — 21 septembre 1978. — **M. Maurice Janetti** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la soumission aux droits de timbre et d'enregistrement des acquisitions de servitudes de droit privé réalisées par les collectivités publiques. L'acquisition de telles servitudes (droit de passage, servitudes de non-clôture, droit de chasse et toute convention, notamment d'ouverture d'espaces verts au public, s'analysant comme une cession de droits réels immobiliers) présente fréquemment un réel caractère d'utilité publique. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui préciser si ces acquisitions peuvent faire l'objet de la déclaration d'utilité publique spécialement prévue par l'article 311-4 du code des communes et l'article 1042 du code général des impôts pour les acquisitions amiables urgentes leur permettant de bénéficier d'une exonération de droits de timbre et d'enregistrement.

Réponse. — Les dispositions de l'article 1042 du code général des impôts ne sont applicables qu'aux biens susceptibles d'être expropriés. Or, si les servitudes peuvent être éteintes par voie d'expropriation, elles ne peuvent être ainsi établies que lorsqu'un texte spécial l'autorise. Dans cette hypothèse, l'acquisition amiable d'une servitude est susceptible d'être admise au bénéfice de l'exonération prévue à l'article 1042 déjà cité sous réserve que la constitution de ce droit réel ait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique selon la procédure d'urgence et dans l'un des buts fixés par ledit article.

COMMERCE ET ARTISANAT*Encombrement du rôle des tribunaux de commerce.*

22475. — 13 janvier 1977. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur le nombre particulièrement important de certains litiges qu'ont à connaître les tribunaux de commerce. Ce contentieux oppose des sociétés à succursales multiples et tel ou tel de leurs gérants débiteurs vis-à-vis de ces sociétés de sommes importantes à la suite d'une gestion déficitaire. Il lui demande de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin d'éviter ce genre de situation particulièrement préjudiciable tant pour la société que pour les gérants. Et s'il ne conviendrait pas à cet égard de rechercher une nouvelle formule susceptible de limiter au montant de la seule caution versée par le gérant au moment de la signature du contrat, la responsabilité de celui-ci vis-à-vis de son bailleur. Cette mesure pourrait être prise pour un temps limité car un grand nombre de ces litiges survient au bout de la première année de gérance.

Réponse. — Le statut des gérants non salariés des succursales de maisons d'alimentation de détail est régi par les articles L. 782-1 à L. 782-7 du Livre VII, titre huitième du code du travail. Aux termes de l'article 782-3 de ce code, des accords collectifs fixent les conditions auxquelles doivent satisfaire les contrats individuels passés entre succursalistes et gérants en ce qui concerne la validité, la durée, la résolution et le champ d'application des contrats de gérance. C'est dans le cadre de ces accords, assimilables à des conventions collectives, que les problèmes posés par les déficits d'exploitation doivent être réglés. Grâce aux efforts des parties concernées et des administrations de tutelle et, plus particulièrement des services compétents du ministère du travail et de la participation, les clauses de ces accords réglant ce problème ont été progressivement précisées et améliorées. En outre, le département du commerce et de l'artisanat a particulièrement insisté pour que les gérants reçoivent avant leur prise de fonction une formation professionnelle qui évitera que des déficits d'exploitation dus à l'inexpérience des gérants apparaissent lors de leur première année d'exploitation. C'est, en effet, par ces moyens, plutôt que par une réglementation des cautions que le problème posé par les déficits d'exploitation paraît devoir être réglé.

Concurrence : limitation des remises.

22799. — 17 février 1977. — **M. Roger Poudonson** se référant à la réponse à sa question écrite n° 21075 du 28 août 1976 relative à un projet tendant à instaurer un nouveau régime de limitation des remises susceptibles d'être soumis à l'examen et au vote du Parlement, demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** de lui préciser la nature, les perspectives et les échéances des études entreprises par ses services en liaison avec ceux du ministère de l'éco-

nomie et des finances, compte tenu qu'il indiquait alors que ces études devaient être « rapidement achevées en raison du lien qui existe entre l'incidence des remises sur le jeu de la concurrence, d'une part, et le commerce, d'autre part ».

Réponse. — Le département du commerce et de l'artisanat est particulièrement attaché au rétablissement des conditions d'égalité concurrence entre les circuits commerciaux. Il a donc appelé, à de nombreuses reprises, l'attention du ministre de l'économie sur la nécessité d'empêcher que le jeu de la concurrence ne soit faussé par l'existence de remises occultes ou différentielles. Ces pratiques sont, d'ores et déjà, susceptibles d'être sanctionnées au titre de la législation économique car elles sont le plus souvent discriminatoires. Pour en rendre la répression plus aisée, la loi 77-806 du 19 juillet 1977 relative au contrôle de la concentration économique et à la répression des ententes et des positions dominantes a institué une commission de la concurrence devant laquelle ces problèmes peuvent être soulevés. En outre, les problèmes que posent les relations commerciales entre les entreprises ont fait l'objet d'une circulaire du 10 janvier 1978 publiée au *Journal officiel* du 12 janvier 1978 dont le chapitre I est consacré aux pratiques discriminatoires de prix ou de conditions de vente.

Mesures en faveur des commerçants âgés : décrets.

24544. — 8 novembre 1977. — **M. Paul Jargot** expose à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** que de nombreux artisans et commerçants âgés attendent la parution des décrets d'application de la loi n° 77-531 du 26 mai 1977 instituant des mesures en leur faveur. Il lui demande quels sont les obstacles qui empêchent la parution de ces décrets.

Réponse. — Le décret d'application de la loi n° 77-531 du 26 mai 1977, modifiant la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés a été signé le 1^{er} décembre 1977 et publié au *Journal officiel* du 3 décembre 1977.

ECONOMIE*Pratiques commerciales (interdictions des prix d'appel).*

24292. — 6 octobre 1977. — **M. Michel Sordel** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat** sur l'attitude agressive, frisant la concurrence déloyale, de certains magasins à grande surface vis-à-vis de diverses branches de commerce, et consistant en la pratique ostensible des prix d'appel. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître s'il envisage des mesures susceptibles de mettre fin à de tels agissements, qui tendent à l'élimination du commerce indépendant et dont il est à craindre que le consommateur, en définitive, fasse les frais. (*Question transmise à M. le ministre de l'Économie.*)

Réponse. — La pratique du prix d'appel consiste pour un détaillant à offrir ou à vendre des articles choisis souvent pour la notoriété de leur marque soit en prélevant une marge bénéficiaire nettement inférieure à celle qu'il applique aux articles de marque concurrente, soit avec une marge exceptionnellement basse, compte tenu à la fois de la nature et de la forme du produit. Ce procédé, dont le mérite est en général d'aviser la concurrence par les prix, présente néanmoins certains inconvénients pour les fabricants ou le commerce traditionnel. Pratiquée à la fois de façon caractérisée et systématique, la vente à prix d'appel peut conduire à mettre en cause la bonne foi du détaillant dans ses rapports avec son fournisseur ou à conférer à sa demande un caractère anormal au sens de l'article 37 (1^o) de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945. En conséquence, le refus de vente qui, en pareil cas, serait opposé par le fournisseur ne tomberait pas sous le coup de l'interdiction édictée par le texte précité. La circulaire du 30 mai 1970 relative à certaines mesures d'assainissement de la concurrence et le communiqué relatif à la pratique dite « des prix d'appel » et à l'application des dispositions légales concernant les ventes à perte publié au *BOSP* du 3 juin 1970 ont fait un large commentaire de cette position administrative. Plus récemment, les problèmes d'abaissement sélectif des prix ont fait l'objet d'un développement dans un chapitre de la circulaire du 10 janvier 1978 relative aux relations commerciales entre entreprises. Cette nouvelle circulaire reprend les principes à respecter en matière de ventes à perte et à prix d'appel, mais va plus loin dans la poursuite des distorsions les plus criantes et les pratiques préjudiciables au consommateur, en indiquant que le prix d'appel abusif peut être assimilé, dans certains cas, à une publicité trompeuse de nature à induire en

erreuse le consommateur, notamment lorsque les articles sur lesquels porte la publicité ne sont pas disponibles à la vente. Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, cette pratique pourrait donc être poursuivie au titre de l'article 44 de la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat du 27 décembre 1973 qui sanctionne la publicité mensongère.

Travaux publics : crise de la profession.

2644. — 8 juin 1978. — **M. Eugène Bonnet** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur la crise particulièrement grave que traverse actuellement la profession des travaux publics. Il lui demande quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour améliorer rapidement la situation de cette branche essentielle de l'activité économique du pays.

Réponse. — Par sa nature particulière, comme par la place qu'il tient dans la croissance économique d'ensemble de notre pays, le secteur du bâtiment et des travaux publics a toujours fait l'objet de la part des pouvoirs publics d'une attention spécifique. L'étude à laquelle il a été récemment procédé sur les perspectives à moyen terme de ce secteur conduit à la conclusion que les difficultés rencontrées par certaines entreprises et que souligne l'honorable parlementaire impliquent à côté de mesures de soutien à l'activité des actions plus structurelles d'adaptation. S'agissant des mesures de soutien à l'activité du bâtiment et des travaux publics, un effort particulier sera entrepris pour redistribuer, en faveur des régions où le BTP est prédominant et qui connaissent des difficultés, les crédits budgétaires 1978 dont le degré d'utilisation apparaîtrait insuffisant ; de même la procédure de délégation des crédits budgétaires sera accélérée de sorte que le lancement des programmes pour 1979 puisse intervenir dès le début de l'année prochaine. Ces mesures ponctuelles seront complétées par des actions à plus long terme destinées à préserver la rentabilité des entreprises (par la détection des offres anormales et la réduction des retards de paiement pour les marchés publics) et à favoriser leur développement (par l'institution de contrats de croissance, le renforcement des fonds propres des entreprises performantes et la promotion des exportations). Par ces décisions qui devraient trouver leur application dans les délais très rapprochés, le Gouvernement manifeste sa volonté d'accompagner et de soutenir les efforts d'adaptation développés par les entreprises elles-mêmes, afin que le secteur du bâtiment et des travaux publics continue à jouer pleinement, ainsi que l'honorable parlementaire en souligne la nécessité et dans un environnement sensiblement transformé, son rôle particulier dans l'économie nationale.

Travaux publics : aide de l'Etat.

26735. — 16 juin 1978. — **M. René Tinant** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à venir en aide aux entreprises de travaux publics et s'il compte notamment procéder à la mise à la disposition des collectivités locales, lesquelles constituent des maîtres d'œuvre très importants, des crédits supplémentaires permettant d'engager des travaux, lesquels relanceraient les activités des entreprises de ce secteur.

Réponse. — Comme le sait l'honorable parlementaire, le Gouvernement a arrêté au début du mois de juillet un ensemble de quatorze mesures techniques destinées au soutien et, au-delà, à l'aide au développement industriel du secteur du bâtiment et des travaux publics. Parmi ces mesures de soutien, il convient de noter en particulier, dans le domaine du logement, l'engagement immédiat de 150 millions de travaux pour l'amélioration du parc d'HLM sur des opérations prioritaires, au taux exceptionnel de subvention de 30 p. 100, tandis qu'une part (500 millions de francs) du 0,9 p. 100 patronal sera orientée vers cet objectif. D'une part, le programme d'investissements que les entreprises nationales pourront engager en 1979 a été fixé par le conseil de direction du fond de développement économique et social à 37,4 milliards de francs, soit une progression de 22 p. 100 par rapport à 1978 et de 50 p. 100 par rapport à 1977. En ce qui concerne les moyens de financement mis à la disposition des collectivités locales, qui sont parmi les principaux maîtres d'ouvrage dans le secteur du bâtiment et des travaux publics et sur lesquels l'honorable parlementaire attire l'attention, il est rappelé qu'un effort particulier a déjà été prévu pour l'exercice 1978. L'enveloppe que la caisse des dépôts et les caisses d'épargne ont été autorisées à consacrer à ce type de concours a été fixée en effet à 20 milliards de francs, montant qui, comparé à celui de 17,9 milliards de francs utilisé en 1977, représente une progression de 11,7 p. 100. A ces mesures s'ajoutent celles que les autres organismes prêteurs mettent à la disposition des

collectivités locales. Ces concours seront comparables en 1978 à ceux qui ont pu être accordés en 1977, soit 6,5 milliards de francs, par la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales (CAECL) et 1,4 milliard par le crédit agricole, non compris, pour ce dernier organisme, les prêts à moyen terme accordés par les caisses régionales, dont le montant n'est pas déterminé. C'est ainsi à un total minimum de 28 milliards de francs que s'élèvera en 1978 le montant des prêts que les collectivités locales pourront contracter auprès des principaux établissements prêteurs. A ce chiffre, il convient d'ajouter le montant des emprunts que les collectivités locales pourront mettre directement sur le marché : il pourrait atteindre, selon les prévisions actuellement disponibles, un montant de l'ordre de 1,9 milliard de francs en progression de 51 p. 100 par rapport à 1977.

Approvisionnement à des prix raisonnables des produits nécessaires aux exploitations agricoles.

26957. — 3 juillet 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur une réponse apportée à sa question écrite n° 21709 en date du 5 novembre 1976, concernant l'amélioration du fonctionnement des circuits de distribution tendant à faciliter l'approvisionnement de l'agriculture à des prix raisonnables. Il lui avait indiqué que des enquêtes approfondies avaient été prescrites sur les circuits et les méthodes de distribution de certains produits, notamment des engrais. Il lui demande de bien vouloir lui préciser l'état actuel de ces études et la suite qu'il envisage éventuellement de réserver à leurs conclusions. (*Question transmise à M. le ministre de l'économie.*)

Réponse. — Les études entreprises sur les circuits et les méthodes de distribution de divers produits nécessaires à l'agriculture, notamment des engrais, se poursuivent à l'heure actuelle. Il s'agit, en effet, d'enquêtes particulièrement complexes dans la mesure où elles doivent permettre d'établir un bilan économique d'ensemble. Au surplus, il est rappelé à l'honorable parlementaire que, depuis la mi-août, la liberté totale dans la fixation des prix des produits industriels a été accordée, entre autres, aux fabricants d'engrais. Cette liberté, qui a été accompagnée d'un ferme rappel de la nécessité de recourir à la concurrence, devrait se traduire, notamment pour les produits d'origine chimique nécessaires à l'agriculture, par une évolution modérée des prix, voire par des baisses sur certains d'entre eux. Enfin, l'ensemble des pratiques ou règles, professionnelles ou administratives, susceptibles de fausser ou de restreindre l'exercice d'une libre concurrence, laquelle ne peut que profiter aux utilisateurs finals, fait l'objet d'examen approfondis. Certains des dossiers qui ont été ou seront ainsi établis, pourront, en tant que de besoin, être soumis, pour avis, à la commission de la concurrence, instituée par la loi n° 77-806 du 19 juillet 1977.

Commission de la concurrence : statistiques.

27336. — 31 août 1978. — **M. Anicet Le Pors** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui fournir les statistiques des décisions ministérielles relatives, depuis leur création, aux avis de la commission technique des ententes et positions dominantes et des commissions de la concurrence qui lui ont succédé, en distinguant notamment les rubriques suivantes : abolition, abolition sous condition, injonction simple d'abandon ou de modification de certaines pratiques, modification ou abandon de certaines pratiques sous surveillance de l'administration, injonction de dissolution de l'entente sans menace de transmission au parquet, transmission conditionnelle au parquet, transmission au parquet et en retenant la périodicité qui lui apparaîtra la plus significative.

Réponse. — L'évolution du droit et de la politique de la concurrence peut être décomposée en quatre périodes significatives, dont chacune a été marquée par un renforcement des dispositions légales et réglementaires. Ces textes sont les suivants : décrets n° 53-704 du 9 août 1953 et n° 58-545 du 24 juin 1958 (mise en place de la procédure de la répression des ententes et création de la commission technique des ententes) ; loi de finances (art. 3) n° 63-628 du 2 juillet 1963 (prohibition de l'abus de position dominante) ; ordonnance n° 67-835 du 28 septembre 1967 (généralisation de la prohibition des pratiques concertées à tous les biens, produits et services, mais en même temps possibilité d'exonération si les pratiques contribuent à l'amélioration du progrès économique) ; loi n° 77-806 du 19 juillet 1977 relative au contrôle de la concentration économique et à la répression des ententes illicites et des abus de position dominante ; décret n° 77-1189 du 25 octobre 1977 pris pour son application (création de la commission de la concurrence, extension de la saisine, institution de sanctions pécuniaires). Une telle présentation fait ressortir la corrélation entre le renforcement du droit positif et l'accroissement de la sévérité des décisions ministérielles.

Tableau statistique des décisions prises par le ministre après avis de la commission technique des ententes et des positions dominantes ou de la commission de la concurrence.

PÉRIODES	ABSOLUTION	ABSOLUTION sous condition.	INJONCTIONS simples.	INJONCTIONS avec menace de transmission au Parquet.	TRANSMISSION au Parquet.	SANCTIONS PÉCUNIAIRES (art. 53 de l'ordonnance 1483 du 30 juin 1945).
1955 à 1963.....	4	6	21	2	»	»
1963 à 1967.....	5	2	13	6	3	»
1967 à 1977.....	3	3	21	10	11	»
1977 à septembre 1978.....	»	»	5	1	3	2

Salaires du secteur du cycle et du motocycle.

27367. — 9 septembre 1978. — **M. Roger Boileau** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à permettre aux artisans du secteur de la réparation du cycle et du motocycle d'appliquer les dispositions de l'accord national professionnel approuvé par l'arrêté n° 77-48/P du 12 avril 1977 au terme duquel les salaires représentent 40 p. 100 en moyenne des taux horaires de réparation de ce secteur.

Réponse. — La question soulevée par l'honorable parlementaire trouve sa solution dans le cadre des dispositions de l'article 3 (2, b) du nouvel engagement professionnel national signé le 20 juillet dernier par les responsables de la branche. Des dérogations tarifaires peuvent être accordées, à titre individuel, et sur leur demande, aux entreprises dont la part salariale à l'intérieur de leur taux de facturation hors taxe est supérieure à 40 p. 100. Le texte de l'accord a été publié au *Bulletin officiel des services des prix*, n° 17 bis, du 11 août 1978.

JEUNESSE, SPORTS ET LOISIRS

Plan de relance de l'éducation physique et sportive à l'école.

27510. — 29 septembre 1978. — **M. Serge Mathieu** a pris connaissance avec le plus vif intérêt du « plan de relance » de l'éducation physique et sportive à l'école rendu public le 1^{er} septembre dernier par **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs**. Tout en se félicitant de certains aspects incontestablement positifs des dispositions ainsi arrêtées, il n'en constate pas moins avec regret que certains établissements continueront d'être déficitaires en l'état actuel du nombre d'emplois effectivement implantés. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui préciser dans quelles perspectives se situe l'action qu'il entend poursuivre dans ce domaine, et plus spécialement s'il entend obtenir, pour les prochaines années, un nombre de créations de postes qui permette à la fois d'améliorer de façon sensible l'enseignement de l'EPS à l'école et de donner aux nombreux étudiants préparant le CAPEPS une chance d'obtenir un emploi.

Réponse. — Assurer dans les lycées et collèges les heures d'enseignement prévues par la loi, tel a été l'objectif du plan de relance de l'éducation physique et sportive dont il convient de rappeler qu'une des mesures arrêtées concernait l'implantation de 794 postes nouveaux dans les établissements du second degré. La politique de création de postes sera poursuivie. C'est ainsi que 460 nouveaux postes de professeur-adjoint ont été créés dans le budget de 1979 et que 400 postes de professeur seront offerts au concours de recrutement de juin 1979. Enfin, 300 maîtres auxiliaires seront titularisés.

JUSTICE

Destruction des photographies et documents des personnes décédées.

27247. — 10 août 1978. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre de l'intérieur** s'il n'est pas possible de faire procéder, après un décès d'une personne seule sans famille proche ou alliée, à la destruction de toutes les photographies, portraits et correspondances personnelles et, d'une manière générale, à toutes reproductions de personnes connues ou inconnues. Cette procédure, opérée par un notaire, greffier de justice, commissaire-priseur ou officier de police judiciaire éviterait le lamentable et choquant spectacle d'images personnelles et intimes à l'exposition publique. (*Question transmise à M. le ministre de la justice.*)

Réponse. — Lorsque décède une personne seule, sans famille ni héritiers connus, des scellés sont normalement apposés sur son domicile. Ces scellés empêchent, dans la période qui suit le décès, l'exposition publique et la dispersion des objets de caractère personnel ayant appartenu au défunt. S'il ne se présente personne qui réclame la succession, s'il n'y a pas d'héritiers connus, ou si les héritiers connus ont renoncé à la succession, celle-ci est réputée vacante. Le service des domaines est alors nommé curateur à la succession vacante et, comme tel, conserve les objets cités dans la question écrite. L'article 768 du code civil dispose en outre qu'à défaut d'héritiers, la succession est acquise à l'Etat. Celui-ci, dès lors qu'il est envoyé en possession des biens successoraux, peut en disposer, et notamment procéder aux destructions qui s'imposent. Il ne paraît donc pas utile d'instituer, ainsi que le suggère **M. Caillavet**, une procédure nouvelle qui permettrait d'assurer la destruction des documents de caractère intime qui ont appartenu à la personne décédée. En outre une destruction immédiate, qui résulterait de la procédure envisagée, ne serait pas souhaitable. En effet, avant de faire disparaître les documents en question, il semble indispensable de laisser s'écouler un temps suffisant pour que puissent être découverts d'éventuels héritiers ou légataires.

*Ancien « collaborateur » émigré :
déclarations publiques scandaleuses.*

27931. — 31 octobre 1978. — A la suite de déclarations scandaleuses faites à un hebdomadaire par le responsable de la déportation de dizaines de milliers de Français au cours de la dernière guerre mondiale, **M. Jean-Marie Bouloux** demande à **M. le Premier Ministre** quelles actions le Gouvernement a engagées ou compte engager pour que soient respectés à la fois l'honneur et la mémoire de tous les martyrs de la déportation. (*Question transmise à M. le ministre de la justice.*)

Réponse. — Le garde des sceaux, à qui la présente question écrite a été transmise par **M. le Premier ministre**, est en mesure de préciser qu'une information des chefs d'injures et de diffamations raciales, de provocation à la discrimination raciale et d'apologie de crimes de guerre a été à son initiative ouverte au tribunal de grande instance de Paris contre l'auteur des déclarations scandaleuses évoquées par l'honorable parlementaire. Dans le cadre de ces poursuites, l'éventualité d'une demande d'extradition est actuellement à l'étude.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Avenir de la postale Air France.

27938. — 7 novembre 1978. — A l'heure actuelle, Air France assure l'entretien et le service du transport aérien des postes et télécommunications ; **M. Serge Boucheny** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** : 1° s'il est prévu, dans le cadre de la baisse d'activité à Orly, que ce soit la compagnie privée EAS qui se charge en tout ou en partie de cette activité ; 2° quel est l'avenir de la postale Air France en matériel volant ; 3° où en est l'acquisition par les PTT des quatre Transall ; 4° où en est l'acquisition d'un cinquième Transall supplémentaire pour permettre une exploitation convenable et rouvrir la ligne Rennes-Brest cédée à l'Uni Air.

Réponse. — 1° L'administration ne fait appel aux services de la société Europ Aéro Service que durant les périodes d'immobilisation programmée de sa flotte Transall, pour diverses raisons : visites spéciales, grandes visites, peintures. Cette société se présente en effet comme la seule compagnie aérienne française de 3^e niveau susceptible d'offrir un appareil à hélices (obligation imposée pour des problèmes de nuisance nocturne) dont la charge marchande

offerte demeure équivalente à celle du Transall ; 2° la flotte postale est actuellement composée de : 15 Fokker 27/500 dont la moyenne d'heures de vol accomplies depuis leur acquisition (1968) se situe entre 7 500 et 9 500 heures ; 4 Transall C. 160 dont le nombre d'heures de vol effectuées depuis leur fabrication (1969) varie entre 6 600 et 6 900 heures. Compte tenu de la qualité de l'entretien fourni par le Centre d'exploitation postale et en raison du faible nombre annuel d'heures de vol réalisé par chaque appareil de la flotte, il est permis de penser que chacun d'eux pourra aisément atteindre 30 000 heures, sans difficulté majeure ; 3° la convention de location (pour une période de cinq ans) entre le ministère de la défense et le secrétariat d'Etat aux postes et télécommunications des quatre appareils Transall est arrivée à expiration durant le 1^{er} semestre de l'année 1978. Un accord vient d'intervenir entre les deux parties en ce qui concerne les modalités d'achat de ces quatre appareils par l'administration. Une convention d'acquisition des quatre appareils Transall est en cours d'élaboration et de signature ; 4° la demande visant à obtenir un cinquième avion, formulée par l'administration depuis plusieurs années auprès du ministère de la défense, n'a pu recevoir de suite favorable. L'achat d'un appareil supplémentaire a été envisagé dans le programme 1978-1982. Toutefois, la société de construction (SNIAS) n'a pas encore été avisée officiellement. En ce qui concerne la réouverture éventuelle de l'escale de Brest, elle ne pourrait être envisagée que dans le cadre d'un réaménagement du réseau postal aérien, option pour laquelle aucune décision n'est envisagée à ce jour.

Plan Scarlett : date d'application.

27939. — 7 novembre 1978. — **M. Serge Boucheny** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** : 1° quelles seront les lignes et les escales prévues dans le « plan Scarlett » de restructuration du réseau postal aérien et à quelle date sera-t-il mis en place ; 2° s'il peut lui indiquer où sera implantée la postale actuellement basée à Orly et quelle sera la date de cette implantation.

Réponse. — 1° Dans le cadre de la restructuration du réseau postal aérien, diverses étapes ont déjà été réalisées. Ainsi, le 20 juin 1977, la mise en services des lignes AF 1091, 1095 et UA 10/UA 11 permettent de desservir la Bretagne dans de meilleures conditions. Cette réorganisation a nécessité la suppression des escales de Poitiers sur les lignes AF 1050 et AF 1051 et de Bordeaux sur la ligne AF 1061. En ce qui concerne les relations Paris/Sud-Est, la réorganisation de la chaîne Transall, conformément au projet précité, a permis la desserte plus précoce des régions concernées. S'agissant des futures modifications, il convient de noter qu'aucune date d'application n'a été arrêtée à ce jour, sauf en ce qui concerne la suppression de l'escale de Genève devant intervenir le 2 avril 1979 entraînant conjointement la desserte de l'escale de Mulhouse suivant l'itinéraire Lyon—Mulhouse—Strasbourg. 2° Aucune modification d'implantation de l'aviation postale intérieure n'est prévue. Celle-ci demeurera basée à Orly. A ce sujet, la construction d'un bâtiment de transbordement va être prochainement entreprise pour permettre une meilleure adaptation aux besoins croissants du trafic.

TRANSPORTS

Métropole—Réunion : prix des transports aériens.

28130. — 15 novembre 1978. — **Mme Hélène Luc** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur la situation suivante : les habitants du département de la Réunion, regroupés au sein d'une association « Echanges sans frontières », mènent avec leurs élus une action pour mettre fin à l'isolement de leur île par la baisse du prix des transports aériens. Cette baisse, indispensable pour ce département sur les plans économique et culturel, l'est aussi sur le plan humain, car elle rendra plus facile le retour de ceux qui doivent migrer pour travailler. C'est ainsi qu'actuellement les personnes originaires de la Réunion et qui n'ont d'autre possibilité pour retourner dans leur famille que d'utiliser l'avion sont souvent dans l'impossibilité de le faire du fait des tarifs pratiqués. Air France, qui a le monopole de la ligne, a des tarifs particulièrement onéreux : 7 900 francs le billet en classe économique, 5 330 francs celui « quatorze - quarante-cinq jours ». Elle lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour assurer un véritable service public aérien entre la Réunion et la métropole au tarif le plus bas possible.

Réponse. — Le ministre des transports rappelle que la grille tarifaire en vigueur sur la ligne Métropole-Réunion d'Air France ne se limite pas aux tarifs mentionnés mais comporte un large éventail de tarifs préférentiels. C'est ainsi qu'il existe, outre le tarif de base de 7 630 francs (aller-retour) et le tarif excursion « quatorze - quarante-cinq jours » de 5 330 francs au départ de métropole mais de 4 600 francs seulement au départ de la Réunion, des tarifs familles (4 600 francs), jeunes (3 680 francs ou 4 220 francs selon la saison) et étudiants (3 540 francs ou 4 000 francs selon la saison). A ces tarifs s'ajoutent deux tarifs à caractère social dont l'utilisation est réservée à la clientèle ne disposant que de ressources limitées : au départ de la Réunion, le tarif Trait d'Union dont le niveau s'établit à 3 085 francs ou 3 515 francs selon les saisons ; ce tarif aura été utilisé par près de 9 p. 100 des passagers de la ligne en 1978 ; au départ de métropole le tarif spécial consenti par Air France aux Réunionnais désirant se rendre pour leurs vacances dans leur département d'origine ; ce tarif qui est accordé par l'intermédiaire du Bumidom (bureau d'immigration des départements d'outre-mer) et du Casodom (centre d'action sociale des départements d'outre-mer) s'établit à 2 970 francs ou 2 990 francs (selon les organismes). Il est utilisé par près de 22 p. 100 des passagers. Le ministre des transports est toutefois conscient de ce que la situation présente ne répond pas totalement aux aspirations des Réunionnais. C'est pour ces raisons qu'à l'issue de la table ronde qu'il a présidée le 18 novembre dernier à Saint-Denis, il a demandé à la compagnie nationale, d'une part de simplifier la grille tarifaire actuelle, d'autre part, d'examiner dans le cadre du maintien de l'équilibre économique de la ligne, la mise en place de mesures nouvelles (formule de blocs de sièges ou établissement d'un service sans escale commerciale et à tarif unique avec, en contrepartie, suppression d'une fréquence hebdomadaire) ; le ministre des transports a convié les participants à cette table ronde à se rendre à Paris le 7 décembre prochain afin de tirer les conclusions des études demandées à la compagnie et d'arrêter des décisions au plus tôt. Enfin il a annoncé, à cette occasion, la mise en place d'une commission de concertation destinée à suivre les problèmes de transport aérien sur la Réunion.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du vendredi 1^{er} décembre 1978.

SCRUTIN (N° 45)

Sur les crédits de l'aviation civile figurant au titre III de l'état B du projet de loi de finances pour 1979, adopté par l'Assemblée nationale.

Nombre des votants.....	290
Nombre des suffrages exprimés.....	287
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	144

Pour l'adoption	185
Contre	102

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.		
Michel d'Aillières.	Pierre Bouneau.	Auguste Chupin.
Jean Amelin.	Amédée Bouquerel.	Jean Cluzel.
Hubert d'Andigné.	Raymond Bourgoing.	Jean Colin.
Jean de Bagneux.	Philippe de Bourgoing.	Francisque Collomb.
Octave Bajeux.	Raymond Bouvier.	Jacques Coudert.
René Ballayer.	Louis Boyer.	Pierre Croze.
Armand Bastit	Jacques Boyer-	Michel Crucis.
Saint-Martin.	Andrivet.	Charles de Cottoli.
Charles Beaupetit.	Jacques Braconnier.	Etienne Dailly.
Jean Bénard	Raymond Brun.	Jean David.
Mousseaux.	Michel Caldaguès.	Jacques Descours
Georges Berchet.	Gabriel Calmels.	Desacres.
André Bettencourt.	Jean-Pierre Cantegrit.	Jean Desmarests.
Jean-Pierre Blanc.	Pierre Carous.	Gilbert Devèze.
Maurice Blin.	Jean Cauchon.	François Dubanchet.
André Bohl.	Pierre Ceccaldi-	Hector Dubois.
Roger Boileau.	Pavard.	Charles Durand
Eugène Bonnet.	Jean Chamant.	(Cher).
Jacques Bordeneuve.	Jacques Chaumont.	Yves Durand
Roland Boscarry-	Michel Chauty.	(Vendée).
Monsservin.	Adolphe Chauvin.	Yves Estève.
Charles Bosson.	Jean Chérioux.	Charles Ferrant.
Jean-Marie Bouloux.	Lionel Cherrier.	Maurice Fontaine.

Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Henri Fréville.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud (Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault (Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Jean-Paul Hamman.
Baudouin de Hautecloque.
Jacques Henriët.
Gustave Héon.
Rémi Herment.
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Pierre Jourdan.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Michel Labèguerie.
Pierre Labonde.
Christian de La Malène.
Jacques Larché.
Jean Lecanuet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand.
Edouard Le Jeune (Finistère).
Max Lejeune (Somme).

Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard.
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Raymond Marcellin.
Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Pierre Marzin.
Serge Mathieu.
Michel Maurice-Bokanowski.
Jacques Ménard.
Jean Mézard.
Michel Miroudot.
Claude Mont.
Geoffroy de Montalembert.
Henri Moreau (Charente-Maritime).
Roger Moreau (Indre-et-Loire).
André Morice.
Jacques Mossion.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Paul d'Ornano.
Louis Orvoen.
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Gaston Pams.
Sosefo Makape Papilio.
Gyú Pascaud.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Guy Petit.
André Picard.

Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Christian Poncelet.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
François Prigent.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Ribeyre.
Guy Robert.
Victor Robini.
Eugène Romaine.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Paul Séramy.
Albert Sirgue.
Michel Sordel.
Pierre-Christian Taittinger.
Bernard Talon.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
Lionel de Tinguy.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepied.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Jean-Louis Vigier.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Maurice Schumann, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :
(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Henri Agarande à M. Léon Eeckhoutte.
Emile Vivier à M. Philippe Machefer.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	285
Nombre des suffrages exprimés.....	282
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	142
Pour l'adoption	180
Contre	102

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 46)

Sur les crédits de l'aviation civile figurant au titre V de l'état, C du projet de loi de finances pour 1979.

Nombre des votants.....	290
Nombre des suffrages exprimés.....	287
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	144
Pour l'adoption	185
Contre	102

Le Sénat a adopté.

Ont voté contre :

MM.
Henri Agarande.
Charles Alliès.
Antoine Andrieux.
André Barroux.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Auguste Billiemaz.
Serge Boucheny.
Marcel Brégégère.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Marcel Champeix.
Fernand Chatelain.
René Chazelle.
Bernard Chochoy.
Félix Ciccolini.
Georges Constant.
Raymond Courrière.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Georges Dayan.
Marcel Debarge.
René Debesson.
Emile Didier.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Guy Durbec.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.

Gérard Ehlers.
Jean Filippi.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Léon-Jean Grégory.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard Hugo.
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
Maxime Javelly.
André Jouany.
Robert Lacoste.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Anicet Le Pors.
Louis Longueue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Pierre Marcihacy.
James Marson.
Marcel Mathy.
Jean Mercier.
André Méric.
Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Josy-Auguste Moinet.

Michel Moreigne.
Jean Nayrou.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Albert Pen.
Jean Périquier.
Mme Rolande Perlican.
Louis Perrein (Val-d'Oise).
Hubert Peyou.
Maurice Pic.
Edgard Pisani.
Robert Pontillon.
Roger Quilliot.
Mlle Irma Rapuzzi.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Abel Sempé.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Marcel Souquet.
Georges Spénale.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Henri Tournan.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Maurice Verrillon.
Jacques Verneuil.
Hector Viron.
Emile Vivier.

Se sont abstenus :

MM. Marcel Henry, Daniel Millaud et Louis Virapoullé.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Hamadou Barkat Gourat et Edouard Bonnefous.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Aillières.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Jean de Bagheux.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Armand Bastit.
Saint-Martin.
Charles Beaupetit.
Jean Bénard.
Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Eugène Bonnet.
Jacques Bordeneuve.
Roland Boscary-Monsservin.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Raymond Bourguine.
Philippe de Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Boyer-Andrivet.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Michel Caldaguès.
Gabriel Calmels.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.

Jean Colin.
Francisque Collomb.
Jacques Coudert.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Jean David.
Jacques Descours Desacres.
Jean Desmarests.
Gilbert Devèze.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand (Cher).
Yves Durand (Vendée).
Yves Estève.
Charles Ferrant.
Maurice Fontaine.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Henri Fréville.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud (Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault (Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Jean-Paul Hamman.
Baudouin de Hautecloque.
Jacques Henriët.
Gustave Héon.
Rémi Herment.
Marc Jacquet.

René Jager.
Pierre Jeambrun.
Pierre Jourdan.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Michel Labèguerie.
Pierre Labonde.
Christian de la Malène.
Jacques Larché.
Jean Lecanuet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand.
Edouard Le Jeune (Finistère).
Max Lejeune (Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard.
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Raymond Marcellin.
Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Pierre Marzin.
Serge Mathieu.
Michel Maurice-Bokanowski.
Jacques Ménard.
Jean Mézard.
Michel Miroudot.
Claude Mont.
Geoffroy de Montalembert.
Henri Moreau (Charente-Maritime).
Roger Moreau (Indre-et-Loire).
André Morice.
Jacques Mossion.

Jean Natali.
Henri Olivier.
Paul d'Ornano.
Louis Orvoen.
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Gaston Pams.
Sosefo Makape
Papilio.
Guy Pascaud.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Guy Petit.
André Picard.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Christian Poncelet.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.

François Prigent.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Ribeyre.
Guy Robert.
Victor Robini.
Eugène Romaine.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Paul Séramy.

Albert Sirgue.
Michel Sordel.
Pierre-Christian
Taittinger.
Bernard Talon.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
Lionel de Tinguy.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Jean-Louis Vigier.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Albert Pen.
Jean Périquier.
Mme Rolande.
Perlican.
Louis Perrein
(Val-d'Oise).
Hubert Peyou.
Maurice Pic.
Edgard Pisani.
Robert Pontillon.

Roger Quilliot.
Mlle Irma Rapuzzi.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Abel Sempé.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Marcel Souquet.

Georges Spénale.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Henri Tournan.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Maurice Vérillon.
Jacques Verneuil.
Hector Viron.
Emile Vivier.

Ont voté contre :

MM.
Henri Agarande.
Charles Alliès.
Antoine Andrieux.
André Barroux.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Auguste Billiemaz.
Serge Boucheny.
Marcel Brégégère.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Marcel Champeix.
Fernand Chatelain.
René Chazelle.
Bernard Chochoy.
Félix Ciccolini.
Georges Constant.
Raymond Courrière.
Georges Dagonia.
Michel Darras.

Georges Dayan.
Marcel Debarge.
René Debesson.
Emile Didier.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Guy Durbec.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.
Gérard Ehlers.
Jean Filippi.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Léon-Jean Grégory.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard Hugo.
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
Maxime Javelly.

André Jouany.
Robert Lacoste.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Anicet Le Pors.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Pierre Marcihacy.
James Marson.
Marcel Mathy.
Jean Mercier.
André Méric.
Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Jean Nayrou.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.

Se sont abstenus :

MM. Marcel Henry, Daniel Millaud et Louis Virapoullé.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Hamadou Barkat Gourat et Edouard Bonnefous.

Absent par congé :

M. Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Maurice Schumann, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Henri Agarande à M. Léon Eeckhoutte.
Emile Vivier à M. Philippe Machefer.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	278
Nombre des suffrages exprimés.....	275
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	138

Pour l'adoption	185
Contre	90

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION

26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone

TELEX

Renseignements : 579-01-95.

Administration : 578-61-39.

201176 S DIRJO-PARIS