

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

COMPTE RENDU INTEGRAL — 40° SEANCE

Séance du Jeudi 6 Décembre 1979.

## SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 4952).
2. — Candidature à un organisme extraparlamentaire (p. 4952).
3. — Loi de finances pour 1980. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4952).

### Transports (p. 4952).

MM. Marcel Debarge, rapporteur spécial de la commission des finances (section commune et transports terrestres); Joël Le Theule, ministre des transports; Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (transports terrestres); Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial de la commission des finances (routes et voies navigables); Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables); Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances (aviation civile et météorologie); Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile).

*Suspension et reprise de la séance.*

MM. Anicet Le Pors, rapporteur spécial de la commission des finances (marine marchande); le président, le ministre, Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (marine marchande); André Morice, Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances (ports); Daniel Millaud, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports maritimes); Bernard Hugo, Alfred Gérin, Jean Colin, Georges Berchet, Jean Amelin, Roland Boscary-Monsservin, Pierre Sallenave, André Méric, Gérard Ehlers, Roger Lise, Jean Francou, Abel Sempé, Michel Giraud, Jean-Pierre Fourcade, Pierre Noé, Serge Boucheny, Charles Ferrant, René Touzet.

*Suspension et reprise de la séance.*

★ (2 f.)

PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY

MM. Bernard Parmantier, Noël Berrier, Louis Virapoullé, le ministre, Pierre Tajan, Richard Pouille, Louis Longequeue, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Billiemaz, Paul Guillard, Jacques Bialski, Guy Robert, Josy-Auguste Moinet.

*Suspension et reprise de la séance.*

MM. le ministre, Gérard Ehlers.  
Sur les crédits (p. 5010).

Titre III. — Amendement n° 301 de M. Jean Cluzel. — MM. Jean Cluzel, Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial; le ministre, Bernard Parmantier, Dominique Pado. — Adoption au scrutin public.

Titre IV. — MM. Bernard Legrand, rapporteur pour avis; le ministre, Raoul Vadepied.

Titre V. — MM. Michel Labeguerie, le ministre.

Titre VI.

Adoption des crédits modifiés.

Art. 56 (p. 5014).

Amendements n°s 253 de M. Jacques Braconnier et 302 de M. Henri Duffaut. — MM. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis; Georges Spénale, Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial; le ministre, Richard Pouille. — Rejet de l'amendement n° 302. Adoption de l'amendement n° 253.

M. le président.

Suppression de l'article.

Article additionnel (p. 5016).

Amendement n° 300 de M. Josy-Auguste Moinet. — MM. le ministre, Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial. — Réservé.  
Renvoi de la suite de la discussion.

4. — Nomination à un organisme extraparlamentaire (p. 5017).
5. — Transmission d'un projet de loi (p. 5017).
6. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 5017).
7. — Dépôt de rapports (p. 5017).
8. — Ordre du jour (p. 5017).

#### PRESIDENCE DE M. ALAIN POKER

La séance est ouverte à dix heures vingt-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 —

#### 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 d'un de ses membres pour le représenter au sein du comité consultatif de l'utilisation de l'énergie (décret n° 76-561 du 25 juin 1976).

La commission des affaires économiques et du Plan a fait connaître à la présidence qu'elle propose la candidature de M. Michel Chauty.

Cette candidature a été affichée.

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

— 3 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1980

##### 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 1980, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. [N° 49 et 50 (1979-1980).]

##### Transports.

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

La parole est à M. Debarge, rapporteur spécial.

**M. Marcel Debarge, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (section commune et transports terrestres).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous ne pouvons pas, au seuil de l'année 1980, qui sera dominée par une situation économique et sociale grave, examiner un budget comme celui des transports terrestres sans se poser les questions suivantes : de quelle manière ce budget va-t-il s'attaquer aux effets, sinon aux causes, de l'austérité, du chômage ? Va-t-il corriger les inégalités entre régions, entre départements, entre communes ? De quelle manière aborde-t-il la crise généralisée de notre système de production, de consommation et de relation ?

Devant l'affolement des valeurs, ballottées comme des marchandises, qu'elles sont d'ailleurs devenues, et fabriquées selon des principes identiques, devant aussi l'affolement des circuits économiques, sociaux et monétaires, comment ne viendrait-il pas à l'idée que la production de ces déséquilibres en série — d'ordre écologique, économique, social, culturel, humain — provient de ce que la machine ne va plus, qu'elle ne peut plus satisfaire les besoins nouveaux devant les réalités nouvelles de notre monde et qu'il faut, par conséquent, revoir sa logique avant qu'elle ne devienne une machine « infernale » ?

C'est pourquoi, en matière de politique des transports, il m'apparaît que la question énergétique posée aujourd'hui fait de la priorité aux transports en commun une politique stratégique.

Il devient également clair que, dans ce contexte social et économique, l'essentiel du rapport Guillaumat, en programmant le désaménagement du territoire par la réduction du réseau, la compression d'effectifs, et en favorisant des modes de transport « énergivores » au lieu de coordonner dans la pleine complémentarité technique et économique les divers modes, ne peut pas répondre à la situation mais risque, au contraire, de l'aggraver.

Le budget des transports terrestres que je vais vous présenter, comme rapporteur de la commission des finances, comprend aussi la section commune. Je vais, si vous le voulez bien, l'aborder rapidement pour consacrer ensuite l'essentiel de mes propos à la S.N.C.F., à la R.A.T.P. et aux problèmes des transports en commun.

Le fait nouveau cette année est que l'ensemble des frais généraux du ministère des transports sont représentés dans cette section, y compris ceux des services de la marine marchande et de la direction des routes.

Aux crédits pour les études viennent s'ajouter les crédits pour la desserte de la Corse ainsi que les dépenses de recherche pour la route et la pêche.

Le budget « section commune », dans ces conditions, avoisine le milliard de francs.

Le chapitre concernant la desserte de la Corse représente le tiers de cette section commune. C'est important. Les liaisons maritimes entre la Corse et le continent sont placées, depuis 1976, sous un régime de service public.

Cette année, pour la première fois, des crédits pour la desserte aérienne de la Corse apparaissent dans le budget. Peu importants, ils augmenteront certainement très vite dans les prochaines années.

L'Etat subventionne le manque à gagner des compagnies concessionnaires — les tarifs ont en effet été abaissés au niveau de ceux de la S.N.C.F. — et, avec l'entrée en service de deux nouveaux navires, la participation de l'Etat augmente de 15 p. 100.

J'en viens aux crédits des transports terrestres pour 1980. Vous avez pu constater que ce budget ne comporte pas de section « Transports terrestres ». Ces crédits figurent désormais avec les crédits des routes et des voies navigables, dans une section nouvelle « Transports intérieurs ».

Les transports terrestres représentent pour 1980 près de 20 milliards de francs, contre près de 17 milliards et demi en 1979, ce qui fait une progression de 15 p. 100. Toutefois, si l'on veut bien tenir compte de 10 p. 100 d'inflation en un an au moins, nous n'avons plus, en francs constants, qu'une progression de 5 p. 100.

L'originalité de ce budget, c'est une certaine continuité, celle des reculs des dépenses d'investissements et, surtout, il est le premier budget qui laisse apparaître les conséquences de la nouvelle politique libérale du Gouvernement en matière de transports.

Le Gouvernement fait pénétrer dans les transports l'économie du marché. Il y a, bien sûr, la suppression des licences en zone courte et la réduction de 25 p. 100 du champ de la tarification routière obligatoire. Sans compter le manque qui peut en résulter sur le plan des règles de sécurité et sur l'application des règles sociales, c'est introduire dans le jeu de la concurrence un déséquilibre qui ne peut nuire aux transporteurs routiers.

La signature du contrat d'entreprise de la S.N.C.F. illustre cette tendance, maintenant généralisée dans les transports. L'article 6 du nouveau contrat d'entreprise visant à adapter l'offre de services à la demande suivant un critère de rentabilité montre que le service public n'est plus la finalité de la S.N.C.F. Les répercussions budgétaires de ce contrat sont importantes. L'Etat s'engage à plafonner, puis à réduire à 2 milliards de francs en 1982 ce qui est appelé la « subvention d'équilibre » versée à la S.N.C.F. En contrepartie, la S.N.C.F. reçoit la liberté de fixer ses tarifs marchandises.

Pour ce qui concerne les tarifs voyageurs, elle a la garantie que les hausses de tarifs auxquelles elle sera autorisée à procéder seront au moins égales à la hausse des prix. Elle pourra supprimer certaines lignes déficitaires dans la limite de 5 p. 100 de son trafic omnibus. Ainsi, selon les termes du contrat, la S.N.C.F. pourra « modifier la consistance du réseau et des services », réseau qui était hier — je le rappelle — de 43 000 kilomètres de lignes, aujourd'hui de l'ordre de 24 000 kilomètres. Demain, je me demande où nous allons arriver !

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur spécial ?

**M. Marcel Debarge, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, je me propose de répondre à tous les rapporteurs ainsi qu'aux orateurs à la fin de ce débat pour ne pas l'alourdir. Cependant, je me permettrai peut-être d'interrompre certains orateurs pour leur apporter des précisions.

Je ne veux pas polémiquer avec M. Debarge. On peut, en effet, être pour ou contre la politique conduite par le Gouvernement, mais je voudrais lui apporter deux précisions. Premièrement, le rapport Guillaumat est un document d'études qui n'est en rien un document d'application d'une politique. Deuxièmement, les propos tenus par M. Debarge sont exacts, mais certaines conséquences qu'il redoute ne sont sans doute pas fondées. Je citerai un seul exemple : la liberté qui est donnée par le contrat d'entreprise à la S.N.C.F. dans le domaine des tarifs marchandises et que celle-ci a utilisée avec une très grande habileté, lui a permis non seulement de maintenir sa part de trafic marchandises, mais encore de l'augmenter.

On peut porter les jugements que l'on veut sur ce contrat d'entreprise, mais, bien appliqué, comme le font les dirigeants et les employés de la S.N.C.F., il a permis, dans ce domaine particulier, des résultats qui n'étaient pas espérés.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur spécial.

**M. Marcel Debarge, rapporteur spécial.** Je ne voudrais pas polémiquer avec vous, monsieur le ministre : tel n'est pas non plus mon but. Mais il me semble que, si le rapport Guillaumat n'est pas concrétisé dans les transports, c'est quand même une référence dont apparemment vous vous servez. Je n'irai pas plus loin dans mon commentaire.

Alors que les investissements routiers continueront de croître — 20 milliards par an — les investissements ferroviaires diminueront. Pourtant, le chemin de fer consomme cinq fois moins d'énergie que la route. Alors les liaisons régionales seront ignorées et l'on ne connaîtra plus que les liaisons rentables. La S.N.C.F. ne sera plus la Société nationale des chemins de fer français.

Je m'interroge aussi à propos de l'article 46, posant les hypothèses économiques du contrat d'entreprise. Ces hypothèses ne correspondent plus : le produit intérieur brut en est à 2,5 p. 100. La baisse de l'activité industrielle se répercutera sur les transports marchandises représentant près de 60 p. 100 des recettes.

La subvention d'équilibre dans le budget de 1980 est de 2,6 milliards de francs ; en 1979, elle était identique. La participation de l'Etat aux charges d'entretien des infrastructures passe de 2,9 à 4,2 milliards de francs. La subvention pour charge de retraites augmentera de 16 p. 100. Mais cette somme de 7 milliards relève de la solidarité nationale puisque les chemins de fer ne sont pas au régime général. Il faut pour apprécier savoir aussi que la productivité a quintuplé et que les effectifs se réduisent chaque année. Depuis 1974, 26 000 agents de moins. Au total, la S.N.C.F., d'après le projet de budget, recevra 17 milliards de francs de l'Etat, dont 10 servent à compenser les charges de service public. Mais cette dotation ne suffit pas à garantir l'avenir de la S.N.C.F., car l'entreprise supporte depuis 1972 des déficits cumulés représentant 5 milliards de francs d'emprunts de trésorerie.

Cette situation ne risque-t-elle pas de favoriser la privatisation de cette société, en mettant celle-ci en position de dépendance du secteur bancaire ? Cela pour dire qu'il y a un manque à gagner de la S.N.C.F., comme il y en a un avec le problème de la « sous-tarification » consentie aux grosses entreprises. Sur ma lancée, j'aimerais, monsieur le ministre, pour compléter mon information, connaître les taux de rentabilité de certains wagons privés appartenant à des industriels.

J'en viens maintenant à la R.A.T.P. et au réseau de banlieue de la S.N.C.F. L'Etat, ainsi que pour les grandes lignes, plafonne la subvention d'équilibre. Les crédits sont en augmentation de 1,5 p. 100 en valeur, ce qui correspond à une diminution de l'ordre de 10 p. 100 en volume. Ces résultats traduisent la volonté du Gouvernement de désengager l'Etat au détriment des collectivités locales. Cette évolution résulte de l'entrée en vigueur prévue pour 1980 de la loi sur la réorganisation des transports en région parisienne. Un projet de loi a été déposé par le Gouvernement, qui n'a pas fait encore l'objet de notre discussion. Ce projet prévoit notamment le gel, puis la disparition progressive en trente ans de la subvention d'exploitation accordée par l'Etat à la R.A.T.P. et au réseau banlieue de la S.N.C.F. Ce seront désormais la région, Paris et les départements qui auront la responsabilité de définir la politique tarifaire et qui devront verser les sommes destinées à couvrir les déficits d'exploitation. Je rappelle que, rien que pour la R.A.T.P., ce déficit dépassait en 1978 les 2 milliards de francs.

Or, en la situation difficile, pour ne pas dire plus que difficile, du financement actuel des collectivités locales, ni les communes ni les départements ni la région ne peuvent ni ne doivent prendre en charge un déficit aussi important. Dans la crise actuelle, un transfert par l'Etat de cette compétence à la région d'Ile-de-France et aux départements qui ne s'accompagnerait pas d'un transfert des moyens financiers porterait un grave préjudice au fonctionnement de cette région et serait inacceptable.

Je veux maintenant souligner la diminution des subventions d'équipement pour les transports en commun en région parisienne et en province, qui caractérise encore ce budget des transports terrestres. L'évolution amorcée en 1979 est d'autant plus regrettable qu'elle se manifeste à un moment où la politique d'économie d'énergie devrait au contraire induire le développement des transports collectifs et l'amélioration de la qualité du service rendu.

Le secteur des transports absorbe près de 20 p. 100 de la consommation d'énergie de notre pays, tandis que la consommation française de carburant est le fait de la voiture particulière. J'ajoute que l'afflux croissant du trafic automobile sur nos villes, c'est à terme, si ce n'est déjà, la dislocation de tous les équilibres de la vie humaine qui autrefois avaient pu se réaliser dans certaines cités avec une dimension permettant la rencontre et la discussion, l'activité économique et parfois, sur une hauteur, le lien de la spiritualité. Aujourd'hui, les collectivités se lancent dans des aménagements de voiries et de parcs dans lesquels elles engouffrent des sommes énormes avec pour résultat une nouvelle saturation, car cela crée un effet d'accélération du trafic.

Je constate, en ce qui concerne l'équipement des transports collectifs urbains, une diminution de 1,2 p. 100 pour Paris et de 8,3 p. 100 pour la province des autorisations de programme.

En région parisienne, la liaison Châtelet—gare du Nord et l'aménagement des gares banlieue de la gare de Lyon et de la gare du Nord seront poursuivis. Mais la réalisation de la future ligne Ermont—Pereire prend du retard. Cette opération est pourtant d'une grande importance dans la mesure où elle desservira toute la banlieue Nord-Ouest. On s'explique d'autant plus mal le non-engagement de l'opération pour 1980 qu'il semble que, sur le plan technique, l'opération soit prête.

Parmi les réalisations qui prennent du retard il me faut aussi signaler le cas de la ligne Paris—Sud-Est, du train à grande vitesse, le T.G.V. A cause de ce retard dans la réalisation, une augmentation des coûts importante a lieu, qui profite essentiellement au secteur bancaire. Or, la réalisation de ce projet par la S.N.C.F. permettra d'économiser 100 000 tonnes d'équivalent pétrole par an.

Pour les transports en commun de province, l'effort de l'Etat me paraît bien insuffisant ou disons que l'écart entre les collectivités locales et ce dernier demeure encore trop disproportionné en regard de la croissance du trafic.

En ce qui concerne les subventions liées aux travaux pour la réalisation ou l'extension des métros de Lyon, Marseille et Lille, une forte augmentation en engagements s'effectuera. Toutefois, toutes les autres subventions accordées par l'Etat seront en diminution. C'est le cas notamment des contrats de développement passés avec les villes moyennes et dont la mise au point paraît rencontrer de sérieuses difficultés. De même, la formule des schémas régionaux de transport semble plus ou moins remise en question. Curieusement, l'incertitude que laisse planer le Gouvernement à cet égard se manifeste au moment même où les premières opérations réalisées dans le cadre de ces contrats commencent à voir le jour. Ainsi, dans la région Nord-Pas-de-Calais, le matériel roulant sera bientôt entièrement renouvelé, grâce à une initiative régionale, et les services assurés par les transports collectifs seront accrus de 20 p. 100.

J'ai le regret de constater qu'il n'existe pas de réelle volonté de favoriser toute initiative de transport local, en région parisienne comme en province.

En province, la dévitalisation du monde rural se poursuit, les petits réseaux se déconnectant et, avec eux, les relations économiques, sociales et surtout humaines.

En région d'Ile-de-France, quand acceptera-t-on d'élargir le bénéfice des tarifications sociales pour les déplacements domicile-travail et de lever la barrière des soixante-quinze kilomètres pénalisant de nombreux travailleurs ? C'est une mesure propre à corriger les effets des derniers mouvements urbanistiques obéissant au découpage de l'espace par le profit.

Quand le versement « transports » par les employeurs sera-t-il accordé aux agglomérations qui n'en bénéficient pas encore et qui ont pourtant des difficultés à faire face au problème des transports en commun ? Ne nous faudrait-il pas non plus songer à faire bénéficier les personnes âgées de la carte vermeil pour les trajets de moyenne banlieue ? Quant à tous

les handicapés, que d'efforts il reste à accomplir pour qu'ils puissent utiliser les transports en commun pour se déplacer et vivre !

Je voudrais m'arrêter aussi sur un autre mode de transport dont on n'utilise peut-être pas toute l'efficacité ; il s'agit du trafic fluvial. La situation de la batellerie est loin d'être brillante. Ce secteur est particulièrement éprouvé par la crise économique : le trafic a diminué, en effet, de 20 p. 100 entre 1974 et 1977. Nous assistons bien à un léger redressement depuis 1978, mais il reste que la profession se trouve confrontée à de difficiles problèmes d'adaptation et de reconversion. Certes, le Gouvernement applique une politique d'incitation à la modernisation des péniches et au départ à la retraite des marinières les plus âgés. Mais cette politique doit être développée. Or les crédits prévus à cet effet pour 1980 sont en diminution par rapport à l'année dernière.

Serait-il possible également, monsieur le ministre, de savoir ce qu'il advient du canal Rhin-Rhône ? C'est une question qui a son importance.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur spécial ?

**M. Marcel Debarge, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le rapporteur spécial, l'Assemblée nationale, examinera, lundi après-midi, en première lecture, le projet de loi que le Gouvernement a déposé et qui, je l'espère, pourra être étudié par le Sénat vers la mi-décembre de façon que toutes les navettes, si navettes il y avait, aient lieu avant la fin de la session.

**M. le président.** La conférence des présidents qui s'est réunie hier a fixé la date de discussion de ce projet de loi au 18 décembre prochain.

**M. Marcel Debarge, rapporteur spécial.** Je vous remercie. Tels sont, mes chers collègues, les points essentiels de ce budget des transports terrestres et de la section commune pour 1980.

Si sa progression a été considérée comme globalement acceptable par votre commission des finances, je me permets de noter qu'il comporte néanmoins certaines faiblesses, notamment en ce qui concerne les équipements. Les effets d'une politique libérale se font sentir nettement ; ils paraissent vraiment incompatibles avec la mission de service public des grandes entreprises nationales et peu cohérents avec une politique d'économie d'énergie.

Malgré les nombreuses réserves que j'ai pu faire auprès de votre commission des finances en constatant les insuffisances de ce budget en matière de transports en commun et en indiquant les risques du changement d'orientation de la politique des transports — orientation, bien sûr, ouvrant la voie vers la privatisation — votre commission des finances n'a pas suivi dans son appréciation votre rapporteur et vous demande, en conséquence, d'adopter ce budget des transports terrestres pour 1980. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Billiemaz, rapporteur pour avis.

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Transports terrestres).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen des dispositions du présent projet de loi de finances concernant les transports terrestres nous a conduits à étudier les orientations nouvelles de la politique des transports, les tendances d'évolution du trafic et la situation particulière de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

La politique particulièrement active menée par M. le ministre Joël Le Theule, depuis son arrivée au ministère des transports, peut se résumer en trois mots : restructuration, libéralisation, démocratisation.

Concernant le premier point, la décision essentielle découlant, d'ailleurs, de l'extension des compétences du ministère, a été la création d'une direction générale des transports intérieurs. Votre commission se félicite de cette mesure qui a pour elle la logique et l'efficacité, car il était sans nul doute artificiel de confier à des services différents le soin de décider en matière d'infrastructures et d'utilisation de celles-ci.

Se rattachent aux mesures de libéralisation et de décentralisation préconisées par le rapport de M. Guillaumat, le nouveau contrat d'entreprise, signé avec la S. N. C. F. pour les années 1979 à 1982, et le desserrement des contraintes visant les transports routiers.

En ce qui concerne le contrat passé avec la S. N. C. F., il convient de rappeler que la tutelle exercée par l'Etat sur cette entreprise nationale trouve son expression, depuis 1937, dans une

convention spéciale qui précise, en particulier, les compensations financières dues à la S. N. C. F. pour les services d'ordre social ou économique qu'elle assure, et les charges particulières qui en résultent.

Cette convention a été remaniée à plusieurs reprises, dans le sens d'un certain desserrement des obligations de la S. N. C. F. dans le domaine des tarifs et de l'octroi de compensations nouvelles visant, notamment, l'infrastructure et les services omnibus.

Enfin, la pratique des contrats de programme a été instaurée au cours de la dernière décennie, sans que, d'ailleurs — nous devons le déplorer — la situation financière de la S. N. C. F. ne cesse de se dégrader.

En sera-t-il autrement cette fois ? Nous pouvons l'espérer, car nous devons reconnaître que le nouveau contrat 1979-1982 est incontestablement beaucoup plus précis et complet que le précédent.

Il comporte, notamment, des objectifs de trafic et de productivité, des précisions relatives à la consistance du réseau et aux services, des modalités assouplies de fixation des tarifs, une détermination de l'enveloppe des investissements, une réglementation nouvelle concernant les contributions de l'Etat, une programmation de l'équilibre des comptes et de la subvention d'équilibre à prévoir pour la période considérée.

C'est ainsi que, d'ici à 1982, le trafic de voyageurs — rapide et express — devrait progresser annuellement de 2,7 p. 100, tandis que celui des omnibus est supposé rester stationnaire.

Par ailleurs, le tonnage de marchandises acheminées s'élèverait à 1,4 p. 100 par an.

Quant à la productivité, évaluée en unités-kilomètre par agent, elle devrait progresser de 540 à 605, ce qui suppose que les effectifs se maintiennent à peu près au même niveau.

S'agissant des dimensions de son réseau, la S. N. C. F. aura toute liberté pour l'adapter à l'évolution de la demande, mais dans la limite de 5 p. 100. Quelques fermetures de lignes secondaires ne sont donc pas exclues. Il est vrai que pour certaines, les charges sont plus de trente fois supérieures aux recettes.

Un certain nombre de dispositions concernent les hausses de tarifs autorisées et le niveau des investissements, planifiés à hauteur de 4 600 millions de francs à 4 800 millions de francs par an.

Au sujet des contributions de l'Etat, la subvention d'équilibre devrait progressivement régresser de 3,3 milliards de francs à 2 milliards de francs, et tel est l'un des objectifs majeurs du contrat.

Sur ce dernier point, qu'il nous soit permis cependant d'être très réservés, car une expérience déjà longue nous laisse sceptiques quant à la possibilité, pour la S. N. C. F., d'équilibrer ses comptes, à moins que ce résultat ne soit obtenu par un jeu d'écritures.

Nous notons, d'ailleurs, que les deux contractants ont prévu des clauses de sauvegarde pour le cas où le trafic s'écarterait notablement des données indiquées.

Le second volet de l'action gouvernementale consiste, après la suppression du contingentement du transport routier en zone courte, en l'octroi d'importants contingents de licences de zone longue, celles-ci étant toutefois non cessibles, c'est-à-dire non négociables. Assez paradoxalement, la profession fait des réserves sur ces mesures de libéralisation qui risquent de peser sur le prix des licences anciennes qui constituent la part essentielle de l'actif des entreprises.

Par ailleurs, votre commission se préoccupe des facilités nouvelles qui sont ainsi offertes au transport routier de marchandises, fort consommateur d'énergie et concurrent direct de la S. N. C. F. Que se passerait-il demain s'il nous fallait rationner sévèrement le gazole ? Après le « tout pétrole », évitons le « tout camion » !

Enfin, concernant le transport de voyageurs par autocars, nous souhaiterions que la détaxation des carburants instituée par le Sénat pour les taxis et les représentants de commerce puisse leur être appliquée.

Un troisième train de mesures gouvernementales intéresse les transports en province.

S'agissant des transports urbains, la procédure des contrats de développement a permis d'apporter une aide financière importante aux communes ou aux communautés urbaines désireuses de mettre en place, ou de développer, des transports collectifs. De tels accords ont été passés avec de nombreuses villes comme Nantes, Caen, Rennes, Brest, Angers et beaucoup d'autres. Pour certaines réalisations importantes en site propre, tels que les tramways, l'Etat se manifeste de façon plus directe par la voie de subventions, qui sont généralement de 50 p. 100. Il en est ainsi à Clermont-Ferrand, Nantes, Nice, Saint-Etienne et Marseille où sont mis en place des axes prioritaires protégés.

Une dernière formule consiste dans le financement de plans de circulation et d'études.



Mais le Gouvernement s'intéresse aussi aux liaisons à moyenne distance et à cet objectif correspondent les schémas régionaux de transport, formulé novatrice et originale qui permet aux régions, moyennant une aide financière importante, de passer avec des transporteurs — ce peut être la S.N.C.F. — des conventions d'exploitation et même d'acquérir du matériel roulant.

Les schémas régionaux mis en œuvre actuellement, à des degrés divers, intéressent le Nord-Pas-de-Calais, la Lorraine, les Pays de la Loire, la Franche-Comté et le Limousin.

On nous permettra de féliciter M. le ministre d'avoir ainsi contribué à une efficace décentralisation des transports de voyageurs.

Il nous faut maintenant parler brièvement de l'évolution des transports intérieurs.

En ce qui concerne les voyageurs, le trafic ferroviaire a progressé, en 1978, de 3 p. 100 sur les grandes lignes et de 2 p. 100 sur la banlieue.

Avec 53 milliards de voyageurs-kilomètre contre 430 pour le trafic par route, il représente moins de 20 p. 100 du total des déplacements, mais sa part, difficilement chiffrable, est certainement beaucoup plus importante sur les liaisons à grande distance.

Pour l'année en cours, les résultats du rail sont stationnaires et le nombre des usagers de l'automobile est en faible augmentation.

Pour les marchandises, au contraire, le dynamisme de la route s'est encore affirmé et sa progression a été, en 1979, supérieure à 10 p. 100, alors que les résultats enregistrés par le rail n'augmentaient que de 3 p. 100 à 4 p. 100. Quant au trafic fluvial, bien qu'en faible reprise, il reste à 20 p. 100 au-dessous du chiffre atteint en 1974.

Au total, la part des différents modes de transports s'établit comme suit : route, 50 p. 100 ; rail, 33,5 p. 100 ; voie d'eau, 5,5 p. 100 ; oléoducs, 11 p. 100. Cette répartition cadre mal, il faut bien le dire, avec notre souci d'économie d'énergie lorsqu'on songe que le rail consomme de quatre à cinq fois moins d'hydrocarbure que la route, par unité transportée.

Au sujet de la S.N.C.F., je me bornerai à rappeler que cette entreprise, dont chacun reconnaît l'excellent fonctionnement technique, se voit chaque année attribuer un montant de plus en plus élevé de contributions et de subventions. C'est ainsi qu'au seul titre du ministère des transports, le volume des crédits demandés pour 1980 atteint 17,2 milliards de francs contre 14,6 milliards de francs l'an dernier.

Votre commission se préoccupe tout particulièrement de la hausse très sensible de la compensation versée à la caisse de retraite des cheminots, qui résulte du décalage croissant entre le montant des cotisations de retraite de la S.N.C.F. et de ses agents et celui des pensions à verser aux retraités et à leurs ayants droit, mais est également la conséquence du départ à la retraite anticipée des cheminots.

Par ailleurs, comme nous le faisons chaque année, nous tenons à rappeler que la S.N.C.F. tire les trois cinquièmes de ses recettes — c'est important — de son trafic de marchandises et ne paraît pas accorder à cette activité une place suffisante. Nous souhaiterions donc que l'excellente réputation qu'elle a acquise au plan des voyageurs ne lui fasse pas oublier qu'elle a aussi un rôle commercial essentiel à jouer au niveau du fret. Elle commence visiblement, grâce à l'opération de publicité que vous avez lancée, à en prendre conscience et nous l'en félicitons.

Vous trouverez dans mon rapport écrit des renseignements très complets relatifs aux opérations de modernisation en cours sur le réseau.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur pour avis ?

**M. Auguste Billiemaz.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de M. le rapporteur pour avis.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, je voudrais remercier M. Billiemaz de toutes les analyses qu'il vient de présenter, bien que, parfois, mon avis soit peut-être plus nuancé que le sien. Si je me permets de l'interrompre à ce point de son exposé, c'est à propos de l'un des éléments de l'activité de la S.N.C.F.

En effet, la S.N.C.F., par le jeu du contrat d'entreprise, dans le domaine du transport des marchandises — auquel M. Billiemaz et sa commission sont particulièrement et très normalement sensibles — a modifié très sérieusement ses méthodes commerciales. Bien entendu, on ne peut juger d'une action sur une période de neuf ou dix mois. Néanmoins, beaucoup d'habitudes ont changé à la S.N.C.F. en ce domaine.

Si l'on me permet cette expression, dans le domaine commercial, la S.N.C.F. sait se conduire maintenant comme une entreprise privée, avec le dynamisme qu'on reconnaît volontiers à ce type d'entreprise alors que, parfois, on en doute, à tort ou à raison, pour les entreprises publiques.

Après neuf mois d'expérience, les résultats ne peuvent être que partiels, bien entendu. Néanmoins, je suis frappé par deux choses. Premièrement, la S.N.C.F. a vraiment fait le meilleur emploi de la liberté des prix qui lui a été accordée pour le transport des marchandises.

Deuxièmement, la S.N.C.F. a réorganisé sa desserte « marchandises ». Le hasard a voulu qu'elle en commence l'expérimentation par le département de la Sarthe, et ce, bien avant que je ne sois ministre des transports. Cette expérience étant en cours, il est donc encore trop tôt pour en tirer les leçons.

Toutefois, partout où la S.N.C.F. — contrairement à toutes les inquiétudes qui avaient été exprimées — s'est attaquée, comme elle l'avait promis, au problème, on s'aperçoit qu'elle a réussi, en passant des contrats, à maintenir dans de meilleures conditions l'activité qu'elle menait auparavant d'une façon désordonnée. En effet, elle a réussi à maintenir son trafic et peut maintenant équilibrer son budget, voire gagner de l'argent, alors qu'auparavant elle en perdait.

Excusez-moi, monsieur le rapporteur pour avis, de la longueur de mon propos. Je voulais surtout atténuer la réserve que vous avez exprimée sur la lenteur de l'évolution en matière de transport de marchandises car le pessimisme ne me paraît pas être de mise en la matière. L'effort accompli par la S.N.C.F. est vraiment remarquable et je souhaite qu'il soit poursuivi.

Cela dit, monsieur le rapporteur pour avis, à quelques nuances près, je partage vos analyses.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur pour avis.

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis.** Je vous remercie de vos explications, monsieur le ministre.

Dans mon département, j'ai remarqué la publicité — que j'oserais presque qualifier de « formidable » — faite par la S.N.C.F. pour attirer la clientèle vers le transport de marchandises. Cet effort était vraiment utile car, si les trains de voyageurs fonctionnent bien et respectent les horaires, il n'en est pas de même, malheureusement pour les trains de marchandises. C'est pourquoi je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir organisé cette publicité.

En ce qui concerne la R.A.T.P., nous notons une certaine stagnation du trafic sauf sur le R.E.R., utilisé en 1978 par 178 millions de voyageurs contre 131 millions en 1977, ce qui représente 30 p. 100 de clients supplémentaires.

L'encombrement des voies de surface explique sans doute que le trafic des autobus, qui avait vivement progressé précédemment, soit resté, cette fois, stationnaire.

Pour ce qui est des équipements, l'extension du réseau R.E.R. se poursuit, ainsi que des travaux d'interconnexion qui permettront bientôt de relier les banlieues ouest-est — mais je crois que c'est déjà fait — et les banlieues nord-sud. Une certaine osmose s'effectue donc entre la R.A.T.P. et la S.N.C.F.-banlieue. Au point de vue financier, la situation de la R.A.T.P. continue à se détériorer. En dépit du relèvement des tarifs intérieurs, les dépenses croissent plus vite que les recettes. Au total, il manque donc à la Régie plus de 3 milliards de francs pour équilibrer son budget. En outre, monsieur le ministre, je vous signale que les recettes ne couvrent plus qu'à peu près les deux tiers des frais de personnel, ce qui n'est tout de même pas beaucoup.

Bien entendu, votre commission s'est préoccupée de la prise en charge des transports parisiens par la région Ile-de-France, prise en charge décidée, en principe, par la loi qui a institué cet organisme.

Tout en reconnaissant qu'une période de transition s'impose étant donné l'importance du déficit actuel, elle souhaite que la part supportée par les contribuables de province soit progressivement réduite car il ne lui semble pas normal que les habitants des grandes villes comme Marseille, Lyon ou Lille aient non seulement à payer leur transport mais, en outre, à financer celui des usagers de la région parisienne.

Avant de terminer cet exposé, nous voudrions vous féliciter, monsieur le ministre — vous voyez que nous ne vous faisons pas que des reproches — des initiatives heureuses que vous avez prises, notamment pour améliorer les conditions de transport en province.

Nous souhaiterions, par ailleurs, connaître les développements que pourrait avoir la recherche actuellement conduite par vos services et par ceux de l'administration de la République fédérale d'Allemagne en vue de réaliser des liaisons très rapides dont l'une pourrait être la création de la liaison entre Bruxelles et Genève, via Luxembourg et Strasbourg que l'on dénomme « Europôle ». Une telle liaison faciliterait grandement, en effet, les relations entre les capitales européennes et pourrait inciter les Britanniques à réviser leurs positions au sujet du tunnel sous la Manche.

Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose d'adopter les dispositions de la loi de finances pour 1980 relatives aux transports terrestres. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** 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).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai à vous présenter, au nom de la commission des finances, le rapport concernant les routes et les voies navigables. Or il est intervenu, monsieur le ministre, dans la répartition des compétences du ministère de l'équipement et du ministère des transports, un certain nombre de modifications qui n'ont pas pu s'exprimer dans le budget de 1979 mais qui, cette année, apparaissent dans le document budgétaire qui nous est soumis.

Ces modifications, je dois le dire, ne rendent pas aisées les comparaisons d'une année sur l'autre et, de ce fait, il ne m'est pas toujours facile de traduire en données chiffrées les évolutions des différents crédits concernant les routes et les voies navigables.

De manière générale, on constate que tant pour les routes que pour les voies navigables, les autorisations de programme subissent d'une année sur l'autre une augmentation de l'ordre de 13,8 p. 100. Il n'en va pas de même en ce qui concerne les dépenses ordinaires et les crédits de paiement qui progressent seulement de 5,3 p. 100. Compte tenu du taux d'inflation que connaît notre pays, le rythme des travaux qui peuvent être exécutés tant sur les voies navigables que sur les routes ne manquera pas, à l'évidence, d'être affecté par la progression trop lente des crédits.

Je traiterai d'abord des voies navigables. Le réseau français est loin d'être négligeable, mais il n'assure pas le trafic qui mériterait le caractère économique de ce mode de transport.

La part de la voie d'eau dans l'ensemble des transports de marchandises ne cesse de régresser au profit principal de la route et, de ce point de vue, je voudrais joindre mes observations à celles qui ont été présentées par nos collègues qui ont traité des problèmes du transport par voie ferrée.

Le transport fluvial est plus utilisé chez nos partenaires européens de l'Europe du Nord qui développent, autour du Rhin et des fleuves adjacents, un réseau navigable moderne et cohérent.

Cependant, il convient d'observer, dans notre pays, que la plupart des voies navigables sont loin d'être saturées alors que de nombreuses routes le sont et que certaines lignes de la S. N. C. F., sur certains itinéraires, sont également surchargées.

Le principal atout — et il convient de s'en souvenir dans la conjoncture que nous connaissons — du transport de marchandises par voie navigable est son faible prix de revient. Dès lors, on est fondé à se demander si, face aux exigences de la protection de l'environnement, d'une part, et à la nécessité d'économiser l'énergie, d'autre part, un redéploiement de la politique nationale en faveur des moyens de transport ne devrait pas s'opérer au bénéfice des voies navigables.

La part qui pourrait être dévolue aux voies navigables devrait être, me semble-t-il, pour les deux raisons que je viens d'indiquer, plus importante que celle qui lui est réservée. Force est là de constater, monsieur le ministre, qu'il y a une sorte de rigidité, de fixité des dotations budgétaires, comme si la route, d'année en année, avait toujours droit aux mêmes contingents, les transports par voie ferrée aux mêmes contingents ou en légère augmentation, les transports par voie navigable étant réduits, eux, à la portion congrue.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur pour avis ?

**M. Josy Moinet, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de M. le rapporteur spécial.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** M. Moinet, dans son rapport écrit et dans son intervention à la tribune, se désole de voir les dotations budgétaires des voies navigables réduites à la portion congrue ; portion relativement congrue, dirai-je, car, pour 1980, il faut tenir compte non seulement des crédits inscrits dans le projet de budget pour 1980, mais aussi de ceux qui ont été prévus dans le plan de soutien à l'économie de septembre dernier et qui n'étaient pas négligeables.

Cela étant, dans le domaine des voies navigables, l'un des problèmes qui se posent sera, comme je l'ai indiqué tout à l'heure à M. le rapporteur Debarge, de savoir si les travaux du canal Rhin—Rhône seront ou non engagés. Cette incertitude tient pour l'instant à l'absence d'un texte de loi désignant un maître d'ouvrage.

Je formulerai maintenant une deuxième remarque concernant les autorisations de programme et les crédits de paiement. Lorsque, dans un tout autre domaine, je rapportais les budgets de la défense à l'Assemblée nationale, j'étais quelquefois surpris de constater que certains budgets prévoyaient davantage d'autorisations de programme que de crédits de paiement et, les années suivantes, moins d'autorisations de programme que de crédits de paiement.

Pour les routes, incontestablement, ce qui est important, dans ce domaine, ce sont les autorisations de programme car la trésorerie, sans être aussi à l'aise qu'on le souhaiterait, permet de faire face aux engagements. L'essentiel est en effet d'ouvrir un chantier car si les règles budgétaires exigent que la totalité des crédits nécessaires pour une opération soient ouverts en autorisations de programme, les paiements s'échelonnent sur un ou deux ans, les travaux ne pouvant être réalisés sur une seule année.

Tout à l'heure, monsieur le rapporteur, vous vous êtes étonné, à juste titre, de la distorsion qui existait entre les autorisations de programme, qui croissaient plus rapidement que la dérive des prix, et les crédits de paiement, qui vous paraissaient insuffisants. Je puis vous assurer que les autorisations de programme de l'an passé seront accompagnées de tous les crédits de paiement nécessaires pour terminer les travaux entrepris et que, d'autre part, les nouvelles autorisations de programme inscrites permettront effectivement de faire démarrer tous les programmes de travaux.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur spécial.

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, cette précision n'était pas inutile en ce qui concerne les taux de progression divergents — ou, tout au moins, n'obéissant pas au même rythme — des crédits de paiement et des autorisations de programme.

S'agissant de la liaison Rhin—Rhône, j'aurai l'occasion, tout à l'heure, si vous le permettez, de compléter les observations qui ont été présentées sur ce point par mon collègue M. Debarge.

J'aborderai maintenant le problème essentiel de l'équipement en ce qui concerne les voies navigables. Tout d'abord, où en est-on du schéma directeur ?

Dès la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, l'élaboration d'un schéma directeur des voies navigables analogue à celui qui avait été adopté pour les routes avait été envisagée. On aurait pu penser que la crise de l'énergie, au lieu de ralentir la mise au point de ce schéma directeur, allait l'accélérer. Interrogé en 1978 sur ce sujet, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire nous avait indiqué que le projet était en cours d'examen. Cette année, ce schéma directeur me paraît plutôt abandonné qu'en cours d'examen, ce qui est d'ailleurs tout à fait cohérent avec la diminution des crédits que nous avons observée, qui démontre que le Gouvernement n'accorde aucune priorité aux transports par la voie fluviale et que — ce point est important — le Gouvernement cherche à se décharger de ses responsabilités financières sur les collectivités locales, comme je vais avoir l'occasion de le démontrer lorsque j'aborderai le problème de la liaison mer du Nord—Méditerranée.

A une question que nous vous avons posée, monsieur le ministre, sur l'état d'avancement du schéma directeur, vous nous avez répondu : « Ramené en francs 1980, le total des dépenses consenties au cours du VI<sup>e</sup> Plan en faveur des investissements des voies navigables représente 2,3 milliards de francs dont 9,5 p. 100 de contributions des établissements publics régionaux et des collectivités locales. Une augmentation significative » — je souligne ce terme à l'attention du Sénat — « du volume des dépenses passe d'abord par un accroissement des contributions régionales et locales. En particulier, la réalisation du projet Rhin—Rhône en dépend. A lui seul, cet investissement mobilise d'ores et déjà la moitié des crédits budgétaires actuellement disponibles. Aussi » — et vous êtes très précis sur ce point, monsieur le ministre — « tant que les régions n'auront pas définitivement décidé de leur participation à sa réalisation, la définition d'un schéma directeur resterait sans portée réelle. »

Est-il raisonnable, monsieur le ministre, compte tenu des moyens dont disposent les collectivités locales, notamment les départements et les établissements publics régionaux, de lier le développement d'une réalisation aussi importante que la liaison mer du Nord—Méditerranée à la capacité desdits établissements publics régionaux et départements ? Nous vous entendrons sur ce point avec intérêt.

J'en terminerai avec les voies navigables en traitant du problème qui nous paraît le plus important — l'intervention que vous avez faite il y a un instant, monsieur le ministre, le souligne — à savoir la liaison mer du Nord—Méditerranée.

Que constatons-nous ? Que le Gouvernement avait donné une priorité à cette liaison et qu'il l'avait exprimée en inscrivant les investissements nécessaires dans un programme d'action prioritaire. Le programme d'action prioritaire a le mérite, par rapport aux autres actions décrites dans le Plan, d'être quantifiable et suivi quant à son taux de réalisation. A la lumière des chiffres que vous nous avez fournis, nous constatons que le taux de réalisation de ce programme, qui prévoyait initialement un montant de 1 550 millions de francs de travaux, montant ramené ensuite à 780 millions de francs, a été de 34 p. 100 par rapport à l'hypothèse initiale de 1 550 millions de francs, et de 68 p. 100 par rapport à l'hypothèse rectifiée. Par rapport à l'ensemble des programmes d'action prioritaires, dont le taux de réalisation est d'environ 93 p. 100, le programme d'action prioritaire concernant la liaison mer du Nord—Méditerranée connaît un taux de réalisation qui n'est pas du tout satisfaisant.

Quels sont les problèmes que pose cette liaison mer du Nord—Méditerranée ?

Les crédits de 1979 et 1980 doivent permettre de poursuivre les études, et notamment d'amorcer les acquisitions de terrains ; mais le volume des crédits rapporté à l'ensemble de la dépense concernant ces seules acquisitions de terrains apparaît en soi dérisoire. Ce qui me semble le plus important — j'y reviens — c'est que la participation des établissements publics régionaux, des collectivités locales et des organismes consulaires soit sollicitée à hauteur de 20 p. 100 sur un investissement dont je rappelle qu'il s'élève à 6 500 millions de francs, ce qui est tout à fait considérable. L'importance même de cet investissement, rapproché des moyens que peuvent mettre en œuvre les collectivités locales, souligne la difficulté qu'il y a à entreprendre une telle réalisation.

Les dotations budgétaires sont, elles aussi, tout à fait insuffisantes si on les rapproche du volume global de l'investissement que je viens de rappeler.

Mais il y a plus grave encore, monsieur le ministre, et, sur ce point, il serait intéressant que vous nous fournissiez une précision. Vous avez indiqué tout à l'heure qu'un projet de loi relatif à la liaison mer du Nord—Méditerranée allait être déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale. Or j'observe qu'il ne vise qu'à étendre la compétence de la Compagnie nationale du Rhône, qui sera responsable de cet aménagement.

Il est, certes, tout à fait intéressant que la Compagnie nationale du Rhône voit sa compétence élargie, mais la difficulté, vous le sentez et le savez bien, tient au financement. A ce sujet, il convient de souligner trois points : l'insuffisance des dotations budgétaires ; la capacité de financement des collectivités locales ; la capacité de financement de la Compagnie nationale du Rhône.

La Compagnie nationale du Rhône, grâce à la redevance que lui verse E. D. F., d'une part, et aux produits qu'elle tire de la vente de l'eau pour l'irrigation, d'autre part, équilibre son compte d'exploitation, mais elle n'est pas en mesure de dégager des fonds propres suffisants pour intervenir de manière significative.

J'entends bien, monsieur le ministre, que la Compagnie nationale du Rhône va faire appel au marché financier, naturellement avec la garantie de l'Etat. J'aurai l'occasion, mais ce sera un autre débat, de revenir sur les restrictions qu'ont subies les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour s'approvisionner sur le marché financier du fait de l'existence d'autres parties prenantes. C'est cet aspect financier des choses qui rend la situation délicate en ce qui concerne la liaison mer du Nord—Méditerranée.

On peut donc dire, pour conclure sur le chapitre des voies navigables, que les crédits relatifs au financement du reste du réseau, dit « réseau Freycinet », malgré les indications que vous avez bien voulu nous donner — je ne reprendrai pas les chiffres qui figurent dans le rapport écrit — sont en constante diminution et que la réalisation de la liaison mer du Nord—Méditerranée est plus qu'hypothétique.

Venons-en aux routes. Lorsque l'on globalise les crédits qui sont gérés pour la plus grande part par votre département ministériel, on constate une progression de quelque 10 milliards de francs des crédits qui sont consacrés à l'équipement routier. Bien sûr, c'est loin d'être négligeable, mais cela ne doit pas faire illusion.

Il est vrai qu'au cours des années précédentes, grâce au plan de soutien de 1975 et à la mise en œuvre du fonds d'action conjoncturelle en 1977, un volume de travaux relativement important a été réalisé. Nous avons tous constaté, en dehors des opérations autoroutières que, dans nos départements, un effort tout à fait significatif avait été accompli notamment dans le domaine des renforcements coordonnés.

Comparé à ce niveau moyen, force est d'observer que le volume des travaux réalisés en 1978 et 1979 a fléchi et que, cette

année encore, les dotations budgétaires risquent fort de se maintenir à un niveau qui ne me paraît pas tout à fait suffisant en ce qui concerne l'équipement routier.

Je voudrais insister, monsieur le ministre, sur cette sorte de gestion spasmodique des crédits consacrés aux routes à laquelle nous assistons. Si le volume des crédits mis en œuvre n'est pas mauvais telle ou telle année, cela dépend soit d'un plan de soutien nécessairement aléatoire dépendant d'événements divers, les uns imprévisibles, les autres plus difficiles à cerner, soit d'un fonds d'action conjoncturelle mis en œuvre à un moment où le Gouvernement estime nécessaire de soutenir l'économie. Mais tout cela ne permet pas aux entreprises de travaux publics de programmer leur plan de charges et a une incidence sur les entreprises qui fabriquent du matériel de travaux publics. Les entreprises de travaux publics doivent établir leur plan de charges sur une durée suffisamment longue. Dans ce domaine, vous le savez, l'Etat et les collectivités locales sont les principaux donneurs d'ordres. Il serait intéressant, me semble-t-il, de réguler davantage les crédits concernant les routes pour ce qui touche le développement de l'infrastructure du réseau national.

Le budget de 1980 fait apparaître de nouvelles priorités. Celles-ci s'exercent en faveur des routes en rase campagne et de la voirie en milieu urbain. Pour un certain nombre de raisons exposées dans le rapport écrit, notamment l'apparition de tronçons autoroutiers non rentables, les difficultés rencontrées par les sociétés d'autoroutes pour prélever sur le marché financier les crédits qui leurs sont nécessaires ont amené le Gouvernement à réorienter sa politique concernant l'aménagement des voies routières.

Pour ce qui concerne le réseau autoroutier, le programme, considéré comme ambitieux, qui avait été arrêté en 1977, sera loin d'être réalisé. En effet, il avait été prévu de construire 1 635 kilomètres d'autoroutes au cours de la période 1977-1980 et 1 485 kilomètres de 1980 à 1983, auxquels il convenait d'ajouter 900 kilomètres de voies rapides.

Si les crédits de votre ministère sont reconduits, monsieur le ministre, c'est au total, de 1977 à 1983, 1 864 kilomètres d'autoroutes qui seront construits, soit 60 p. 100 des prévisions établies en 1977.

En ce qui concerne les autoroutes, mon rapport écrit donne un certain nombre d'indications qui peuvent être intéressantes : nombre de kilomètres, liaisons à réaliser, financement. Je ne les reprendrai pas.

En revanche, il n'est pas inutile, monsieur le ministre, de nous arrêter un instant sur les observations qui ont été présentées par la Cour des comptes à propos des sociétés d'autoroutes. La Cour des comptes — et ce n'est pas par hasard — s'est intéressée à trois reprises à ces sociétés : en 1973, en 1977 et en 1979. Elle a formulé des observations concernant, d'une part, les sociétés d'économie mixte, dont elle a souhaité une amélioration de l'organisation et de la gestion, d'autre part, les sociétés privées qui, après avoir réalisé de substantiels profits, se déchargent maintenant sur l'Etat des risques résultant d'une exploitation non conforme aux prévisions qui avaient été faites au moment où ces sociétés avaient reçu l'autorisation de construire des autoroutes.

Monsieur le ministre, les constatations de la Cour des comptes exigent une réflexion approfondie à la fois sur le régime des sociétés d'autoroutes, sur les conditions dans lesquelles elles exécutent leurs contrats, sur leurs obligations vis-à-vis de l'Etat et sur une réforme des procédures de financement. Le moment est donc venu de reconsidérer la situation de l'ensemble des sociétés d'autoroutes. Sur ce point, le Sénat entendrait avec un intérêt tout particulier les explications que vous pourriez lui donner sur ce que le Gouvernement a déjà fait et sur ce qu'il se propose d'accomplir.

S'agissant du réseau national de rase campagne, l'effort de l'Etat s'exprime de plus en plus au travers d'un certain nombre de programmes spécifiques. Nous avons maintenant le plan routier charentais, le plan routier du Massif central, le plan routier vosgien, le plan du Grand Sud-Ouest, sans parler des plans que vous allez nous annoncer à la suite des demandes d'un certain nombre de nos collègues. Nous allons donc vers une addition de plans, ce qui n'est pas une mauvaise chose dans la mesure où ils ont été mis en œuvre dans des régions où les moyens consacrés aux transports sont insuffisants. Mais ce serait encore mieux si cet effort de rattrapage du réseau routier, destiné aux régions qui en ont besoin, donnait lieu à des dotations supplémentaires pour votre ministère. Au contraire, ces plans, ces programmes sont financés sur la dotation existante. Il en résulte tout naturellement une diminution des interventions de ce dernier pour les autres régions dont beaucoup ne sont pas mieux loties que celles qui ont fait l'objet de plans.

Je voudrais, pour terminer, dire quelques mots sur les réseaux locaux.

Le développement des réseaux routiers locaux est assuré, à titre principal, vous le savez, par les subventions du F. S. I. R.

Ces subventions s'ajoutent aux ressources propres des collectivités locales. A la vérité, après plusieurs années particulièrement médiocres, une revalorisation a été opérée l'année dernière au moment de la discussion budgétaire, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat. Pour 1980, malgré l'augmentation prévisible du coût des travaux, le Gouvernement propose purement et simplement la reconduction en francs courants des crédits, avec seulement, pour les autorisations de programme, un glissement de l'ordre de 15 millions de francs de la tranche communale vers la tranche urbaine.

Sur ce point, monsieur le ministre, il semble à notre commission des finances que la progression des crédits pour les réseaux locaux ne devrait pas être inférieure à celle qui est constatée pour l'ensemble du réseau routier, et nous souhaiterions qu'un effort particulier fût accompli à cet égard.

Ma dernière observation est traditionnelle. Elle concerne naturellement le réseau routier déclassé, et vous savez, monsieur le ministre, l'intérêt que témoigne notre assemblée à ce problème.

Je ne rappellerai pas la genèse de cette affaire car, bien sûr, vous êtes très au courant de la situation, ainsi que tous les membres de l'assemblée. Cependant, je suis obligé d'observer que si nous appliquions l'indexation normale à la subvention théorique inscrite au budget pour 1980, nous devrions atteindre quelque 580 millions de francs. Or l'inscription budgétaire est de l'ordre de 455 millions de francs, si bien que nous sommes très loin du compte. Dès lors, nous nous trouvons dans la situation suivante : ou nous laissons se détériorer le réseau départemental, dont nous sommes maintenant les responsables, en n'utilisant que les maigres crédits mis à notre disposition, ou bien nous affectons des fonds propres des départements, et pour cela nous empruntons, donc nous nous endettons pour faire face aux dépenses d'entretien nécessaires pour maintenir le réseau à un bon niveau.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, une fois encore cette année, la commission des finances vous demande, par la voix de son rapporteur — et je suis persuadé que cette réoccupation est celle de tout le Sénat — d'envisager une revalorisation substantielle de cette dotation.

Je vous le demande également à un autre titre, monsieur le ministre. En effet, lorsque l'Etat traite avec les collectivités locales, il serait bon qu'il s'inspirât de ce qui est à la base de tout contrat, qu'il soit conclu entre des particuliers ou entre des institutions. Lorsque les départements ont accepté de prendre en charge une partie non négligeable de la voirie nationale à des conditions qui, à l'époque, étaient acceptables, c'était naturellement sous réserve que l'Etat actualise ses subventions en faveur des départements afin que le contrat conserve une réelle valeur. Cela est particulièrement important, monsieur le ministre, au moment même où nous discutons ici d'une nouvelle répartition des compétences et des responsabilités entre les collectivités locales et l'Etat.

Lorsque les collectivités locales contractent avec l'Etat, elles doivent le faire en toute confiance. Naturellement, ce que nous observons dans le domaine des routes ne nous inspire peut-être pas toute la confiance désirable. (*Applaudissements sur les travées socialistes, de la gauche démocratique et sur certaines travées de l'U. C. D. P.*)

Ce sujet a été évoqué de très nombreuses fois lorsque nous avons discuté de cette question.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que la commission des finances m'a demandé de vous présenter. C'est sous le bénéfice de celles-ci que je soumetts le budget de votre ministère concernant les routes et les voies navigables à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Braconnier, rapporteur pour avis.

**M. Jacques Braconnier, 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, le rapport pour avis que j'ai l'honneur de présenter pour la première fois devant le Sénat, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, ne sera assurément pas aussi fouillé et détaillé que celui auquel vous étiez précédemment habitués. En effet, mon ami Amédée Bouquerel possédait à la fois la technique du maniement des documents budgétaires et l'expérience des ingénieurs des ponts. A cette occasion, qu'il me soit permis, à travers lui, de rendre hommage à ce grand corps de l'Etat qui personnifie la compétence et le dévouement.

Cependant, malgré mon inexpérience et ma naïveté en la matière, l'analyse comparée des chiffres de votre budget depuis plusieurs années me remplit d'effroi tant ils apparaissent modiques par rapport aux besoins et modestes comparés à ceux de nos voisins européens.

Craignant la démesure de mon exposé, j'ai, par curiosité, consulté ce qu'avaient déclaré mes prédécesseurs ou collègues du Sénat de même que les rapporteurs de l'Assemblée nationale

lors de la discussion des précédents budgets sur ce sujet. Or j'ai pu constater que leurs critiques étaient tout aussi vives que les miennes et cela m'a quelque peu rassuré.

Je l'ai été plus encore en écoutant l'excellent rapport de mon collègue M. Moinet, car il se trouve qu'ayant travaillé dans des commissions différentes nous avons eu, j'allais dire des convergences — le mot est à la mode — ce qui prouve que mon raisonnement tend à refléter l'opinion de l'ensemble du Sénat.

Cela m'a rassuré vis-à-vis de vous, monsieur le ministre, car même si je critique la modicité de votre budget, je n'en apprécie pas moins les efforts que vous avez déployés pour le défendre énergiquement au niveau des arbitrages gouvernementaux, car la conjoncture devient plus difficile. En effet, on constate que les réductions de crédits sont opérées plus au détriment des investissements productifs et générateurs d'emploi que du fonctionnement.

Ces quelques considérations de portée générale étant faites, je vais analyser très rapidement ce budget.

S'agissant des infrastructures routières, j'observe que le trafic automobile s'est accru, l'année passée, de 4 p. 100 en terme de véhicules-jour. Cette indication prouve, à l'évidence, que les besoins en matière d'infrastructure routière sont encore croissants, malgré les problèmes énergétiques que chacun connaît.

Or, si le budget routier apparaît satisfaisant en ce qui concerne les autorisations de programme, puisqu'il est en augmentation de 16,5 p. 100 sur l'exercice de l'an dernier, il l'est infiniment moins pour les crédits de paiements, car la progression n'atteint même pas 6 p. 100 ; elle est de 5,9 p. 100 exactement — vous vous en êtes d'ailleurs expliqué tout à l'heure.

Mais il ne s'agit là que d'apparences puisque, si l'on tient compte de l'indice des prix et de la formation brute de capital fixe, élément fourni par l'administration elle-même, on constate que la progression n'atteint que 0,4 p. 100 en autorisations de programme et qu'en crédits de paiement, c'est une diminution de 4,5 p. 100 qui nous est proposée.

Ainsi, le budget de la direction des routes et de la circulation routière sera tout juste à la hauteur de ce qu'il était en 1971, c'est-à-dire en baisse de 45 p. 100 par rapport à celui de 1975, plan de soutien compris.

Ce constat m'amène à faire deux observations.

Le choix budgétaire favorise l'effort d'investissement et d'équipement au profit des dépenses consacrées au fonctionnement. Or, dans une période où il est souhaitable d'améliorer les activités productives du pays, je crains que l'on ait pas fait le « bon choix ».

De plus, les moyens financiers votés chaque année depuis dix ans ont suivi une courbe assez désordonnée de creux et de bosses, ce qui rend difficile, sinon impossible, l'élaboration des plans de charge des entreprises des travaux publics. D'ailleurs, le graphique qui est joint à mon rapport montre les distorsions constatées d'une année à l'autre. Or là surchauffe suivie d'un refroidissement ne peut qu'entraîner automatiquement la maladie. Les entreprises des travaux publics n'échappent pas à cette règle.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le sénateur ?

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur Braconnier, la remarque que vous formulez rejoint celle de votre prédécesseur.

A l'examen des crédits de paiement, on constate, en effet, les mouvements d'accordéon que vous dénoncez non pas pour le plaisir de le faire, mais en tant que difficultés pour les entreprises de travaux publics à programmer leurs travaux.

Par bonheur, ces coups d'accordéon sont corrigés par les autorisations de programme. C'est à M. Moinet que j'expliquais tout à l'heure le rôle de ces dernières, qui permettent tout de même d'avoir pendant une certaine durée — plus de deux ans parfois — une idée précise du volume des travaux qui seront permis.

Votre jugement sévère, lorsque l'on considère uniquement les crédits de paiement, n'est pas tout à fait injustifié ; mais il doit être corrigé par cette connaissance des autorisations de programme. Cela ne signifie pas que les entreprises de travaux publics connaissent un âge d'or, loin de moi cette idée, mais nombre d'entre elles se sont orientées vers l'exportation et la plupart de nos grandes sociétés continuent d'ailleurs à avoir une activité normale grâce à leurs efforts en ce domaine. Mais, comme la concurrence y est plus vive que jamais, un certain nombre d'entre elles ont relancé leur activité en France. Aussi essayons-nous à l'heure actuelle, en liaison avec les organisations professionnelles, non pas d'organiser — après tout ce n'est pas le



rôle de l'Etat — mais de faire en sorte qu'il existe une connaissance des intentions financières de l'Etat suffisamment à long terme pour que les entreprises soient en mesure d'élaborer une programmation sérieuse.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Je vous remercie de vos explications, monsieur le ministre, mais cela conforte un autre point de vue selon lequel les autorisations de programme ne donnent pas une indication au sujet des travaux qui seront faits dans l'année. La réalité est plus difficile à apprécier, car vous allez, pour des raisons qui vous sont propres et que je comprends fort bien, les échelonner dans le temps. Ces indications ne sont pas des certitudes.

Cela étant dit, je voudrais, monsieur le ministre, évoquer la situation des entreprises des travaux publics. De 1973 à 1978, 347 d'entre elles ont dû cesser leur activité et les ventes de grands travaux à l'étranger auxquels vous faisiez référence ont baissé de 13 p. 100 au cours du premier trimestre de 1979 par rapport à la même période de 1978. Il y a donc des raisons d'être inquiet.

Aussi la commission des affaires économiques vous demande t-elle d'envisager, au-delà de simples mesures conjoncturelles, une relance de la politique routière, non seulement pour redonner vigueur à un secteur essentiel de notre économie, mais encore pour la moderniser et compléter le réseau dans la double perspective de l'adaptation de l'économie nationale et de l'amélioration du cadre de vie des Français.

Cela dit, revenons aux crédits que vous sollicitez. Ceux-ci doivent permettre la réalisation ou la poursuite de trois programmes d'action.

Pour le programme d'entretien, les crédits sont en baisse de 5 p. 100 en francs constants par rapport à 1979. Ils permettront cependant un entretien préventif des renforcements coordonnés, et ce point n'est pas négligeable. Un effort particulier est prévu en faveur de la viabilité hivernale puisqu'il permettra d'équiper 1 000 kilomètres supplémentaires de routes.

En revanche, les renforcements coordonnés sont négligés. On ne fera, cette année, que 650 kilomètres contre 740 en 1979, soit 15 000 kilomètres réalisés sur les 28 000 de la totalité du réseau. A ce rythme, vous le savez, il faudra vingt ans pour les terminer.

Le programme de développement de l'infrastructure subira, lui aussi, une amputation de 5 p. 100 en francs constants, mais un effort particulier sera fait en faveur des P. A. P. I. R. et des accueils d'autoroutes en milieu urbain. Malheureusement, ces deux choix prioritaires ne seront pas sans conséquence sur la réalisation du programme autoroutier qui nous avait été formellement promis en 1977.

L'évolution favorable des plans spéciaux mérite d'être mentionnée. En bénéficieront les Vosges, le Bassin lorrain, le Douaisis, la Bretagne et le Massif central. Les dotations en faveur des P. A. P. I. R. seront même doublées. Seulement — et je vais reprendre les remarques de mon prédécesseur — ces crédits devraient être pris non pas dans une enveloppe qui reste globale, c'est-à-dire d'un volume immuable, mais sur le fonds d'action conjoncturelle, de sorte que les autres programmes ne soient pas diminués.

Les investissements routiers en milieu urbain connaissent un heureux renversement de tendance et la même amélioration des autorisations de programme doit permettre de satisfaire, cette année, bon nombre de demandes.

Je vais évoquer maintenant deux aspects de notre budget qui sont pour nous, comme on le dit souvent en termes de sécurité routière, des points noirs : le programme autoroutier et la voirie déclassée.

S'agissant du programme autoroutier, dont les crédits en autorisations de programme baissent de 2,4 p. 100 en francs courants et n'augmentent que de 4,2 p. 100 en crédits de paiements, votre commission s'interroge sur son devenir. Ce programme prévoyait la réalisation de 1 635 kilomètres d'autoroutes, entre 1977 et 1980, et de 1 500 kilomètres entre 1980 et 1983.

Déjà, en 1978, 264 kilomètres seulement étaient livrés à la circulation sur les 370 prévus et, en 1979, 211 sur 352. Qu'en sera-t-il en 1980 ? On ne le sait, surtout lorsqu'on prend connaissance de votre déclaration, monsieur le ministre, selon laquelle il est question d'« un étalement dans le temps des dates de mise en service » et qu'en outre une directive émanant de vous-même évoque la réalisation d'infrastructures autoroutières plus économiques.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous à nouveau de vous interrompre ?

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Que les rapporteurs m'excusent de les interrompre si fréquemment, mais ils posent des questions intéressantes qui méritent des réponses instantanées.

**M. le président.** J'ai le sentiment qu'ils le souhaitent.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Notre but est d'ouvrir 450 kilomètres d'autoroutes en 1980. Compte tenu des travaux engagés, ce chiffre paraît tout à fait réalisable.

En deuxième lieu, en ce qui concerne la question des normes, pour les axes à deux fois deux voies, je dois indiquer que je connais certaines régions — la Bretagne notamment — mieux que d'autres.

J'étais en outre membre du Gouvernement lorsqu'a été lancé le plan routier breton, que j'avais été chargé de commenter en tant que secrétaire d'Etat à l'information du général de Gaulle. Ce plan a subi des dérives sous la pression habile des élus — ce que je ne leur reproche pas — et également du fait d'un souci de perfectionnisme qui était certainement nécessaire, mais qui a fait oublier certaines artères maîtresses.

J'ai pu me rendre compte, d'autre part, que pour telle cité de 15 000 ou de 17 000 habitants du Massif central, qui devait être contournée par des routes à deux fois deux voies, il était prévu quatre échangeurs, ce dont ne bénéficiaient pas les agglomérations de 150 000 habitants, même lorsqu'elles sont abordées par des autoroutes.

Je me suis donc rendu compte que l'application très stricte des normes, qui certes avaient leur valeur, était abusive et avait pour résultat que non seulement on ne « livrait » pas la longueur voulue de kilomètres de routes à deux fois deux voies ou d'autoroutes, mais que ce perfectionnisme n'était pas de mise en comparaison avec les réalisations de l'étranger.

Il n'est nullement question de sacrifier la sécurité. C'est la raison pour laquelle j'ai saisi l'instance qui me paraissait la plus compétente, c'est-à-dire le conseil général des ponts et chaussées, et lui ai posé un certain nombre de questions. Lors de sa séance plénière, la semaine prochaine, un rapport sur les normes appliquées pour les deux fois deux voies me sera présenté.

Il n'est pas question non plus de faire des économies au détriment de l'usager, je le répète, mais — chacun d'entre vous en est conscient — on voit quelquefois un peu large dans le domaine des routes.

**M. le président.** Poursuivez, monsieur le rapporteur pour avis !

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre souci de réaliser des économies dans la mesure où effectivement celles-ci ne nuiront en rien aux caractéristiques des autoroutes.

Vous nous avez ainsi répondu à ma question relative à 1980. Nous aimerions, toutefois, que vous nous répondiez de façon précise à une autre question. A titre d'exemple, en effet, j'évoquerai la longue histoire de l'autoroute A 26. Vous avez parlé de la Bretagne, je parlerai du Nord.

Les études remontent à 1971 et le traité de concession a été signé en 1975. Personne ne sait encore quand les tronçons essentiels, tels que ceux d'Arras—Saint-Quentin et de Saint-Quentin—Reims seront mis en chantier et encore moins quand ils seront mis en service.

Or des investisseurs potentiels du secteur secondaire comme du secteur tertiaire attendent depuis des années et sont dans l'incapacité de prévoir les dates d'investissements.

L'année dernière encore, ne parlait-on pas des lenteurs du Conseil d'Etat pour ce qui est de l'étude du traité définitif de concession de cette autoroute à la S. A. N. E. F., la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France ? Aujourd'hui, il serait question de pression sur la S. A. N. E. F. pour qu'en échange de cette réalisation cette société accepte d'intégrer en son sein l'A. P. E. L. — société des autoroutes Paris—Est—Lorraine — dont chacun connaît les plus que médiocres résultats financiers, ce qui vient d'être souligné.

Tout cela n'est pas clair et appelle des précisions.

S'agissant des crédits destinés au réseau routier national déclassé, j'évoquerai plus longuement ce problème qui mécontente — vous le savez — de plus en plus les élus départementaux puisque, dans ce domaine, ils ont tous le sentiment d'avoir été « floués ».

En effet, ce réseau de 55 000 kilomètres d'anciennes routes nationales coûte de plus en plus cher aux collectivités départementales, et cela en dépit des assurances presque données lors de la discussion de la loi de finances pour 1972.

A cette époque, la subvention se situait à 300 millions de francs ; huit ans après, elle est de 455 millions de francs courants, ce qui représente, en francs constants, 203 millions, soit, en gros, 50 p. 100 de moins qu'en 1972.



Or, dans le même temps, vos crédits d'entretien pour les routes nationales non déclassées sont passés de 455 millions de francs à 1 205 millions de francs.

A ce que je sache, l'entretien d'une route départementale revient au même prix que celui d'une nationale et, si les départements veulent maintenir en excellent état leurs propres réseaux, c'est dans leurs fonds propres qu'ils doivent puiser, ce qui revient à un véritable transfert de charges de plus en plus inacceptable.

C'est pourquoi j'ai déposé un amendement indicatif sur ce chapitre.

J'ajouterais que la procédure d'attribution de ces crédits aux départements provoque un décalage de six mois, de sorte qu'en raison de l'érosion monétaire le total des travaux réalisés diminue de 5 à 6 p. 100.

L'an dernier, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, vous aviez, monsieur le ministre, donné votre accord pour une simplification de la procédure et je m'étonne qu'aujourd'hui rien n'ait été changé, tout au moins en apparence.

On conçoit difficilement qu'un crédit voté en décembre au titre du ministère des transports ne puisse être visé au chapitre 63-51 du ministère de l'intérieur que quatre ou cinq mois plus tard pour parvenir ensuite, après un autre mois, dans les départements, surtout à l'ère de l'informatique et des microprocesseurs.

Par ailleurs, il est intéressant d'analyser quelle est l'origine des fonds destinés à alimenter cette subvention au réseau national déclassé.

Pour partie, ses ressources proviennent du budget général, le complément étant issu du F. S. I. R., lequel est alimenté par un prélèvement sur le produit de la taxe intérieure des produits pétroliers.

Une telle procédure complique la gestion budgétaire et ne facilite pas le contrôle parlementaire.

Si la dotation concernant le réseau national déclassé méritait certaines observations critiques, en revanche, le programme d'équipement et d'exploitation est, pour sa part, relativement privilégié : de 507 millions de francs en 1978 et 572 millions de francs en 1979, il passe, pour 1980, à 755 millions de francs, soit près de 32 p. 100 d'augmentation d'engagements en moyenne.

Ainsi les actions relatives à la sécurité vont-elles se développer fortement puisqu'aux 1 300 kilomètres de routes équipées en 1978 s'ajoutent 2 500 autres kilomètres cette année.

L'objectif recherché est de réduire à 10 000 le nombre des tués sur les routes, au lieu des 12 000 dénombrés en 1978.

Si je ne puis que me féliciter des différentes actions menées par vos services en faveur de la sécurité, je serai, en revanche, plus réservé à l'égard de l'organisme chargé, sur un plan interministériel, de la sécurité routière.

N'étant pas placé sous l'autorité directe d'un ministre, le haut fonctionnaire qui en est responsable depuis plus de dix ans déjà bénéficie d'une indépendance rarement contrôlée et d'une autonomie contraire à l'esprit même de la démocratie. Ainsi ont été prises certaines mesures dont les effets sur la sécurité sont minimes, eu égard aux inconvénients qu'elles entraînent et les frais de publicité qu'elles coûtent.

Pour ne citer qu'un exemple, j'évoquerai l'obligation d'allumer les feux de croisement la nuit en agglomération, qui a fait, depuis son entrée en application, l'objet de nombreuses critiques, que, pour ma part, j'estime justifiées. (*Applaudissements sur de nombreuses traversées.*)

Cette obligation est à l'origine d'embouteillages monstres, les batteries se déchargeant vite et les alternateurs n'ayant pas la puissance suffisante pour produire l'énergie nécessaire à bas régime. On n'y a pas pensé. De plus, par temps de pluie, le halo diffus que reflète la chaussée mouillée aveugle le conducteur plus qu'il n'éclaire l'obstacle.

En renforçant légèrement la puissance des feux de position, l'objectif recherché aurait été atteint tout en évitant les inconvénients auxquels j'ai fait référence.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Cette mesure est une absurdité !

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** S'agissant de mesures réglementaires, monsieur le ministre, pourquoi ne pas créer un conseil consultatif de la sécurité routière dont seraient membres les représentants des usagers, les constructeurs, les clubs automobiles et la prévention routière ? Les mesures prises seraient, en outre, mieux accueillies, parce que disposant de relais d'opinion, et l'efficacité y gagnerait.

Cette réflexion vaut également pour ceux que l'on appelle communément « les motards » qui, depuis plusieurs mois, recherchent en vain le dialogue au sujet des mesures de sécurité et de permis de conduire et se livrent, pour se faire entendre, à des manifestations de rue, ce que je déplore bien évidemment.

La sécurité routière, monsieur le ministre, relève à la fois de la technique et du bon sens. Or, si votre délégation possède bien la technique, elle s'accommode parfois mal du bon sens parce qu'elle croit détenir le monopole de la vérité dans ce domaine.

Avant de clore l'analyse de ce chapitre « entretien et sécurité », je mentionnerai la ligne budgétaire concernant le contrôle de la formation et de l'aptitude des conducteurs, dont les crédits augmentent, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, de 9 p. 100. Ceux-ci sont destinés au fonctionnement du service national des permis de conduire.

Le permis de conduire nécessiterait un long développement et je ne puis, dans le cadre du temps qui m'est imparti, me livrer à une analyse exhaustive de ce problème. Je dirai seulement que la formation des conducteurs en France, tant pour les deux roues que pour les quatre roues, malgré quelques progrès notables depuis quelques années, est encore très inégale.

Je dirai également que d'importantes lacunes existent dans les connaissances de beaucoup de jeunes conducteurs titulaires du permis. Celui-ci ne devrait donc être délivré que si le candidat connaît parfaitement les règles de la circulation et s'il est capable de conduire avec une grande sûreté un véhicule, de jour ou de nuit, sur la route ou sur autoroute, sur sol sec ou sur sol mouillé. Or, ces conditions sont encore loin d'être remplies.

Enfin, dans un pays où les accidents de la route ont provoqué, l'an dernier encore, plus de 12 000 morts et 338 000 blessés, dont un trop grand nombre souffriront leur vie durant des graves séquelles, ne doit-on pas considérer que les accidents de la route sont un fléau des temps modernes et qu'il faut y consacrer certains moyens afin d'en réduire la gravité et le nombre ?

L'apprentissage de la vie se fait dès l'école. On y dispense désormais des cours d'éducation sexuelle. Comment ne pas déplorer qu'on n'y apprenne pas les plus élémentaires notions de sécurité routière ?

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les réflexions que, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je me suis permis de vous livrer sur un budget des routes, dont le moins qu'on puisse dire est qu'il est loin de satisfaire les plus élémentaires priorités, malgré quelques points positifs.

Quant au budget des voies navigables, il sera, en termes de navigation fluviale, à l'étiage au plus bas niveau jamais rencontré depuis huit ans — 350 millions de francs en autorisations de programme et 404,3 millions de francs en crédits de paiement — ce qui signifie que les crédits régressent de 8 à 10 p. 100 sur ceux de 1979 et de près de 50 p. 100 sur ceux de 1977, plan de soutien compris.

A titre de comparaison, permettez-moi de rappeler les volumes d'engagement de nos trois voisins pour les voies navigables en 1979 : aux Pays-Bas, 430 millions de francs, soit 22 p. 100 de plus que nous, bien qu'il s'agisse là, en majeure partie, de crédits d'entretien ; en Belgique, 600 millions de francs, soit 70 p. 100 de plus que nous ; en République fédérale d'Allemagne, 1 256 millions de francs, soit 3,5 fois les nôtres, et je ne tiens pas compte des financements émanant des Länder.

Si l'on tente une approche différente du problème de nos voies navigables en dressant une évaluation chiffrée des principaux projets envisagés en France, tant en réalisations nouvelles qu'en modernisation, on atteint 12,5 milliards de francs.

Au rythme de 350 millions de francs par an, il faudrait presque trente-six ans pour achever ce programme pourtant essentiel !

Dès lors, on comprend mieux les raisons pour lesquelles vous n'envisagez pas d'élaborer un schéma directeur du réseau des voies navigables dont la réalisation s'étendrait sur plus de trois décennies.

De plus, lorsqu'on rapproche les déclarations très officielles, émises par les plus hautes autorités de l'Etat en faveur de la voie d'eau, de la réalité budgétaire, on ne peut qu'être désagréablement surpris en constatant les divergences, sinon les contradictions, qui existent entre les intentions et les moyens.

Voilà quatre ans, en effet, le chef de l'Etat déclarait à Dijon : « L'effort général entrepris par le pays pour s'équiper en voies navigables devra, de toute manière, être significativement augmenté. »

Si la politique clairement affirmée par le Gouvernement consiste à poursuivre certains objectifs grâce auxquels le transport doit s'adapter à l'évolution d'une conjoncture difficile marquée par le renchérissement de l'énergie, se développer avec une volonté accrue de sécurité, respecter le souci de l'environnement et fournir ses prestations au moindre coût, alors le transport fluvial répond à ces exigences et il doit, en conséquence, être développé.

Or votre budget, monsieur le ministre, est loin de répondre à cette volonté et je me devais de vous l'indiquer ici même, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

Cela dit, j'évoquerai rapidement les grandes orientations de ce budget 1980, pour les voies à grand gabarit en premier lieu, puis pour le petit gabarit.

S'agissant des actions en faveur du grand gabarit, l'effort le plus important, bien que modeste, se situe au niveau du programme d'action prioritaire n° 6, c'est-à-dire la liaison Méditerranée—mer du Nord.

Bien que son taux d'exécution soit faible — et il a été signalé tout à l'heure, il est prévu cependant 140 millions de francs pour quatre opérations: Rhône—Fos, Port-de-Bouc—La Saône, le seuil Saône—Rhin et enfin le Rhin.

On peut également se féliciter de la discussion par le Parlement, au cours de la présente session, du projet de loi confiant à la compagnie nationale du Rhône la maîtrise d'ouvrage de la liaison Rhin—Saône, tant pour sa construction que pour son exploitation. Cela permettra de dégager d'autres moyens de financement et d'en hâter la réalisation.

Le trafic du Nord bénéficie, quant à lui, d'une dotation de 47 millions de francs permettant le raccordement au réseau belge, mais la répartition définitive de cette dotation n'est pas encore précisée et n'autorise pas à porter un jugement de valeur sur cette opération.

En outre, parler du raccordement du réseau fluvial belge au nôtre est un doux euphémisme qui supposerait résolu le problème de la continuité territoriale de la France avec l'Europe.

Ainsi le VIII<sup>e</sup> Plan devrait-il avoir pour objectifs non seulement le franchissement du seuil Rhin—Rhône, bien sûr — il s'agit d'une priorité sur laquelle le Parlement n'a pas eu à se prononcer, cela dit pour mémoire, et je n'y reviendrai pas — mais encore deux liaisons essentielles à la fois pour notre économie et pour celle des régions traversées, c'est-à-dire les deux liaisons Seine—Nord et Seine—Est.

Ainsi disposerions-nous d'une politique cohérente dans ce domaine puisqu'elle permettrait de rentabiliser les tronçons déjà aménagés et les reliant entre eux et au niveau européen.

Or, si l'on parle encore de ces deux liaisons Seine—Nord et Seine—Est, c'est en termes particulièrement restrictifs.

Pour Seine—Est, il s'agit non plus de grand gabarit, mais d'une remise en état du gabarit Freycinet entre Compiègne et Reims, pour permettre le passage d'automoteurs de 300 tonnes et de 38,50 mètres de long, au lieu d'engins de 5 000 tonnes poussés, définis selon les normes européennes.

Or le réseau Freycinet date d'un siècle et, même si le style « rétro » revient à la mode, nul ne s'étonnera que nous soyons, dans ce domaine, en retard de plusieurs guerres économiques.

Quant à Seine—Nord, le dernier projet en date est assurément moins anachronique puisque vos services envisagent de moderniser par phases le canal du Nord afin de permettre à des automoteurs de 1 350 tonnes de l'emprunter, ce qui correspond à un gabarit classé IV de la nomenclature, qui, lui, ne date que d'avant 1914!

A un moment où l'on parle tant d'équivalence et de normalisation européennes, on est en droit de se demander à quoi correspondent de tels projets!

Pour la Seine, 11 millions de francs sont prévus pour la reconstruction du barrage de Denouval et la première tranche de l'écluse du Vezoult; le barrage d'Ablon a, quant à lui, bénéficié de 45 millions de francs du plan de soutien de 1979, mais on ne sait, à l'heure actuelle, comment et quand ces crédits seront utilisés.

J'observe enfin que la déclaration d'utilité publique pour la mise à grand gabarit de la Petite Seine doit être incessamment signée.

Si la masse des crédits destinés à la voie à grand gabarit ne permet pas d'assurer le développement souhaité de ce réseau à vocation européenne, que dire du budget affecté à la remise en état et à la modernisation du réseau Freycinet, sinon que nous accumulons les retards?

Depuis 1975, la baisse des dotations en francs constants atteint près de 20 p. 100, masquée, il est vrai, par le développement des fonds de concours apportés par les régions, lesquels ont presque quintuplé en cinq ans. Une telle escalade ne saurait se perpétuer, aussi conviendrait-il d'envisager clairement le partage des responsabilités entre l'Etat, les collectivités locales et les établissements publics régionaux.

Cette remarque justifie à elle seule l'établissement d'un schéma directeur des voies navigables où seraient définis trois réseaux d'intérêts différents — le national, le régional et le local — ainsi que les responsabilités financières de chacune des parties.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les quelques considérations que je voulais présenter sur ce budget.

Le marathon budgétaire auquel le Parlement est soumis ne permet pas une analyse approfondie des différents crédits soumis à votre approbation. De même n'est-il pas possible d'apprécier à leur juste valeur toutes les mesures proposées faute de temps.

Toutefois, j'aurais failli à ma tâche si je n'évoquais pas deux autres aspects, non moins essentiels, de la politique fluviale, je veux parler du rôle de l'office national de la navigation, dont la suppression a été évoquée. Cette éventualité suscite quelques craintes.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Puis-je vous interrompre, monsieur le rapporteur?

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Je vous en prie.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je tiens à vous rassurer, monsieur le rapporteur, l'office national de la navigation ne sera pas supprimé.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Je vous remercie, monsieur le ministre. Telle est la réponse que j'attendais de vous.

Enfin, l'avenir de la batellerie demeure plein d'incertitudes. Cette profession mériterait une attention particulière en raison des contraintes très particulières qu'elle subit.

Ainsi aimerions-nous connaître les mesures que vous entendez proposer pour permettre à cette catégorie d'artisans d'assurer sa survie, sinon son développement et sa modernisation, car de ce point de vue, la dernière péniche construite en France date de 1948!

En conclusion, je dirai que le budget des routes et celui des voies navigables ont tous deux une même caractéristique: leur ambition se limite à leurs moyens. Nous regrettons bien vivement de ne pas pouvoir disposer de moyens conformes à nos ambitions qui sont, j'en suis tout à fait convaincu, également les vôtres.

C'est la raison pour laquelle, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je laisse au Sénat le soin de se prononcer sur ces deux budgets. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Fortier, rapporteur spécial.

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Aviation civile et météorologie).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si la nouvelle présentation du document budgétaire des transports se veut le signe et le symbole d'un effort toujours plus grand afin d'assurer une meilleure coordination entre les différents modes de transport et ainsi éviter les concurrences inutiles et coûteuses, nous ne pouvons que nous réjouir de l'unicité de ce document.

Globalement parlant, le budget de l'aviation civile est un budget de rigueur. La progression des crédits qui y sont affectés est faible: 3,7 p. 100 pour les dépenses ordinaires; 3,55 p. 100 pour les crédits de paiement des dépenses en capital.

Cette observation globale doit être cependant nuancée.

Aux dépenses ordinaires, par exemple, on constate que les interventions publiques, parmi lesquelles se situent les subventions accordées à la compagnie Air France, que j'évoquerai tout à l'heure, sont en diminution de près de 14 p. 100.

Aux dépenses en capital, la faiblesse des crédits de paiement est accompagnée d'une augmentation de 14,4 p. 100 des autorisations de programme. C'est, vous venez de le dire à l'instant, monsieur le ministre, en réponse à une question de MM. Moinet et Braconnier, la certitude de l'inscription du financement de programmes répartis sur plusieurs exercices.

Dans ce budget, un effort important est fait sur la navigation aérienne, tant en ce qui concerne les personnels que les moyens techniques; par ailleurs, les grands programmes de construction aéronautique bénéficient de 1 223 millions de francs d'autorisations de programme, soit une progression de 13,5 p. 100 par rapport à 1979. Cela traduit la volonté d'exploiter les percées accomplies par certaines de nos productions et de préparer l'avenir.

Au chapitre des infrastructures, si l'accent est mis sur l'outre-mer — et personne ici n'en conteste la nécessité — on constate que, sur les 74,4 millions de francs d'autorisations de programme pour les aéroports d'intérêt national, 52 millions de francs sont affectés à l'extension sur de l'aéroport de Nice.

Nice a besoin d'une plate-forme adaptée aux besoins de la région. Mais les investissements actuels ou futurs pèsent d'un tel poids sur l'ensemble des crédits réservés à ce chapitre qu'on peut se demander si le programme n'est pas trop ambitieux lorsqu'on constate le dérapage enregistré par rapport aux prévisions initiales.

Les dotations pour l'infrastructure sont, en francs courants, équivalentes à celles du budget de 1979, ce qui traduit donc une diminution des crédits proportionnelle à l'érosion monétaire.

Les crédits d'entretien de ces infrastructures sont, depuis plusieurs années, insuffisants. Il y a tout lieu de penser que cette insuffisance aura des conséquences: sur les coûts, qui seront

plus élevés à terme — on ne diffère pas impunément des travaux d'entretien ; sur l'exploitation de certains aéroports, qui est fonction de l'état de leurs installations.

Ce budget traduit un désengagement certain en matière d'aviation générale.

Je vais maintenant évoquer certains secteurs couverts par le budget de l'aviation civile.

Et d'abord la navigation aérienne.

D'une part, elle fait l'objet de crédits importants, mais malgré tout insuffisants ; d'autre part, le Gouvernement, qui a affirmé sa volonté de pratiquer une politique bien définie, se heurte à l'opposition d'une partie des personnels.

La désorganisation du service public par les personnels de la navigation aérienne — la grève étant interdite par les textes — a affecté et continue d'affecter d'une manière importante le transport aérien et, au travers des transports aériens, l'économie française.

Les compagnies les plus touchées sont celles dont l'équilibre financier est le plus fragile, c'est-à-dire les compagnies régionales — encore que, sur le plan strictement financier et en valeur absolue, les pertes supportées par Air France et Air Inter soient plus importantes. A ce propos, j'indique qu'il est heureux que la gestion prévoyante des trois grandes compagnies — Air France, Air Inter et U.T.A. — leur ait permis, grâce aux réserves qu'elles avaient pu accumuler, de faire face à un mouvement d'une durée exceptionnelle et de maintenir en activité l'ensemble de leur personnel.

L'existence d'Air France, d'Air Inter et de U.T.A. n'est donc pas en cause, alors que risquent de disparaître certaines compagnies régionales, dont les conditions d'exploitation sont nécessairement différentes.

Ne serait-il pas regrettable que soient ainsi condamnées des lignes souhaitées et soutenues à bout de bras par les collectivités locales parce qu'elles constituent à leurs yeux un moyen de promotion et de développement économique régional ? Je me demande s'il ne conviendrait pas d'indemniser ces compagnies pour le préjudice qu'elles ont subi et qui n'est pas leur fait.

Cinq semaines de désorganisation du service public ont tellement dégradé la situation financière de presque toutes — pour ne pas dire toutes — les compagnies régionales, que le Gouvernement doit envisager une aide financière immédiate — je dis bien « immédiate ». En tout état de cause, leurs charges financières, qui sont déjà trop lourdes, ne doivent pas être augmentées.

Faute de cette aide, on assisterait à des dépôts de bilan en chaîne. Je n'insisterai pas ici — comme me l'avait demandé mon ami Palmero — sur les difficultés que ce mouvement entraîne pour les établissements hôteliers et les agences de voyages.

Les mouvements sociaux récents ont deux raisons principales : des revendications touchant la rémunération, le statut et le déroulement de carrière des personnels et une opposition aux réformes décidées par la direction de la navigation aérienne.

Sur le plan des déroulements de carrière, un effort a été fait, puisque, désormais, les officiers contrôleurs pourront, au-delà d'un certain nombre d'années de centre de contrôle régional ou d'aéroport important, être affectés sur des aérodromes à trafic moindre en conservant l'essentiel de leurs primes.

Cependant l'intégration des primes dans les salaires reste le problème posé.

Il est vrai qu'il est anormal que des primes puissent représenter une part aussi importante de la rémunération. Mais il est vrai aussi que la grille de la fonction publique — appelée communément « grille Maurice Thorez » — interdit certains aménagements indiciaires en se fondant sur les critères de recrutement de la fonction publique.

On peut se demander s'il ne conviendrait pas de poser à terme le problème de la création d'un office de la navigation aérienne. Cet établissement public, outre qu'il faciliterait la solution des problèmes de statut et de déroulement de carrière si sa compétence était assez vaste, c'est-à-dire dépassait le cadre des centres de contrôle régionaux et des aéroports principaux, aurait le mérite essentiel de permettre à la navigation aérienne de percevoir directement le produit des redevances, donc d'avoir sa propre politique des personnels et des matériels sans être tenue par la règle de l'universalité du budget.

Cela permettrait aussi d'assurer l'unité du service, car il paraît difficilement concevable que des organismes qui font partie d'un dispositif intégré puissent s'autogérer individuellement comme la possibilité en a été parfois évoquée.

Cela nous conduit au second point, je veux parler des oppositions et des réserves touchant l'organisation du service de la navigation aérienne.

Il n'est pas de notre compétence d'apprécier la valeur des solutions techniques qui sont proposées ou adoptées. C'est le rôle et la responsabilité du Gouvernement que de gérer les services publics et de le faire de la façon la plus rentable.

Il faut observer qu'il n'est pas possible de ramener la rentabilité d'un service public à sa rentabilité comptable directe, ce qui reviendrait à nier la notion même de service public.

Mais le Parlement est parfaitement dans son rôle en s'interrogeant sur les conditions d'utilisation des crédits, que la loi de finances détermine et affecte. Je ne pense pas trahir la pensée de mes collègues en disant que chacun, ici, souhaite que des solutions durables soient apportées au conflit en cours, ce qui signifie que le problème soit traité au fond, car il n'est pas possible que le transport aérien et l'économie française vivent sous la menace permanente de conflits périodiques.

Je souhaite aussi, au nom des collectivités locales, dont le Sénat est le représentant privilégié sur le plan national, que la nouvelle politique mise en œuvre ne se traduise pas, à ferme, par un nouveau désengagement de l'Etat qui viendrait pénaliser les collectivités les plus petites, donc les plus pauvres, qui ont consenti, pour la création de leurs lignes et l'aménagement de leurs aéroports, des sacrifices justifiés par la nécessité où elles se trouvaient de disposer de moyens de désenclavement, pour lesquelles le transport aérien régional est un moyen d'aménagement du territoire et d'équilibre entre les régions.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur spécial ?

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** M. Fortier, dans son rapport oral, évoque un certain nombre de problèmes dont certains sont d'une brûlante actualité. Je ne les traiterai pas au fond tout de suite, me réservant d'en reparler ce soir. Je voudrais néanmoins, à la fois rassurer M. Fortier sur plusieurs points et lui donner une réponse négative sur un autre.

En rappelant que le Sénat était le représentant naturel des collectivités locales, M. Fortier a décrit la situation dans laquelle se trouvait un certain nombre d'entreprises régionales de transports. Il m'a également interrogé implicitement sur le rôle que devait jouer Air Inter.

Au cours des semaines qui viennent de s'écouler, les entreprises régionales de transports ont, en effet, particulièrement souffert. Certaines ont été sur le point de déposer leur bilan. Avec mes collègues, M. le ministre du budget et M. le ministre de l'économie, nous avons tout fait pour l'éviter. Le C.I.A.S.I. — le comité interministériel pour l'aménagement des structures industrielles — nous a semblé être l'organisme le plus approprié pour examiner chaque situation. Il est, en effet, le plus opérationnel et le plus rapide. Le président de ces compagnies régionales de transports a accepté cette suggestion et, dans la demi-journée qui a suivi, plusieurs dossiers ont été examinés.

Si j'insiste sur ce point, c'est pour indiquer que le Gouvernement tient à ce qu'existe, dans notre pays, un transport dit de troisième niveau.

Bien sûr, pour atteindre cet objectif, certaines responsabilités peuvent être assumées par les collectivités locales et les compagnies consulaires. Il est nécessaire, je le répète, pour l'équilibre du transport aérien français, que de telles entreprises existent.

Air Inter participe également, pour une part importante, au transport régional. C'est même sa raison d'être. Sans vouloir trahir les délibérations du conseil des ministres, je puis vous dire qu'hier, j'ai reçu des instructions très nettes dans ce domaine.

Vous savez que les rapports entre l'Etat et Air Inter sont régis par une convention qui expire à la fin de l'année 1980. Je l'ai dénoncée, non pas que j'étais mécontent d'Air Inter, mais parce que, entre le moment où cette convention a été signée et les réalités actuelles, une évolution s'est produite. Il est donc nécessaire qu'une nouvelle discussion s'instaure avec Air Inter pour que soit mise au point la future convention. Je tiens à assurer le Sénat que parmi les considérations qui seront prises en compte, celles qui concernent l'aménagement du territoire seront prioritaires.

Enfin, monsieur le rapporteur spécial, vous avez évoqué les conversations que, depuis hier soir, je mène avec les représentants des personnels de la navigation aérienne. Je les ai reçues longuement et je dois les revoir lundi. Cependant, pour éviter toute ambiguïté, j'ai indiqué de façon très nette quelle était la position du Gouvernement vis-à-vis de la notion du service public de la navigation aérienne.

Pour intéressante qu'elle soit, l'idée de créer un office, que vous émettez au nom de votre commission, ne me paraît pas pouvoir être retenue. En effet, la circulation aérienne constitue un service public et doit le rester. C'est pourquoi, il n'est nullement question d'envisager une quelconque formule qui n'assurerait pas l'exercice de ce service par l'Etat ou qui obligerait à s'adresser, par exemple, au personnel des chambres de commerce pour remplacer le personnel de l'Etat dans les tâches qu'il exerce actuellement au titre du service public.

Cette préoccupation du Gouvernement est en accord avec la volonté des personnels, qu'il s'agisse des techniciens de l'aviation civile, des électroniciens, des officiers contrôleurs ou des ingénieurs.

Monsieur le rapporteur spécial, je n'aurais pas été honnête avec mes interlocuteurs si je ne vous avais pas répondu sur ce point. En effet, j'ai pris un engagement formel qui correspond à une politique constante sur le maintien, dans le cadre du service public, de la navigation aérienne.

Veillez m'excuser, monsieur le rapporteur spécial, pour la longueur de cette interruption.

**M. Marcel Fortier**, rapporteur spécial. Au contraire, je vous remercie, monsieur le ministre, pour toutes ces précisions et pour l'engagement que vous avez pris à l'égard du service public.

Je réitère les propos que j'ai tenus l'an dernier avec d'autant plus d'insistance que, cette année, aux difficultés traditionnelles s'ajoutent les difficultés conjoncturelles que nous connaissons et auxquelles le Gouvernement ne saurait rester insensible.

En ce qui concerne Air France, la compagnie a nettement redressé sa gestion. Elle prévoyait — sauf en cas de conflits sociaux graves ou de grève de la navigation aérienne — que son secteur subsonique serait en équilibre avant toute contrepartie de l'Etat. Ses filiales sont en équilibre ou en bénéfice, y compris la chaîne Méridien.

L'augmentation du trafic de 10 p. 100 — soit plus que prévu — n'a pourtant pas entraîné une augmentation équivalente des recettes en raison de la concurrence des Américains. Elle se situe à environ 4 p. 100, contre 5 p. 100 l'an passé, alors que 3,5 p. 100 sont prévus pour l'an prochain.

Mais les salaires et les prix ont augmenté cette année de 10 p. 100, ce qui revient à dire que la compagnie n'est pas tirée d'affaires et que dans la compétition internationale qui se déchaine, elle devra faire de nouveaux efforts pour améliorer sa productivité.

Le point noir reste l'exploitation de Concorde, non seulement en raison des coûts d'entretien dus, pour une part, aux problèmes posés par les moteurs — il faut noter que 30 p. 100 du déficit enregistré restent à la charge de la compagnie — mais aussi parce que, sur le plan commercial, les résultats n'ont pas toujours été conformes aux espoirs, notamment en ce qui concerne la desserte des Etats-Unis, une partie de la clientèle de la ligne de Washington s'étant reportée sur la ligne ouverte au départ de New York.

Il apparaît nettement qu'indépendamment des facteurs conjoncturels ou géographiquement localisés, l'avenir du transport aérien passe par le transport de masse et non par le supersonique.

Quoi qu'il en soit, l'application du contrat d'entreprise conduit à une réduction de la dotation de l'Etat à Air France, qui passe de 395 millions de francs en 1979 à 335 millions de francs en 1980, que l'unicité du document budgétaire permet de comparer à la dotation accordée par l'Etat à la S.N.C.F.

D'ailleurs, mon propos n'est pas ici de contester l'utilité de la dotation accordée à l'une et à l'autre des sociétés nationales, mais de souligner à la fois le fait que le transport aérien n'est pas le gouffre financier que certains prétendent et les efforts effectués par notre compagnie nationale, qui bénéficie par ailleurs de 1 500 000 francs de prêts F.I.D.E.S. pour poursuivre le renouvellement de sa flotte.

Air Inter poursuit son chemin. La conclusion de la convention qui lie la compagnie à l'Etat expire à la fin de 1980. Air Inter, qui bénéficiera cette année de la seule contribution de l'Etat qui résulte du « protocole Mercure », soit 24 millions de francs en 1980, continue son ascension vers le transport de masse que lui permet l'utilisation d'appareils de plus en plus grande capacité, et moins gourmands en pétrole au siège-kilomètre, alliée à une grande rigueur de gestion de telle sorte qu'aujourd'hui, on note un certain transfert de passagers de première classe de la S.N.C.F. vers le transport aérien. Cependant, la tendance a changé en raison des mouvements de grève actuels.

Il faut remarquer que la compagnie n'a augmenté ses tarifs que de 5,88 p. 100 en moyenne le 1<sup>er</sup> janvier 1979 et qu'elle n'envisage pas de les augmenter avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980.

Il est vrai que la grève des contrôleurs aériens aura des effets importants sur ses résultats et, par voie de conséquence, peut-être sur sa politique tarifaire.

Quoi qu'il en soit, indépendamment des événements actuels ou récents, il faut remarquer que la politique promotionnelle des « vols tricolores » et des ajustements tarifaires, parfois inférieurs à la hausse générale des prix, lui a permis de développer son trafic de plus de 14 p. 100 en 1979.

C'était, avant les grèves, 6 660 000 passagers qui devaient être transportés cette année; la prévision pour l'an prochain porté sur 7 550 000 passagers.

De plus, Air Inter et Air France doivent s'unir pour assurer une desserte de la Corse basée sur trois points dans l'île de Beauté — Ajaccio, Bastia, Calvi — reliés à trois points sur le continent : Paris, Marseille et Nice.

L'Etat, qui a apporté son concours financier en 1979, continuera son action à l'égard de la filiale que constituent les deux compagnies, dans le cadre d'un crédit global applicable aux dessertes tant aériennes que maritimes. A la section commune des transports du budget de 1980 figure un crédit de 305 800 000 francs.

Les compagnies régionales, qu'il s'agisse des 305 compagnies de troisième niveau — Air Alpes ou Touraine Air Transport, T.A.T. — ou des compagnies de quatrième niveau, connaissent pratiquement toutes une augmentation du nombre des passagers transportés — ce qui démontre leur utilité — et ce malgré de mauvaises conditions météorologiques qui ont suscité un grand nombre d'annulation de vols.

Il est évident que ces compagnies desservant, pour la plupart, des aérodromes peu équipés, sont plus vulnérables aux intempéries. Air Alpes et T.A.T., suivant en cela l'exemple d'Air Inter, ont fermé certaines lignes trop déficitaires parce que de faible potentiel de passagers.

Ces lignes ont été reprises par les compagnies de quatrième niveau, grâce à des appareils de plus petite capacité.

Il convient de souligner que, dans beaucoup de cas, en dehors des lignes radiales ou droites, ces petites compagnies procurent un apport de passagers aux compagnies nationales.

Air Alpes et T.A.T. ont accompli un effort certain de redressement qui a donné des résultats, encore que la compagnie Air Alpes ne paraisse pas être encore totalement hors de danger. L'intensification de la politique commerciale a été accompagnée d'une standardisation des flottes à base de Fokker F 27 et F 28 et de Caravelle, après l'expérience malheureuse du 614.

Pour les plus petites compagnies, j'ai pu lire dans une note récente qu'il était regrettable que l'administration ait accordé, par une politique libérale de certification, l'implantation de machines différentes du Beech 99 et du Twimotter. Je ne suis pas persuadé que cette certification soit fondée. Le Twimotter est une machine rustique sans doute, mais lente. Le Beech 99 vieillit et trouve de plus en plus difficilement place à la revente sur le marché de l'occasion.

De plus, un certain engouement des passagers se manifeste pour les avions pressurisés. Fallait-il attendre que les compagnies se trouvent avec l'intégralité de leur parc à renouveler en même temps ou permettre l'introduction progressive de matériels plus récents? J'avoue que je serais plus favorable à la politique de l'administration.

Quoi qu'il en soit, je pense que dans le domaine du quatrième niveau, des coopérations doivent être recherchées. La participation des collectivités locales me paraît souhaitable, mais ces compagnies ne peuvent cesser de vivre dangereusement que dans la mesure où une partie de leur portefeuille sera constitué par l'exploitation de lignes pour lesquelles le déficit deviendra, en valeur relative, peu important. Sinon, elles resteront à la merci d'un changement d'attitude ou de politique des collectivités qui les soutiennent, ce qui provoquerait des réactions en chaîne par l'élévation des coûts qui résulterait de la fermeture de lignes.

Je voudrais attirer également l'attention sur une anomalie qui intéresse l'activité « charter » de ces compagnies, même des plus grandes. Le prix du carburant pour les vols charter à l'étranger est supérieur au prix de ce même carburant pour les vols intérieurs.

Si je prends le tarif de la compagnie Esso pour le kérosène, je constate que pour Limoges, par exemple, le prix de l'hectolitre — toutes taxes comprises — est de 108,06 francs pour les vols intérieurs, mais de 114,74 francs — toutes taxes comprises également — pour l'exportation sous douane, prix auquel il faut ajouter la T.V.A. pour les entreprises n'effectuant pas 80 p. 100 de leur trafic vers l'étranger. Est-ce la meilleure façon de soutenir l'activité de nos compagnies?

J'en arrive à l'aviation générale. On assiste globalement à un tassement de ses différentes activités. Le nombre de jeunes pilotes de moins de vingt-cinq ans ne cesse de régresser. Des constructeurs comme Wasmer et Fournier ont dû fermer leurs portes. Mis à part les avions Mudry — ils sont très spécialisés — il reste Robin, la Socata et Reims Aviation.

M. Closterman rappelait récemment les mesures qui expliquent cette crise. En outre, il a déclaré que pour faciliter la vente des Airbus aux Etats-Unis, les droits de douane en France sont totalement supprimés, ce qui constituerait, vous n'en doutez pas, un cadeau fait aux trois grands Américains : Cessna, Piper Beechcraft.



De plus, la détaxe de l'essence pour les voyages à l'étranger est abandonnée, ce qui pénalise l'aviation d'affaires, alors que l'avion est souvent utilisé dans ce cas pour tenter d'aller conquérir des marchés à l'étranger.

On réduit aussi la prime d'achat sur les appareils des clubs, en raison d'abus qui auraient été constatés. Enfin, on crée la vignette pour tous les avions de l'aviation générale.

Il n'est pas douteux que la convergence de ces mesures ne pourra qu'aggraver davantage la situation actuelle, qui n'en avait nul besoin.

Il est vrai que la hausse des coûts de l'heure de vol est un facteur dissuasif important. Le coût du carburant intervient sans nul doute, mais il n'est pas le seul facteur de hausse.

Sauf dans les grandes agglomérations, les heures de fréquentation des clubs sont obligatoirement réduites aux jours et heures non ouvrables, ce qui explique le nombre réduit des heures de vol effectuées par les machines. Il ne me paraît pas possible de résoudre cette difficulté.

Doit-on réserver la pratique de l'aviation aux seuls habitants des villes ? Je ne le pense pas.

Par ailleurs — et là il s'agit d'une question de politique concernant à la fois les aéro-clubs et les constructeurs — si, voilà quelques années, l'activité principale des clubs était articulée sur le tour de piste, aujourd'hui la découverte du voyage a conduit les associations à s'équiper de matériels coûteux, peu adaptés à ce qui constituait jadis leur clientèle de base. D'où une désaffection des jeunes qui ne reviennent au pilotage, après avoir épuisé les ressources des bourses ou du budget paternel — quelquefois les deux à la fois — qu'à quarante ans, lorsque leur situation financière personnelle le leur permet.

Un effort de réflexion doit être fait, je crois, sur l'aviation générale en tant que telle et sur son intégration à l'ensemble de l'aviation ou à d'autres activités nationales.

Quoi qu'il en soit, il serait regrettable que la France, qui a été si longtemps au deuxième rang des activités mondiales en ce domaine, régresse et voie disparaître un à un ses petits constructeurs, dont les activités, pour n'être en aucun cas comparables à celles des grands programmes, sont cependant génératrices d'emplois et de devises. Cela nous amène, tout naturellement, à évoquer maintenant la construction aéronautique.

En ce qui concerne les Airbus, une controverse s'était élevée, le mois dernier, entre M. Ziegler et le général Mitterrand.

M. Ziegler, invoquant le spectre de l'expérience Caravelle, estimait que si des efforts substantiels n'étaient pas faits pour moderniser la production et lancer de nouvelles versions, le programme Airbus se solderait par un demi-échec. Le 8 novembre dernier, M. Lathière indiquait que la cadence de production des Airbus passerait de trois exemplaires par mois — cadence actuelle — à huit par mois en 1984 et à dix en 1985 puisque, désormais, trente compagnies aériennes sont clientes d'Airbus Industrie et que, pour l'année en cours, soixante-sept exemplaires ont été vendus ferme. Ces commandes sont accompagnées de vingt-cinq options pour l'A 300, auxquelles il faut ajouter les ventes pour l'A 310.

Airbus Industrie arrive désormais en deuxième position derrière Boeing. La firme américaine est cependant très en avance puisque, comme le rappelait M. Lathière, nous produisons trois avions d'un seul type par mois alors que Boeing en produit trente de plusieurs types.

Airbus Industrie commence, désormais, à rembourser à ses membres les pertes subies lors des ventes des premiers appareils. Il ne faut pas se dissimuler, toutefois, que le succès final de l'entreprise dépend des variations du prix du dollar. Des efforts sont faits pour améliorer les appareils existants et inciter les compagnies à les inclure dans leur flotte.

C'est dans cette perspective qu'il faut juger de la motorisation possible par des moteurs Pratt et Whitney, qu'il s'agisse des B 2, B 4 ou B 10, ainsi que de diverses améliorations concernant les aménagements et les équipements.

En ce qui concerne les moteurs, le CFM 56 représente le quart des autorisations de programme ; avec 345 millions de francs, il représente 30 p. 100 des crédits de paiement.

Cinquante-sept commandes ont été enregistrées pour le rééquipement de DC 8 et trente-trois options, ce qui correspond à 450 moteurs, à raison de quatre moteurs plus un moteur de rechange par appareil. Qu'advient-il dans le futur ?

Pourra-t-on, par exemple, remotoriser suffisamment de KC 135 ou de Boeing 707 ? La question ne comporte pas encore de réponse certaine. Ce qui apparaît aujourd'hui, c'est que l'équilibre financier du programme CFM 56 est espéré avec la production de 3 000 moteurs sur quinze ans. En dehors du CF 650 de l'Airbus, il existe actuellement le projet d'un CF 632 qui ne figure pas au budget car aucune décision n'a encore été prise, mais ce moteur pourrait peut-être équiper le Boeing 757 en concurrence avec le Rolls-Royce RD 535.

De même, il n'existe que quelques crédits de recherche pour le moteur à cycle variable qui pourrait équiper les appareils supersoniques de la seconde génération, c'est-à-dire dans vingt ans.

Voilà, monsieur le ministre, mes chers collègues — en vous demandant de m'excuser d'avoir cité tant de chiffres — ce que je voulais dire de ce projet de budget, en ayant conscience d'avoir passé sous silence beaucoup de ses aspects, notamment en ce qui concerne les hélicoptères, Concorde, les équipements de bord, les études du B 9, du B 11 et du bi-réacteur à fuselage étroit de cent soixante passagers. Mais il n'est pas possible, dans une intervention orale, d'indiquer autre chose que les grandes lignes et les grandes orientations du budget présenté.

Ce budget, comme tous les budgets, comporte sans doute quelques faiblesses que j'ai indiquées. Il ne convient pas pour autant de penser qu'il ne correspond pas, sous réserve de certains infléchissements, à une politique cohérente concernant l'aviation civile. Compte tenu de ces observations, la commission des finances vous propose l'adoption du budget de l'aviation civile. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Legrand, rapporteur pour avis.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Aviation civile).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, contrairement à la tradition, je ne reprendrai pas le schéma classique de présentation de ce budget, tout simplement parce que, aujourd'hui nous nous trouvons devant des problèmes de brûlante actualité.

Le premier est celui des contrôleurs du trafic aérien, qui a déjà été évoqué.

Notre pays n'a ni le droit, ni les moyens de s'offrir le luxe d'une pagaille qui se pérennise.

Il est temps, grand temps, qu'un terme soit mis à l'anarchie que nous connaissons.

Dans mon rapport écrit, je fais état des bonnes affaires que réalisent les compagnies Air France, Air Inter et U. T. A. et de la bonne santé de l'Aéroport de Paris. Mais ce rapport, qui date de près d'un mois, est, aujourd'hui, totalement dépassé.

Aujourd'hui, Air France totalise plus de 150 millions de francs de perte. Pour Air Inter il s'agit de plus de 50 millions et pour l'Aéroport de Paris, d'environ 20 millions.

Quant aux compagnies régionales, elles sont exsangues. Elles ne peuvent plus sortir de l'impasse. Les propositions financières que vous venez d'évoquer, monsieur le ministre, et qui consistent à faire intervenir un prêt, sont intéressantes mais sûrement insuffisantes, car au bout du compte, il faudra rembourser. Qui paiera ? Sous une forme ou sous une autre, ce sera l'Etat et, à travers lui, les contribuables.

Pour les compagnies régionales, ce seront bien entendu les collectivités locales qui garantiront le trafic, c'est-à-dire une autre catégorie de contribuables, ceux qui ne connaissent de l'avion que la trace qu'il laisse dans le ciel ou les images qui passent à la télévision.

Nous sommes en pleine folie de suicide pour l'ensemble de notre politique aéronautique.

Faut-il ajouter que les compagnies régionales, moins solides financièrement que les grandes sociétés, vont être appelées à licencier ou même à déposer leur bilan, donc à disparaître ? Pouvons-nous admettre sans réagir, et sans réagir vigoureusement, un état de fait qui aggraverait la situation d'une économie déjà fortement perturbée ?

Votre commission a alerté, il y a un an, le Gouvernement.

Un conflit qui dure, un conflit qui pourrait est un conflit qui, inéluctablement, rebondit parce que se sont accumulées des rancœurs et des amertumes.

Votre commission des affaires économiques et du Plan estime que le Sénat peut et doit apporter sa contribution à la recherche d'une solution définitive à un conflit qui dure depuis au moins 1964, cette année qui a vu les contrôleurs aériens abandonner leur droit de grève contre un plat de lentilles.

Depuis 1964, les choses ont évolué : les hommes, les besoins et la technologie.

Il serait déraisonnable de ne pas mesurer le chemin parcouru et, surtout, celui qu'à moyen terme il faut maintenant envisager de parcourir.

Votre commission, qui m'a désigné hier pour rapporter la proposition de résolution dont, avec mon ami Marcel Fortier, je suis l'auteur et qui tend à créer une commission de contrôle sur le fonctionnement des services de la navigation aérienne, examinera ce texte mercredi prochain.

Si, comme je le souhaite, la mise en place de cette commission est décidée par le Sénat, elle devra travailler pour être efficace dans les meilleures conditions. Mais la qualité de ces conditions dépend des deux parties en cause.



Le climat de la réunion qui s'est tenue hier entre vous-même, monsieur le ministre, et les représentants des contrôleurs aériens est un bon signe. Nous ne pouvons que nous en féliciter. De tels gestes de bonne volonté sont nécessaires de part et d'autre. Ils démontrent la volonté d'aboutir à une solution acceptable par tous.

Je vous demande, monsieur le ministre, de faire savoir au Sénat si vous entendez faciliter le rôle de cette commission de contrôle et si vous êtes prêt à accomplir un tel geste de bonne volonté.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Legrand ?

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de M. le rapporteur pour avis.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, M. Legrand m'interroge sur un sujet délicat et qui est tout à fait d'actualité.

En tant que vieux parlementaire, je puis dire qu'il est dans la vocation du Parlement de contrôler l'action de l'Etat et que le Gouvernement se doit de lui donner toutes facilités dans l'exercice de cette mission de contrôle, le rôle du Parlement étant de voter les lois et d'en contrôler l'application.

Vous m'avez également interrogé, monsieur Legrand, sur les rencontres que j'ai eues hier et qui doivent reprendre au début de la semaine prochaine.

Pendant plusieurs heures, j'ai reçu des représentants des personnels de la navigation aérienne qui m'avaient fait remettre un exemplaire d'un document, daté du 30 octobre dernier, contenant l'ensemble de leurs revendications. J'ai accepté qu'au cours de cette réunion de travail, comme au cours de celle qui est prévue pour lundi prochain, l'ensemble des questions évoquées fassent l'objet d'une discussion approfondie.

Ces discussions n'étant pas terminées, il m'est difficile d'en faire le point aujourd'hui. Cependant, je puis d'ores et déjà vous faire certaines remarques.

Le document, que vous connaissez, comporte quatre rubriques et dix-sept points différents. Deux de ces quatre rubriques — le service public et les moyens nécessaires pour assurer la sécurité et les conditions de travail — ont fait l'objet, hier soir, de discussions. Les divers points exposés l'ont été, de part et d'autre, avec le souci de ne passer sous silence aucun des aspects abordés, même lorsqu'ils impliquaient le recours aux données les plus techniques.

Tout à l'heure, en interrompant M. Fortier, le rapporteur spécial, j'ai indiqué d'une façon très nette la position du Gouvernement à l'égard du service public que représente la navigation aérienne, et il n'est pas question d'en changer. J'ai cru sentir, d'ailleurs, chez mes interlocuteurs, une volonté identique à celle du Gouvernement. Par conséquent, sur ce point clé, il n'y a, me semble-t-il, aucune divergence.

En revanche, le régime selon lequel s'exerce actuellement la mixité civile et militaire ne reçoit pas l'adhésion d'une partie du personnel mais il relève d'une décision publique fondamentale qui vise à assurer dans les meilleures conditions la défense du pays et l'exploitation de son espace aérien civil. Il n'y a pas eu, je le reconnais, de convergence entre cette conviction du Gouvernement et, celle de certains de mes interlocuteurs.

Il ne m'est pas possible, je le dis très nettement, d'accepter la suppression de la mixité. Mais il m'est apparu utile de remédier à certaines difficultés pratiques qui m'ont été signalées, notamment aux retards dans le déroulement de carrière de certains personnels — peu nombreux d'ailleurs — qui peuvent découler de cette mixité.

Un autre point important pour la sécurité a été évoqué, celui de la réalisation du cinquième centre de contrôle de navigation à Reims. La poursuite des travaux de construction ne peut être abandonnée et finalement n'a pas été demandée par la très grande majorité de mes interlocuteurs. Cette opération ne peut, au surplus, être considérée comme une décentralisation autoritaire dès lors que le nombre des volontaires parmi les personnels en service devrait correspondre aux nécessités de son exploitation normale.

Enfin, a été évoqué un problème important, celui des effectifs budgétaires. Ces effectifs, monsieur le rapporteur, vous les connaissez ; ils sont en croissance régulière depuis plusieurs années. Mais, dans les faits, ils ne se traduisent pas immédiatement par une augmentation du personnel opérationnel, compte tenu des délais de recrutement et de formation. En outre, la pyramide des âges de certains corps permet d'escompter des départs en retraite importants. Aussi, durant l'été, ai-je, avec mon collègue du budget, examiné les recrutements qui seront effectivement faits.

Si le budget que je vous présente est adopté, compte tenu des créations de postes, compte tenu des départs en retraite, compte tenu d'un changement de méthode dans le remplacement, c'est-à-dire d'une anticipation des embauches, je puis vous indiquer qu'effectivement, en 1980, 200 officiers contrôleurs et 150 techniciens de l'aviation civile seront recrutés.

Telles sont les informations que je voulais vous donner. Monsieur le président pardonnez-moi la longueur de cette interruption. Il ne m'est pas possible de tirer une conclusion des quatre heures, quatre heures et demie de discussions d'hier. C'était une première réunion de travail. Une autre réunion est prévue lundi. J'ai le sentiment que la réaffirmation sur plusieurs points de la politique gouvernementale était de nature à répondre à certaines interrogations, à lever certaines ambiguïtés, à favoriser le rapprochement des points de vue.

Bien entendu, il subsiste des points sur lesquels le Gouvernement ne peut accorder ce qui est demandé. J'en ai indiqué un d'une façon très nette à mes interlocuteurs. Je souhaite que la réunion qui est prévue lundi permette d'achever le tour des problèmes évoqués. Nous pourrions alors dresser le bilan de ce qui aura été fait.

**M. le président.** Monsieur Legrand, veuillez poursuivre.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces informations.

J'aborde maintenant la question de l'aviation légère, parce qu'elle revêt une grande importance, à la fois pour les aéro-clubs et pour notre construction aéronautique.

Les mesures déjà décidées ou prévues ne sont pas bonnes et je vous demande, monsieur le ministre, d'être attentif à cette question.

J'ai, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, présenté un amendement aux articles de la première partie tendant à exonérer tous les avions des aéro-clubs de la vignette prévue par le ministre du budget. Je ne m'étendrai pas sur les motivations de cet amendement : elles sont connues de tous.

Curieusement, cet amendement n'a pas fait l'objet de discussions, parce qu'un autre amendement, proposant l'exonération des avions d'une puissance inférieure ou égale à 250 chevaux, a été adopté.

Pourquoi limiter à 250 chevaux la puissance des avions exonérés de la nouvelle taxe, alors que les aéro-clubs possèdent des avions dont la puissance atteint 290 chevaux ? Pourquoi fixer une limite qui constitue, du fait même, une autre limite, celle de l'expansion du sport aérien et qui met en cause, de plus, la construction aéronautique française ? Le Gouvernement va-t-il, pour des recettes de bout de chandelles, compromettre l'école de formation que sont les aéro-clubs ? Va-t-il du fait même compromettre la construction française d'avions légers, une des premières dans le monde, et qui exporte, ce qui n'est ni courant, ni négligeable ? Va-t-il, sans aucune justification sérieuse, faire fermer des entreprises et ajouter à la liste déjà trop longue de nouveaux chômeurs ?

Je plaide ici — je pense que chacun en est conscient — non pas pour les propriétaires d'avions privés, mais seulement pour les associations à but non lucratif.

Vous ne me répondez pas, monsieur le ministre, que les automobilistes et les motocyclistes paient une vignette et que cela justifie la mesure que le Gouvernement propose. Une mauvaise décision ne peut en justifier une autre.

D'autre part, si la France exporte une grande partie de sa construction, 78 p. 100 environ d'avions légers, elle importe, hélas ! la quasi-totalité des motocyclettes de 125 centimètres cubes et plus. Cela mérite, je crois, réflexion, ne serait-ce qu'en considération de la balance du commerce extérieur.

Les autres mesures envisagées dont a parlé tout à l'heure mon ami M. Fortier ne présentent pas plus de justification.

Il est évident que la conjugaison des économies escomptées et des recettes à réaliser est sans commune mesure avec le mauvais coup qui serait porté à ce sport de haut niveau, qui se démocratise de plus en plus, et à une économie de construction aéronautique que la conjoncture ne nous permet pas de sacrifier.

Il faut, monsieur le ministre, que le Gouvernement renonce à des mesures qui ne relèvent — j'ai le regret de le dire — que d'une comptabilité primaire.

Autre sujet : j'ai eu l'occasion, l'an dernier, de vous faire part, mes chers collègues, de l'inquiétude de notre commission face à la situation de l'aviation régionale. Cette inquiétude tenait aux aspects techniques et financiers de compagnies soutenues par les collectivités locales.

Je ne reviendrai pas sur la situation aujourd'hui catastrophique de ces sociétés du fait du conflit du contrôle aérien.

Mais, même si ce conflit, comme je le souhaite, est réglé demain ou après-demain, le problème restera posé de l'organisation de cette aviation régionale qui doit participer avec vigueur, mais aussi avec rigueur, à l'aménagement du territoire.

Votre commission, consciente de cet impératif, a décidé, à l'initiative de notre collègue M. Robert Laucournet, de créer en son sein un groupe de travail chargé d'étudier ces questions.

Je voudrais, enfin, attirer votre attention, mes chers collègues, et celle de M. le ministre des transports sur le problème des tarifs du transport aérien.

Vous trouverez dans mon rapport écrit une série de comparaisons qui démontrent que, contrairement à ce qu'on croit généralement, les tarifs des compagnies françaises ne sont pas plus élevés que les tarifs comparables des compagnies européennes.

Restent les Américains ! Là, rien n'est plus comparable : ni la puissance, ni la distance sur le plan national. Tout est à craindre sur le plan international. Devons-nous prêter une oreille favorable aux propositions de libéralisme exacerbé de l'administration Carter, politique qu'on appelle aujourd'hui, nouveau barbarisme, la « dérégulation » ?

La politique aéronautique préconisée par les Etats-Unis, c'est la foire d'empoigne, ce qui signifie, en fait, des tarifs plus bas sur les lignes rentables et l'abandon des lignes non rentables.

Il s'agit d'une politique fondée essentiellement sur le profit et contraire à tout esprit d'aménagement du territoire pris au sens le plus large : aménagement du territoire européen, mais aussi aménagement du territoire planétaire, auquel il est grand temps que nous pensions.

Nous sommes, en effet, à l'ère d'une politique planétaire et, si nous en sommes conscients, c'est une autre politique, celle de la pérennité, qu'il faut développer.

C'est à ce point de mon exposé que je souhaite, monsieur le ministre, vous interroger.

Etes-vous décidé à favoriser les initiatives de la totale concurrence, de la concurrence effrénée, image souriante, mais irréaliste d'un meilleur service ?

Etes-vous décidé, avec nos partenaires européens — ce que je souhaite car il faudra bien faire l'Europe de l'aéronautique — à mettre en place les meilleurs tarifs qui permettent le développement de l'espace français à l'intérieur de l'espace européen et de l'espace mondial ?

En clair, allez-vous favoriser la Laker Airways et les émules que cette société va susciter, qui souhaitent prendre en compte toutes les bonnes lignes en laissant aux compagnies nationales, c'est-à-dire, au bout du compte, aux contribuables nationaux, le soin d'assurer les liaisons indispensables, mais non rentables ?

Monsieur le ministre, je souhaite que vous fassiez connaître clairement le choix du Gouvernement en la matière.

Ma dernière question, pour en rester aux affaires d'actualité : la France et ses partenaires européens connaissent une réussite spectaculaire avec Airbus.

Le risque que nous courons — c'est paradoxal — est de ne pouvoir satisfaire les demandes. La S. N. I. A. S. est-elle décidée à courir les risques d'une grande société industrielle, c'est-à-dire à investir et à embaucher ?

Aux questions déjà posées à ce sujet je n'ai reçu que des réponses évasives.

Ne nous faisons pas d'illusions : si nous ne sommes pas capables de prendre la totalité de ce marché, c'est Boeing qui le prendra et nous serions gravement responsables.

Il faut investir et embaucher, surtout dans un certain nombre de régions touchées plus que d'autres par le chômage ; je pense, bien entendu, à Toulouse, Nantes et Saint-Nazaire. Dès lors, je pose la question : allons-nous investir ? Allons-nous embaucher ?

Quelques mots pour terminer sur la Corse, à la demande de mon ami M. François Giacobbi. J'attire votre attention, bien que je sache que des mesures sont déjà prévues, sur la situation géographique exceptionnelle de cette île. L'avion est le seul moyen de transport, de liaison avec le reste du pays. Je vous demande de bien vouloir tenir compte de cette situation.

Monsieur le ministre, la commission des affaires économiques et du Plan attend des réponses aux quelques questions d'actualité qu'elle vous a posées. Sous réserve de ces réponses, je demande au Sénat de se prononcer sur votre projet de budget. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante-cinq minutes, est reprise à quinze heures dix minutes.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous reprenons l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

La parole est à M. Le Pors, rapporteur spécial.

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Marine marchande).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, un journal du soir déclare : « Le débat budgétaire se poursuit au Sénat à un rythme accéléré » ; et j'ajouterai « dans l'indifférence la plus totale ». Je le regrette, compte tenu de l'idée que nous nous faisons de la fonction parlementaire, et je vois dans l'attitude autoritaire prise par le Gouvernement depuis quelques semaines, à l'égard du Parlement notamment, la cause principale de cette désaffection qui conduit les uns et les autres, y compris les parlementaires de la majorité, à se rendre compte qu'ils ne peuvent pas peser sur les choix du Gouvernement.

En ce qui nous concerne, nous sénateurs membres du groupe communiste, nous n'acceptons pas cette dévalorisation de la fonction parlementaire.

**M. le président.** Monsieur Le Pors, permettez-moi de vous interrompre pour vous dire que vous intervenez en tant que rapporteur spécial de la commission des finances. Que vous ayez une opinion en tant que sénateur communiste, c'est bien entendu votre droit, mais le rapport lui-même est présenté au nom de la commission des finances, je tiens à vous le préciser.

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Le budget pour 1980 doit tenir compte des réorganisations qui sont intervenues au ministère des transports ; pour que nous fassions une présentation à structure constante, il faut réaliser un certain nombre d'ajustements.

Ces ajustements réalisés, les crédits affectés à la marine marchande passent de 3 180 millions de francs en 1979 à 3 607 millions en 1980. La progression est donc de 14 p. 100 ; elle est du même ordre de grandeur que celle du budget en général ; elle est supérieure à la hausse des prix prévue pour 1980.

Les dépenses ordinaires progressent de 18,3 p. 100, les autorisations de programme de 23 p. 100 et les crédits de paiement correspondants de 9,1 p. 100.

Deux domaines traditionnels couvrent l'essentiel des autorisations de programme : l'équipement naval, la police et la signalisation maritimes.

Pour les dépenses ordinaires, 77 p. 100 sont affectés sous forme de subventions à l'établissement national des invalides de la marine.

J'ai souligné traditionnellement, comme rapporteur, l'intérêt de la présentation fonctionnelle du rapport, qui permet une présentation claire des différentes masses significatives de ce budget. Je n'insisterai, fonction par fonction, que sur les points les plus importants.

En ce qui concerne l'administration générale, on observe une régression de 6 p. 100 des crédits de paiement des dépenses en capital, qui affecte essentiellement — et je le déplore ! — les crédits relatifs à la recherche scientifique et technique.

Les polices maritimes disposent de moyens essentiels, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les C. R. O. S. Dans ce cadre, trois centres de surveillance seront achevés à la fin de 1980. L'un, le centre du cap Gris-Nez, a été créé en 1974 ; seront achevés pour la fin de 1980, ceux de Joubourg et Ouessant.

Un point est généralement abordé dans cette grande fonction des polices et de la signalisation maritimes, celui de la société nationale de sauvetage en mer. Elle voit sa subvention d'équipement passer de 5,3 millions de francs, à 5,8 millions de francs, ce qui est une faible progression. Chaque fois que nous examinons cette question, nous sommes conduits à déplorer la faible augmentation qu'elle enregistre. Je ne suis pas le seul dans ce cas, puisque la question a été unanimement évoquée à la commission des finances.

J'ai reçu de M. le président de la société nationale de sauvetage en mer une lettre dans laquelle il me déclare : « Si nous pouvons continuer à remplacer tant bien que mal nos vieux canots par d'autres plus modernes, notre budget de fonctionnement, déjà déficitaire cette année, en dépit des économies auxquelles nous ne cessons de procéder, le sera encore plus l'an prochain. Nos dernières réserves sont utilisées au comblement de nos dettes et je n'aurai plus qu'à déposer le bilan de la société de sauvetage en mer et à passer la main à l'Etat ou à plus habile que moi. » M. le président de la société nationale de sauvetage en mer m'a saisi d'une suggestion que j'ai trouvée, pour ma part, intéressante. Elle visait, étant donné que le Gouvernement a décidé, et à juste titre, de relever la taxe de francisation, d'affecter une partie de cette taxe à la société nationale de sauvetage en mer. Cela me paraissait être un acte de grande justice. Mais, comme vous le savez, sans doute, monsieur le ministre, la loi organique n'autorise pas ce genre d'affectation de recettes. On peut le déplorer. D'ailleurs, je me permettrai à ce propos d'insister, afin que vous m'apportiez une réponse sur le

fond, puisque les modalités font obstacle à cette affectation suggérée par M. le président de la société nationale de sauvetage en mer.

Toujours dans cette fonction, on observe une stagnation des dotations pour la signalisation maritime.

La troisième grande fonction concerne la protection et l'aménagement du littoral. Le budget que vous nous présentez traduit une faiblesse persistante des moyens destinés à lutter contre la pollution marine par les hydrocarbures.

J'ai effectué, comme l'année dernière, une récapitulation des crédits portant sur plusieurs budgets ministériels et destinés à la protection de l'environnement marin. J'ai constaté, en les comparant aux propositions faites par la commission sénatoriale d'enquête à la suite du naufrage de l'*Amoco Cadiz*, qu'ils représentaient, cette année, 16 p. 100 de ce que cette commission avait, à l'unanimité, jugé comme étant la base minimale pour assurer une protection convenable du littoral français. Ce pourcentage était, l'année dernière, de 11,3 p. 100.

De deux choses l'une : ou l'on considère au niveau ministériel que les propositions de la commission sénatoriale d'enquête étaient démagogiques, bien qu'elles fussent adoptées par les représentants de tous les groupes, ou il faut admettre que l'effort réalisé par le Gouvernement est — de très loin — en deçà de ce qui est nécessaire.

Dans cette fonction générale, je voudrais évoquer la loi du 2 janvier 1979 qui a renforcé les peines en matière d'infractions à la navigation maritime et de pollution par les hydrocarbures.

J'ai reçu, comme vous sans doute, monsieur le ministre, les plaintes de nombreux capitaines qui estiment que cette loi n'est pas aussi juste qu'il y paraît au premier abord, et que, au-delà des sanctions qui les frappent et qui sont apparues justifiées à la suite de la catastrophe à laquelle je faisais référence à l'instant, les principaux responsables, je veux parler des armateurs, ne sont pas aussi durement frappés que le sont les capitaines de navires. Ces derniers ont fait valoir — je sais que c'est aussi le sentiment d'un grand nombre de nos collègues — que les armateurs se livraient à leur rencontre à un chantage, sur leur emploi notamment, qui les conduisait à prendre certains risques qu'ils étaient à peu près les seuls à payer.

Ne faudrait-il pas reconsidérer cette loi, tout au moins la compléter par des dispositions qui soient plus directement dirigées contre les principaux responsables, c'est-à-dire les armateurs ?

A cet égard, on peut se demander si un raisonnement plus long dans les ports n'aurait pas un effet dissuasif intéressant en ce qui concerne les infractions qui font l'objet de la loi du 2 janvier 1979.

Cinquième fonction : les gens de mer. Pour 1980, la subvention à l'E. N. I. M. — Etablissement national des invalides de la marine — atteindra 1 552 500 000 francs, soit une augmentation de 16,6 p. 100 que l'on peut juger intéressante. Cependant, si l'on considère l'ensemble des recettes de cet établissement, on constate que la part de l'Etat, qui était de 53,6 p. 100 il y a trois ans, n'est plus que de 49,4 p. 100 aujourd'hui et que, en revanche, la part des cotisations d'actifs des marins et des armateurs ne cesse, par voie de conséquence, d'augmenter.

Le problème des salaires forfaitaires pris en compte par cet organisme subsiste. Je sais qu'il avait fait l'objet des travaux d'un groupe présidé par M. Dufour. Je me suis efforcé d'obtenir les conclusions du rapport Dufour pour établir le mien ; malheureusement, je n'y ai pas réussi. Peut-être serez-vous en mesure, monsieur le ministre, de nous apporter des éclaircissements sur les conclusions de ce rapport, qui n'a pu être mis à la disposition du Parlement pour la discussion budgétaire ?

L'enseignement maritime est en difficulté ; le plan de créations d'emplois pour 1976-1980 ne sera pas réalisé ; les écoles d'apprentissage sont loin de faire le plein et les crédits destinés à l'enseignement et à l'apprentissage ne progressent que de 3 p. 100.

Autre fonction : les pêches maritimes et les cultures marines. Ces secteurs connaissent une crise durable. On observe une diminution du nombre des navires et des tonnages, une diminution aussi des moyens employés. Le commerce extérieur des produits de la pêche maritime est en déficit en volume et ce déficit est aggravé du fait qu'à l'unité transportée les produits français sont de moindre valeur que les produits étrangers.

Des aides — je le sais — sont prévues depuis longtemps mais, à l'évidence, elles ne peuvent constituer une issue à la crise actuelle. Il faut donc s'interroger à la fois sur leur efficacité, sur leur pertinence et, en particulier, sur les problèmes de l'autofinancement demandé aux marins qui souhaitent acheter un bateau et développer leurs activités par un investissement important.

Une circulaire du directeur des pêches maritimes, en date du 22 mai 1978, a établi que, s'agissant du régime général, l'autofinancement net pour chaque promoteur de navire ne pourrait être inférieur à 14 p. 100 du coût de l'acquisition du navire. S'agissant du régime spécial, l'autofinancement net minimum est fixé à 9,5 p. 100 du coût de cette acquisition.

Je me demande, et avec moi beaucoup de marins, s'il ne serait pas nécessaire de revenir sur ces dispositions, que l'on peut juger favorables dans la mesure où il s'agit de taux relativement bas mais qui, pour certains jeunes notamment, aboutissent à des mises de fond de l'ordre de 20 à 30 millions de centimes, ce qui dépasse leurs possibilités financières. Je me suis rendu récemment au pays Basque et y ai rencontré des représentants du monde maritime. C'est la première revendication qu'ils ont mise en avant.

L'Institut scientifique et technique des pêches maritimes a entrepris un certain nombre d'actions très importantes qui peuvent constituer un tremplin pour assurer ce que le rapport sur les options du VIII<sup>e</sup> Plan appelle « La vocation maritime de la France ». Cependant, on doit observer que les autorisations de programme en la matière ne progressent que de 8 p. 100. Il y a homogénéité entre cet effort consenti pour la recherche maritime et l'effort général de recherche réalisé par le Gouvernement et qui a fait l'objet de critiques.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Le Pors ?

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

**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 président, je suis très sensible à un certain nombre de remarques formulées par M. Le Pors en ce qui concerne la recherche.

Ce qui me frappe, c'est non pas le pourcentage d'augmentation, qu'il juge faible — 8 p. 100 — mais l'effort assez désordonné qui existe dans le domaine de la recherche maritime en général.

Le ministère des transports assure la tutelle de l'I. S. T. P. M. — Institut scientifique et technique des pêches maritimes — qui a la confiance des pêcheurs et qui est un organisme sérieux.

Le ministère de l'industrie assure celle du Cnexo — Centre national pour l'exploitation des océans.

Au sein du ministère des universités existent plusieurs laboratoires de faculté dont certains, en matière de biologie maritime, ont acquis une notoriété incontestée.

Dans le domaine tropical, nous avons l'O. R. S. T. O. M. — Office de la recherche scientifique et technique outre-mer. J'oublie certainement d'autres organismes.

Il ne s'agit pas du tout de supprimer l'I. S. T. P. M., mais de résoudre un problème double, celui de l'efficacité et celui de la coordination, problème complexe que nous étudions ensemble actuellement.

Lorsqu'on considère la recherche dans le domaine maritime, il faut prendre en compte l'ensemble des crédits affectés à ces différentes fonctions pour avoir une vue assez globale des choses, l'I. S. T. P. M. n'en étant qu'un élément. Il est bien entendu que l'I. S. T. P. M., au sein du ministère des transports, doit bénéficier du rôle privilégié qui est le sien, et ce d'autant plus que le monde de la pêche, le monde maritime, a entièrement confiance dans cet organisme.

Une plus grande coordination et davantage de liens doivent exister au sein de ces organismes de recherche.

**M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial.** Il faut bien entendu, monsieur le ministre, considérer l'ensemble des masses relatives aux recherches maritimes, mais je suis persuadé que l'on n'a jamais résolu un problème de masses par une meilleure répartition ou organisation.

En ce qui concerne l'aquiculture, le projet de budget pour 1980 porte, pour la première fois, la marque d'un certain effort puisque les crédits passent de 2 700 000 francs à 8 millions de francs. Mais il s'agit de niveaux si bas que l'on peut se demander si cet effort, bien qu'important en valeur absolue, est significatif au regard des objectifs à poursuivre.

Sixième fonction : la flotte de commerce. L'armement naval connaît une crise grave qui se traduit par une diminution du nombre de navires. Toutefois, l'enveloppe en tonnage demeure à peu près équivalente, ce qui place la France au neuvième rang dans le monde.

La part de nos exportations qui transitent sous pavillon français demeure traditionnellement faible, 23,3 p. 100. Le taux de couverture sous pavillon français, y compris le trafic tiers, n'atteint que 54,5 p. 100 : il était de 58,8 p. 100 en 1975.

Le plan de développement de l'armement naval portant sur la période 1976-1980 correspond sans doute à un système d'aides qui avait sa justification au départ, mais qui a été nécessairement adapté depuis.

Au 31 décembre 1978, la réalisation de ce plan est proche des objectifs, voire dépassée pour les cargos de ligne, mais elle se trouve très en deçà pour les transporteurs de vrac et — il faut le souligner — peu de commandes ont été passées depuis 1976. Autrement dit, les résultats sont essentiellement le fait de commandes passées avant cette date, qui marque le début du Plan.

Au niveau global, le Plan est réalisé à 40 p. 100 pour le nombre de navires, à 43 p. 100 en tonnage et à 45 p. 100 en valeur.

On est également amené à s'interroger, bien entendu, sur l'évolution de la situation du groupe maritime d'économie mixte, dont la structure juridique a été établie en février 1977. Sa situation financière demeure difficile. Le contrat d'entreprise conclu avec la Compagnie générale maritime prévoyait bien 230 millions de francs, en 1979, et en escompte 200 pour 1980, mais en échange d'une réduction d'effectifs qui aboutit à une diminution du nombre de bateaux de cinquante-quatre à quarante-huit et à la fermeture de lignes.

C'est une remarque que je serai amené, tout à l'heure, à généraliser. En effet, ce contrat d'entreprise me paraît être l'expression d'une politique que j'appellerai celle de la peau de chagrin. Autrement dit, on s'efforce de rationaliser, d'optimiser, mais sur une base qui ne cesse de se réduire.

Autre question très importante abordée par la commission des finances, celle du dumping et des pavillons de complaisance.

Ces pratiques se généralisent dans le monde et si les événements qui ont concerné la France ont donné lieu à des initiatives positives de la part des pouvoirs publics, la situation n'apparaît toujours pas véritablement satisfaisante. On est d'ailleurs amené à se demander si des phénomènes comme l'élargissement de la Communauté à la Grèce et le fait que l'un de nos partenaires principaux, l'Allemagne fédérale, n'ait pas l'hostilité qui est la nôtre vis-à-vis des pavillons de complaisance ne risquent pas de créer un problème et, partant, de limiter les initiatives qui seraient le fait du Gouvernement français au regard de cette question importante.

En tout état de cause, et bien que le pourcentage des pavillons de complaisance dans la flotte française soit minime, ce problème résiduel fera l'objet d'une interrogation permanente de notre part.

La septième fonction concerne l'équipement naval. Là encore, nous sommes en situation de crise. On est passé de 707 000 tonnes de jauge brute compensés, en 1975, à 430 000 en 1978 et à 190 000 pour le premier semestre de 1979, mais avec une évolution très diversifiée, favorable aux porte-conteneurs et défavorable aux cargos. La politique de restructuration et les importants crédits publics qui ont été engagés n'ont donc, à l'évidence, pas sorti ce secteur de la crise.

On peut porter la même appréciation générale en ce qui concerne la réparation navale, dont l'activité a été marquée, cet été, par l'affaire du *France*, qui a révélé de quoi était faite, en la circonstance, ce que l'on appelle généralement la « contrainte extérieure ». En effet, celle-ci est apparue comme la somme de l'impéritie des armateurs et de l'affaiblissement, depuis 1960, des capacités de navigation et de réparation navales — ce qui implique la responsabilité du Gouvernement français qui, dans ce secteur, intervient de très longue date — ainsi, bien entendu, que de l'inscription d'une politique dans le cadre des directives générales de la Communauté économique européenne.

S'agissant de la réparation navale, on n'observe aucun investissement pour une capacité supplémentaire en 1979 et rien n'est prévu non plus en 1980, si ce n'est pour les chantiers de France, à Dunkerque.

Au terme de ce bref survol des points qui m'ont semblé les plus caractéristiques du projet de budget que vous nous proposez et que je rapporte, je ne veux pas noircir le tableau, mais l'effort ne me semble pas correspondre à la gravité de la crise que ce secteur a connue et les moyens pour y répondre ne suffiront pas pour rattraper le retard qui s'est accumulé.

En tout état de cause, nous sommes bien loin des déclarations faites lors du rapport sur les options du VIII<sup>e</sup> Plan. N'était-il pas question de faire de l'espace maritime français l'un des atouts majeurs de la France pour relever le défi en matière de développement des forces productives au cours des prochaines années ?

Partant, cet effort insuffisant hypothèque le développement de cet atout majeur de la France. Autrement dit, il semble que le Gouvernement, par votre action notamment, monsieur le ministre, soit à la recherche de la compétitivité, mais sur une base qui ne cesse de se rétrécir.

M. le Président de la République déclarait au colloque « Informatique et société » que, ce que l'on observait dans de nombreux secteurs, c'était la diminution progressive du support matériel. Je me demande si, en fin de compte, nous n'aurons pas, de budget en budget, un ministre des transports de plus en plus

satisfait, mais avec de moins en moins de bateaux, jusqu'à ce que leur nombre devienne nul. Tout cela, c'est la politique de la peau de chagrin.

Aussi, pour toutes les raisons que je viens d'indiquer, votre rapporteur avait-il recommandé à la commission des finances de rejeter les crédits de la marine marchande. La commission a cependant décidé de les adopter. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Yvon, rapporteur pour avis.

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Marine marchande).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'an dernier, à pareille époque, dans la présentation que nous faisons du budget de la marine marchande, nous avions cru devoir exprimer une certaine inquiétude née de la transformation des structures du secrétariat général de la marine marchande. Nous avions, en effet, l'impression que les changements apportés nous situaient en retrait par rapport aux intentions exprimées à diverses reprises par le chef de l'Etat, dont les propos nous avaient laissé entrevoir la création d'un ministère de la mer aux compétences non plus limitées aux activités maritimes traditionnelles, mais étendues aux nouveaux problèmes découlant des conférences du droit de la mer et des perspectives d'exploitation du sous-sol marin.

« La France, disait-il, est un pays maritime : elle doit devenir une puissance maritime. C'est pourquoi j'ai demandé au Gouvernement une nouvelle politique de la mer, cohérente, active, hardie. »

« La France, ajoutait-il, doit se donner les moyens d'une politique maritime à sa mesure. »

Qu'en est-il exactement ?

La marine marchande, qui fut à une certaine époque un département ministériel à part entière, à l'instar des grands pays maritimes, puis un secrétariat général rattaché le plus souvent au ministère de l'équipement, n'est plus aujourd'hui qu'une simple direction du ministère des transports.

Loin de nous l'intention de mettre en doute les qualités de compétence et d'autorité de ceux qui ont en charge des activités maritimes. Cependant, leur efficacité était plus grande dans un ministère n'ayant à connaître que les problèmes de la mer qui sont maintenant souvent répartis entre un certain nombre de départements ministériels.

Donnant son impression sur la discussion du budget des transports à l'Assemblée nationale, un chroniqueur a pu écrire : « L'infléchissement de la politique maritime n'a pas été tout à fait perçu, sans doute parce que la marine marchande n'est pas considérée comme un secteur clé de notre économie. »

Cela est si vrai qu'on assiste à une floraison de créations d'associations à vocation maritime, certaines ayant un caractère officiel, comme si leur création n'était imposée que par un vide à combler, comme si le Gouvernement lui-même éprouvait le besoin de rechercher ailleurs que dans ses propres structures la solution aux problèmes spécifiques que posent les activités diverses de la marine marchande.

N'est-il pas étonnant qu'en ce qui concerne la préparation du VIII<sup>e</sup> Plan, les transports aient été confiés non pas à une commission, mais à un simple comité dans lequel les représentants des activités maritimes tiennent peu de place, la construction navale ne disposant, quant à elle, d'aucune représentation dans les structures établies ? De là à dire que la France n'a pas de politique de la mer, il n'y a qu'un pas, vite franchi.

Ce propos, entendu et répété souvent, est-il une simple boutade ? Est-il la manifestation de mauvaise humeur des contestataires habituels ? Ne correspond-il pas à la réalité ?

L'examen du budget doit nous en apporter la réponse. Encore devons-nous, en toute objectivité, situer la question dans son contexte de crise qui, affectant gravement l'économie mondiale, n'épargne pas les activités maritimes françaises. Votre commission des affaires économiques et du Plan en a parfaitement conscience. Elle n'en attache que plus d'importance au budget de la marine marchande, considérant, d'une part, le rôle primordial des transports maritimes, dont la contribution à l'équilibre de la balance des paiements est capitale, tenant compte, d'autre part, de l'intérêt majeur qui s'attache au maintien de notre industrie de la construction navale, qui, atteinte de plein fouet par la récession, doit trouver dans son avance technologique des raisons d'espérer, reconnaissant, enfin, le caractère spécifique des pêches maritimes, dont les difficultés ne trouveront leur solution qu'à l'échelle communautaire.

Ces trois chapitres — flotte de commerce, construction navale et pêche maritime — constituent le volet économique de la marine marchande ; ils exigeraient sans doute des développements importants, mais le rapport écrit vous en apporte l'essentiel ; je vous y renvoie, me permettant de présenter quelques observations dans les limites étroites du délai qui m'est imparti.



En ce qui concerne la flotte de commerce, je rappelle que les plans successifs de relance, de modernisation et de développement avaient pour objectif de porter la flotte de commerce, à l'échéance de 1980, à plus de seize millions de tonneaux de jauge brute.

La conjoncture actuelle nous interdit d'envisager la réalisation de ce programme ambitieux. Le nombre des navires en service ne cesse de diminuer puisque, de 489 au 1<sup>er</sup> janvier 1977, il était tombé, au 1<sup>er</sup> octobre dernier, à 433. Toutefois, en tonneaux de jauge brute et en tonnes de port en lourd, la flotte marchande civile a connu cependant une certaine stabilité. C'est une situation dont il ne faudrait pas se satisfaire, car nous avons besoin de navires, même dans la circonstance de crise actuelle.

L'armement, écrasé sous un endettement résultant d'un effort d'investissement exceptionnel, ne pourra survivre qu'à la double condition de disposer de navires adaptés aux nouvelles conditions du trafic comme aux exigences en matière de sécurité et de bénéficié de conditions d'exploitation basées sur l'économie.

Le crédit de 235 millions de francs inscrit au budget n'est destiné qu'à l'achèvement du plan de développement, aucune mesure n'étant prise en vue de compenser les surcharges reconnues comme inévitables.

Il semble, par ailleurs, impossible de compter sur une égalisation des charges au sein des organisations internationales, de même que sur une harmonisation des régimes sociaux dans la Communauté économique européenne.

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** J'ai lu, avant la séance, le rapport fort intéressant établi par M. Yvon et qu'il résume avec clarté, en ce moment, à la tribune.

Je voudrais préciser que le plan de modernisation de la flotte n'est pas terminé, même si tous les crédits initialement prévus ont été consommés. C'est pourquoi le Gouvernement a décidé, voilà quelques semaines, d'en affecter de nouveaux, comme vous venez de l'indiquer. Mais en même temps, à la suite d'un examen concernant le surcoût du pavillon national, nous avons pu nous rendre compte que les différences existant entre le pavillon national et certains pavillons d'Europe centrale ou scandinave étaient à peu près nulles, le pavillon britannique, en revanche, revenant nettement moins cher.

Nous avons pris une décision, à cet égard, modeste sans doute, mais intéressante à deux titres, celle de prendre à notre charge les frais d'embarquement pour les stagiaires des écoles de navigation. Cette mesure doit permettre, sur le plan de la formation, d'assurer à ceux qui se destinent à la carrière d'officier de marine une continuité qui n'existait pas. Par ailleurs, cette responsabilité financière, au lieu d'être confiée aux armateurs, sera assumée par l'Etat au titre de la formation.

Dans d'autres domaines, nous avons pris pour l'avenir un certain nombre de dispositions. Le plan auquel vous avez fait allusion, monsieur Yvon, a été doté de 150 millions de francs pour 1980, comme vous venez de le souligner, et son application sera poursuivie d'une manière plus sélective. Cela permettra d'éviter la disparition de l'aide en 1981 et 1982. Les volumes n'en sont pas arrêtés. L'aide sera plus sélective et moins systématique qu'actuellement, mais elle existera.

Vous avez évoqué aussi les charges financières. De fait, il se pose un problème de fond qui ne peut plus être repris pour le passé.

Pour le futur, nous avons décidé de nous aligner sur la position de l'O. C. D. E. Cette disposition, bien accueillie par les armateurs, est de nature à les rassurer pour l'avenir au sujet des emprunts et des prêts qu'ils contracteraient, en outre, elle rendra inutiles ces négociations en fonction de leur situation de trésorerie qui obligeait mon administration à consacrer beaucoup trop de temps à ce problème.

**M. le président.** Poursuivez, monsieur Yvon !

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions que vous venez de nous apporter concernant la mesure prise par le Gouvernement pour faire disparaître cette charge qui pesait jusqu'à ce jour sur les armateurs, à savoir l'embarquement des jeunes stagiaires qui se destinent à la fonction de marin. C'est une mesure nouvelle et très intéressante.

J'ai le souvenir de ce qui s'était passé l'an dernier. Je reçois de nombreuses lettres de la part de mes administrés qui s'adressent à moi en raison de mon appartenance au milieu maritime. Certains d'entre eux m'ont écrit qu'ils étaient dans l'incapacité absolue, à leur sortie de l'école de navigation, de trouver l'embarquement qui leur était absolument nécessaire pour qu'ils puissent donner suite à leur vocation.

Vous venez de nous rassurer, monsieur le ministre, en nous faisant part d'une mesure qui est modeste, avez-vous dit, mais qui est néanmoins tout à fait digne d'intérêt.

Au moment où vous m'avez interrompu, je venais de mentionner le crédit de 235 millions de francs inscrit au budget mais, honnêtement, je ne pouvais pas ne pas faire état des moyens hors budget que vous avez envisagés lors du conseil des ministres du 17 octobre et qui sont de nature à revitaliser notre armement.

En effet, outre un crédit de 150 millions de francs au titre de l'aide à l'investissement, figurant dans le projet de loi de finances rectificative pour 1979 qui vient d'être voté par l'Assemblée nationale et qui sera examiné par le Sénat prochainement, le régime des bonifications des taux d'intérêt sera aligné, comme vous venez de le préciser, sur les règles fixées par l'O. C. D. E. et un régime de prêts participatifs du F. D. E. S. pourra être également appliqué aux entreprises de transports maritimes qui veulent développer leur implantation à l'étranger.

Toutes ces mesures, certes bénéfiques, sont-elles susceptibles de répondre aux difficultés actuelles ? Nous l'espérons. Quoi qu'il en soit, il était opportun qu'une opération de sauvetage fût entreprise à l'endroit de la Compagnie nationale maritime qui cette année, bénéficie de crédits budgétaires particulièrement importants.

On ne peut que vous féliciter de ces mesures. Mais il est une initiative que le rapporteur de la commission des affaires économiques que je suis ne saurait passer sous silence.

Dans votre conférence de presse du 17 octobre dernier, vous auriez déploré la disparition de la flotte de cabotage et vous envisageriez de susciter des initiatives dans ce domaine. Il est grand temps qu'un ministre chargé de la marine marchande prenne en considération la réalité de ce problème.

Il fut une époque — je m'en souviens car voici plus de vingt ans que je rapporte le budget de la marine marchande devant le Sénat — où l'aide au cabotage avait sa ligne dans le budget, mais les crédits ont vite disparu, et la ligne elle-même a été radiée.

Les pouvoirs publics se refusaient dès lors à reconnaître le rôle du cabotage, pourtant prépondérant pour nos régions littorales dont les ports n'étaient fréquentés que par des caboteurs étrangers.

Un tableau comparatif figurant dans mon rapport écrit précise la participation au trafic de nos ports secondaires des caboteurs français et étrangers au cours de l'année 1977.

Pour des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute, le port de Lorient a reçu 81 navires étrangers pour 4 navires français ; le port de Saint-Malo a reçu 282 navires étrangers pour 7 navires français ; le port de Fécamp a reçu 165 navires étrangers mais aucun navire français.

Pour des navires plus importants, de 500 à 1 600 tonneaux de jauge brute — je me limite à des exemples pris en Bretagne — Lorient a reçu 15 navires étrangers contre 1 seul navire français, et Saint-Malo 174 navires étrangers contre 10 navires français. Pour les autres ports dont vous trouverez la liste dans mon rapport écrit, la proportion est absolument identique.

Si vous attachiez votre nom, monsieur le ministre, à la reconstitution d'une flotte de cabotage vous auriez fait œuvre utile pour le pays, en raison des fonctions économique, politique et sociale qui sont celles d'une telle flotte.

Le rôle du rapporteur eût été sans doute de les expliquer. Faute de temps, je ne retiendrai que le seul problème de l'emploi qui, dans le milieu des marins, serait ainsi vite résolu. Les quelques caboteurs que nous avons déjà ont été l'exutoire salvateur des marins de la pêche, en proie à la crise.

Cette observation me sert de transition avec la seconde partie de mon exposé, relative à la construction navale.

Celle-ci, dont le carnet de commandes ne représente même pas une année de travail, ne pourrait que tirer avantage de toute opération de développement de la flotte. Mais, dans l'immédiat, il n'est d'autre formule, pour assurer la survie des chantiers, que de leur accorder les aides nécessaires.

C'est pourquoi le Gouvernement français, désireux de conserver intacte — je vous rends hommage sur ce point, monsieur le ministre — son industrie de la construction navale dont les qualités technologiques sont incomparables, prend cette année des mesures importantes, les crédits étant en augmentation de 26 p. 100 par rapport à 1979 : 1 milliard de francs destinés aux grands chantiers ; 568 millions de francs affectés aux engagements de prix des contrats précédemment conclus ; 40 millions de francs octroyés aux petits chantiers.



**M. André Morice.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Volontiers !

**M. le président.** La parole est à M. Morice, avec l'autorisation de M. le rapporteur pour avis.

**M. André Morice.** Je vous remercie, mon cher collègue, de me permettre d'ajouter à votre propos quelques observations sur ce chapitre de la construction navale. Cette dernière est essentielle pour la France, et elle retient l'attention de nombre de nos collègues non seulement de ceux qui représentent la Loire-Atlantique, mais des représentants de tous les autres départements côtiers où ces problèmes ont des conséquences majeures et où la construction navale débouche sur le problème de l'emploi qui est, pour nous, extrêmement important.

La preuve a été apportée, en 1951, que, par la mise en œuvre de la loi d'aide aux chantiers navals, dite loi Defferre — que j'ai eu à appliquer en qualité de ministre de la marine marchande — on pouvait résoudre une crise qui était très grave à l'époque. Nous avons redressé un climat social qui était très perturbé. Après avoir emmené des représentants des comités d'entreprise dans des pays nordiques pour étudier sur place les raisons pour lesquelles notre construction navale était plus chère qu'ailleurs, nous avons réussi à rétablir une situation sociale auparavant très dégradée, grâce à des visites sur les chantiers mêmes et à une collaboration avec les comités d'entreprise.

Certes, la période actuelle, par certains aspects, est plus difficile encore. La crise de l'énergie, en effet, a engendré une réduction très rapide de la demande de navires neufs, ce qui a ajouté à la désorganisation du marché international.

Les chantiers se sont efforcés d'adapter leur production à la situation et le premier remède qu'on a trouvé était constitué par des mesures d'allègement des effectifs, ce qui ne correspond pas, on le pense bien, à nos vœux.

Au surplus, nous avons affaire à une concurrence internationale féroce — le mot n'est malheureusement pas trop fort — qui rend le marché très instable, et nous sommes toujours en train d'attendre pour nos chantiers des commandes qui se font rares et qui sont très disputées.

Mais, dans ce domaine, il nous faut agir comme nous l'avons fait en 1951, en retenant plusieurs orientations, en traitant non seulement de la construction navale en elle-même, mais aussi du problème des pavillons de complaisance, des commandes passées par les armateurs français qui devraient être réservées à nos chantiers, en nous préoccupant aussi de problèmes plus généraux, comme celui du rajeunissement de notre flotte marchande.

Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, aborder ce problème ce matin. Vous le suivez avec beaucoup d'attention, avez-vous dit, et mon collègue, M. Yvon, vient d'y revenir lui-même.

Il faudrait, dans ce domaine si difficile, mettre en œuvre toutes ces mesures.

Nous savons que nous avons à passer quelques mauvaises années. Il faut à tout prix que les efforts accomplis par les pouvoirs publics et les chantiers ne le soient pas en pure perte.

C'est pourquoi, en plus des propositions que nous avons faites pour certaines actions combinées, nous voudrions que fussent prises des mesures exceptionnelles et transitoires pour susciter des commandes des armateurs français et étrangers, en ayant recours, par exemple, à des crédits à long terme pendant quinze ans et à très bas taux d'intérêt, comme certains pays le font, allant même jusqu'au taux de 1 p. 100.

Enfin, il faut permettre aux chantiers de se placer sur le marché international par l'amélioration des conditions de l'aide.

Tout cela nous paraît justifié parce que, contrairement à ce que nous avons connu jusqu'à ces dernières années, le marché mondial fait d'ores et déjà preuve d'une certaine reprise et les experts prévoient, pour la prochaine décennie, le retour de l'ensemble mondial à un niveau de besoins comparable à celui des années qui ont précédé la crise.

Pour que ces perspectives souriantes se réalisent, il faut traverser quelques années difficiles. C'est à cette tâche que nous convions le Gouvernement en lui confirmant qu'en un tel domaine le concours du Sénat et du Parlement tout entier lui sera acquis.

Mais il y a le plus grand intérêt à ce que ces problèmes soient traités à froid et non à chaud.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur pour avis, veuillez poursuivre !

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Je remercie notre collègue, M. Morice, de sa contribution à ce débat sur la construction navale qui constitue, pour nous, une industrie particulièrement importante et que nous devons soutenir.

Aussi me permettrai-je, après son intervention, de formuler simplement un double souhait : que puissent se réaliser les perspectives envisagées pour l'an prochain, à savoir 350 000 tonneaux de jauge brute de commandes, et que soit assuré le soutien de 20 000 emplois dans les grands chantiers, de 4 000 dans la réparation navale et de 3 500 dans les petits chantiers.

En ce qui concerne ces derniers, dont la situation peut paraître meilleure que celle des grands chantiers, les crédits qui leur sont destinés me paraissent insuffisants, monsieur le ministre. Les 40 millions de francs qui sont inscrits au budget ne permettront certainement pas de réaliser tout ce qui pourrait l'être.

Comme je vous avais manifesté mes craintes lors de votre audition par la commission des affaires économiques et du Plan, vous aviez cru pouvoir nous rassurer sur l'effort que le Gouvernement se réservait de faire en cours d'année. Je pense qu'il en sera bien ainsi et que, de même qu'un conseil des ministres a dégagé des crédits pour la flotte de commerce, il vous sera possible, en cours d'année, de sortir du « tiroir-caisse » du ministère du budget des crédits suffisants pour venir au secours des petits chantiers, qui en auront certainement besoin pour satisfaire aux commandes qui leur seront passées.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de M. le rapporteur pour avis.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, je voudrais répondre très brièvement à M. Yvon sur deux points.

D'abord, s'il est un problème extrêmement difficile, c'est bien celui des grands chantiers. Dans ce domaine, l'Etat fait tout son possible et, comme vous avez pu vous en rendre compte à la lecture du projet de budget, les crédits que nous y avons inscrits cette année sont nettement supérieurs à ceux qui y figuraient l'an passé. Mais encore faut-il que des commandes soient passées. L'Etat faisant de son côté le maximum, les chantiers doivent en faire autant. En disant cela, je ne veux faire le procès de personne. Mais je constate que le dynamisme est très différent d'un chantier à un autre.

Demain, je reçois les représentants de la chambre syndicale de la construction navale, non seulement pour faire avec eux le point, mais aussi pour suggérer quelques voies de recherche et envisager certaines mesures afin que l'objectif que nous nous sommes assigné pour la fin de l'année et pour 1980 soit atteint.

Le problème est tout à fait différent en ce qui concerne les petits chantiers.

M. Yvon, avec beaucoup d'habileté, a mis l'accent sur le manque de crédits, mais n'a pas parlé de difficultés de commandes. Les petits et les moyens chantiers sont effectivement fort dynamiques et travaillent bien.

Si, en cours d'année, les crédits qui leur sont affectés et que je demande au Sénat de voter se révèlent insuffisants, il sera certainement possible, par un redéploiement, de dégager des crédits supplémentaires.

**M. le président.** Vous pouvez poursuivre, monsieur Yvon.

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse.

Je voudrais, en terminant sur le chapitre de la construction navale, attirer votre attention sur certains problèmes qui se posent quant à la procédure. Il est indispensable que le régime de l'aide soit nettement défini et que les constructeurs ne soient pas contraints, à l'occasion de chaque modification de prix, de demander à l'administration des indications sur les modalités de l'aide susceptible de leur être accordée. Ces procédures entraînent des lenteurs et des aléas qui sont préjudiciables à la réalisation d'opérations souvent difficiles à conclure.

J'en arrive au dernier point de mon exposé : les pêches maritimes.

Leur situation est toujours très préoccupante en raison des graves incertitudes qui pèsent sur leur avenir : l'accès à la ressource dans nos zones de pêche traditionnelle soulève des difficultés lourdes de conséquences dues à l'intransigeance britannique ; les augmentations successives du prix du carburant rendent de plus en plus hasardeuses les destinées de nos pêches.

Certes, votre effort est important cette année, puisque les crédits sont en augmentation sensible par rapport au budget pour 1979 : 41 140 000 francs sont notamment destinés à la modernisation de la flotte hauturière et artisanale. Mais comment ces crédits seront-ils utilisés dans le contexte actuel créé par la politique communautaire ? Les perspectives de reconstitution de la flotte de pêche ne sont-elles pas utopiques, si l'accès à la ressource devient de plus en plus aléatoire et les quotas de plus en plus restrictifs, si les directives de la Communauté

économique européenne, pourtant conformes au droit du traité de Rome, sont constamment mises en échec par l'un de nos partenaires ?

Je dois ici rendre hommage à la détermination dont vous faites preuve pour vous opposer à la politique de blocage du Royaume-Uni, dont les procédés sont inqualifiables.

Il n'en demeure pas moins que tout en poursuivant la lutte pour le maintien de notre flotte industrielle, votre effort doit surtout se faire en direction de la flotte artisanale, dont le renouvellement s'impose. Je sais que vous en êtes conscient, monsieur le ministre, et que vous auriez pris, dans ce sens, des engagements qui ont trouvé partout un écho favorable, y compris au sein des assemblées régionales et départementales. Mais il est indispensable que cet effort soit étendu aux chalutiers de pêche semi-industrielle dont un très grand nombre exercent leur activité dans les eaux françaises. Je songe notamment à une partie de la flotte lorientaise — que je connais particulièrement — qui est armée dans un petit port côtier, Etel. Cette flotte, d'un âge déjà avancé, est susceptible de pratiquer la pêche au germon pendant la saison d'été et la pêche au chalut pendant la saison d'hiver.

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

**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.** Monsieur Yvon, je voudrais vous dire que les mesures prévues pour la pêche artisanale — et qui portent incontestablement leurs fruits — peuvent être appliquées à la pêche intermédiaire de style ételois, que vous venez de décrire.

Je voudrais également vous indiquer que mes préoccupations les plus grandes concernent la pêche industrielle. Celle-ci connaît des difficultés — notamment à Boulogne et à Lorient — liées à une diminution de la ressource.

Mais, je le répète, le bénéfice des mesures prises pour la pêche artisanale doivent être appliquées à la pêche intermédiaire.

Enfin, je voudrais vous indiquer que le dernier conseil européen des ministres chargés de la pêche, s'il n'a pas permis de progresser de façon notable dans la définition d'une politique communautaire des pêches, a été néanmoins intéressant.

La réserve britannique pour les négociations avec les Seychelles et l'île Maurice, qui intéressent les pêcheurs de la Réunion, a été levée et je ne désespère pas d'obtenir la levée de la réserve britannique pour la négociation avec la Guinée-Bissau. Or un certain nombre de bateaux, pour la plupart de Concarneau, travaillent dans ces eaux ; il s'agit donc de quelque chose d'essentiel.

Quant au fond, la position française est connue, et il n'est pas question d'en changer d'un iota.

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur le rapporteur.

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** J'en termine, monsieur le président. Je voudrais simplement présenter une dernière remarque pour traduire mon étonnement de voir l'aide au carburant rester inchangée, le crédit de 53 millions de francs étant le même que l'an dernier, malgré la hausse du prix des produits pétroliers.

Monsieur le président, j'en ai fini avec l'aspect économique de ce budget, que votre commission des affaires économiques et du Plan a accepté.

Me permettez-vous de prolonger mon exposé d'une minute seulement ?

**M. le président.** Une seconde ! (Sourires.)

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur le sauvetage et le régime social des marins.

En ce qui concerne le sauvetage, vous êtes informé, monsieur le ministre, du très court débat qui s'est instauré dans la première partie de la loi de finances. M. Papon, ministre du budget, reconnaissant l'insuffisance du crédit affecté à la Société nationale de sauvetage, vous a renvoyé la balle. C'est de vous désormais que dépend la solution de ce problème.

Quant aux pensions des marins, nous savons qu'une commission Dufour y travaille. Nous souhaitons que le rapport soit publié aussi rapidement que possible, que soient prises sans trop attendre les mesures de rattrapage qui s'imposent, notamment à l'égard des basses catégories qui sont pénalisées et de la situation des veuves qui, souvent, est misérable.

Enfin, je voudrais présenter une remarque de caractère général.

Il serait souhaitable que, chaque année, soient récapitulés par ministère et par chapitre, en annexe au fascicule budgétaire de la marine marchande, les crédits de toute nature qui concernent la politique maritime de la France.

Telles sont, mes chers collègues, les observations qu'au nom de la commission des affaires économiques et du Plan j'avais à formuler ; elle demande au Sénat d'adopter ce budget. (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 présentation du fascicule budgétaire tient compte, pour la première fois cette année, de la réorganisation intervenue au sein du ministère des transports et de l'ancien ministère de l'équipement : les crédits des ports maritimes figurent désormais dans la section « marine marchande » du ministère des transports.

Par ailleurs, les moyens mis à la disposition des ports maritimes ne comprennent plus les crédits affectés à la signalisation maritime, qui constitue, avec les polices maritimes, une action spécialisée du budget de la marine marchande.

Je m'en tiendrai, monsieur le ministre, à l'examen de la situation d'ensemble des ports français et à quelques points particuliers, étant donné que le rapport écrit, qui résulte de l'analyse du projet déposé par le Gouvernement, fait apparaître de façon détaillée l'évolution, d'une année sur l'autre, de l'activité des différents ports et des crédits alloués tant aux ports autonomes et aux autres ports de commerce qu'aux ports de pêche et aux ports concédés.

C'est un truisme d'indiquer que la crise économique qui perturbe le commerce international affecte tout particulièrement le trafic des ports. Après la reprise de 1976 et la rechute de 1977, l'année 1978 a été marquée par la stabilisation du trafic total. Les produits pétroliers, qui représentent encore 61,7 p. 100 du tonnage transitant par les ports français, sont les premiers responsables de la faiblesse du trafic : les importations de pétrole ont, en effet, accusé une baisse en volume de 5,5 p. 100 en 1978, en raison même des efforts accomplis par la France pour réduire sa dépendance énergétique et rétablir l'équilibre de sa balance commerciale. En revanche, le trafic des marchandises diverses a encore connu, en 1978, une progression de l'ordre de 7,3 p. 100.

En tonnage, la part du commerce extérieur de la métropole transitant par des ports français reste stable depuis plusieurs années : à raison de 76 p. 100 pour les importations et, depuis 1977, à concurrence de 30 p. 100 pour les exportations. Des progrès sont encore possibles, car une partie du commerce extérieur reste détournée au profit d'autres modes de transport ou au profit de ports étrangers. La récupération de ces trafics est subordonnée à la poursuite des efforts déjà entrepris — mais qui restent insuffisants — pour améliorer la compétitivité de nos ports.

En effet, l'adaptation des infrastructures portuaires aux nouvelles méthodes de transport impliquent des dépenses d'équipement bien supérieures à celles qui sont proposées. Or, la comparaison entre nos crédits et ceux, très importants, dont bénéficient certains ports européens nous enseigne que les moyens dont disposent les ports français sont largement en deçà de ceux dont disposent leurs concurrents.

Les crédits, tant de fonctionnement que d'investissement, affectés aux ports maritimes, qui s'élèvent à 747 millions de francs, restent insuffisants : la progression de 8,5 p. 100 du budget total est inférieure à la hausse des prix et représente donc une régression en volume. Les dotations d'équipement connaissent même une diminution d'ensemble : le montant total des autorisations de programme ouvertes au titre de l'année 1980 est, en effet, de 401,6 millions de francs contre 407 millions en 1979.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

**M. Tony Larue, rapporteur spécial.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je voudrais, monsieur le président, répondre brièvement à M. Tony Larue, qui a mis l'accent sur l'un des problèmes majeurs de ce budget, à savoir la médiocrité — pour l'appeler par son nom — de la part qui est réservée aux investissements portuaires.

Cette situation n'est pas le fruit du hasard. Il s'agit d'un choix délibéré du ministre, non pas que je désire sanctionner les ports.

Tel n'est absolument pas le cas. D'ailleurs, le volume des investissements revêt tout de même une certaine ampleur et, dans un passé récent, l'effort dans ce domaine a été considérable.

Il ne s'agit donc pas d'un problème d'investissement — M. Larue l'a très bien senti — mais d'un problème de compétitivité dont la qualité des investissements n'est que l'une des données.

Comme votre rapporteur l'a signalé, le trafic des marchandises diverses, celui qui donne naissance à un grand nombre d'activités complémentaires, se développe. Cette compétitivité est fonction, certes, des équipements, mais elle dépend tout autant de la gestion des ports — dont je ne cache pas que je souhaite qu'elle soit améliorée — et je me propose, tout au long de l'année 1980, de faire porter l'effort de mon ministère dans ce domaine. Elle dépend également de la qualité du travail des différentes professions qui concourent à l'activité des ports. Et j'ai l'intention d'ailleurs, monsieur Larue, de vous demander votre concours, compte tenu de l'expérience que vous avez en tant qu' élu d'une région portuaire.

J'ai pu me rendre compte, en effet, combien nos ports n'avaient pas toujours l'efficacité qui pourrait être la leur à cause d'une organisation, pas toujours adaptée, des différentes professions portuaires. Il ne s'agit pas, pour l'Etat, de se substituer à qui que ce soit — étant fondamentalement libéral, je n'ai pas l'intention de remplacer des professions par des services publics — mais un effort doit incontestablement être fait.

La compétitivité des ports, à laquelle, comme la commission dont vous êtes le rapporteur, vous tenez beaucoup, est pour moi essentielle. Elle passe par trois facteurs : l'équipement — il y a moins de crédits en francs constants que par le passé, mais ils restent importants — la gestion — je pense l'améliorer — et une meilleure efficacité des différentes professions portuaires.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, je vous prie, monsieur le rapporteur spécial.

**M. Tony Larue, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, je prends acte de vos observations — elles sont importantes — sur la bonne gestion des ports. Il n'en est pas moins vrai que le rapporteur persiste à regretter que les crédits restent insuffisants. J'en reparlerai tout à l'heure.

J'en viens maintenant, monsieur le ministre, aux crédits de fonctionnement alloués par l'Etat aux six ports autonomes de la métropole et à celui de la Guadeloupe, qui s'élèvent à 258 400 000 francs, en progression de 11,7 p. 100 par rapport à 1979. A propos de ces dépenses, il y a lieu de noter la modification qui résultera de la création, à la fin de l'année 1979, du « groupement d'intérêt économique dragage » constitué par l'Etat et les ports autonomes. Je n'insiste pas sur le détail de cette opération que nous avons relaté dans notre rapport écrit.

Les autres ports de commerce non autonomes bénéficieront, pour 1980, de crédits d'entretien et d'exploitation d'un montant de 25 600 000 francs, en hausse de 23,6 p. 100. Une partie de cette augmentation représente le rattrapage du retard pris les années précédentes.

L'avenir des ports français nécessite, par ailleurs, l'amélioration de leur fonctionnement et la mise en place de procédures aptes à accroître la productivité des opérations de manutention, de transit des marchandises et de dédouanement. A cet égard, les mesures prises en faveur du personnel docker, notamment l'augmentation de l'indemnité de garantie qui leur est versée en cas d'inemploi, devraient éviter le renouvellement de conflits sociaux de grande ampleur.

Le projet de traitement par l'informatique des informations et procédures liées au transit des marchandises dans les ports est destiné à améliorer la circulation des informations. Mais deux ans après la création de ce support indispensable, la poursuite de la réalisation marque le pas, en raison des réticences de certaines parties prenantes. Les informations de caractère commercial ont été d'abord exclues du projet et, malgré cette simplification, la mise en place est de nouveau reportée du fait du retard, pour des raisons budgétaires, du système informatique des douanes sur lequel l'association devrait s'appuyer.

Enfin, une procédure de dédouanement récemment mise en place vise à accélérer les embarquements de marchandises : son succès, reconnaissons-le, est un atout pour renforcer la compétitivité des ports français, à laquelle vous faisiez allusion à l'instant, monsieur le ministre.

La réduction de la dotation des équipements des ports de commerce, amorcée en 1978 et poursuivie en 1979, est confirmée pour l'année 1980.

La dotation en autorisations de programme pour l'ensemble des ports de commerce de la métropole — ports autonomes et autres — est, cette année, de 325 millions de francs, en baisse de 3,3 p. 100 par rapport à 1979, tandis que celle des ports de commerce d'outre-mer passe — je devrais dire « descend » — de 35 millions de francs en 1979 à 30 millions de francs en 1980.

Vous trouverez, dans mon rapport écrit, le détail de la répartition des crédits d'investissement entre les ports autonomes pour 1980.

La faible progression d'ensemble des crédits peut trouver sa justification dans la faiblesse du trafic des ports français. A ce sujet, il me paraît utile de souligner que le budget des ports français a augmenté, au cours des cinq dernières années, de 47 p. 100 en francs courants, pourcentage inférieur à celui de la dérive des prix pendant la même période.

A l'inverse, il est permis de se demander si l'augmentation du trafic des ports n'impose pas la réalisation d'investissements de modernisation destinés à en accroître la compétitivité. L'on peut se poser la question alors que nous observons que les crédits inscrits au budget de l'Etat belge en 1979, pour ses quatre ports — Anvers, Gand, Ostende, Zeebrugge — s'élèvent à 2 058 millions de nos francs, soit trois fois plus que le budget des ports français, et que l'Etat belge, d'après les indications que nous avons obtenues récemment, se propose, pour l'année 1980, d'accroître encore ce considérable effort.

Dès lors, la diminution des autorisations de programme paraît fort préoccupante, d'autant plus qu'un certain nombre de ports ne disposent pas des infrastructures désormais nécessaires pour s'adapter aux nouvelles formes de trafic. Leur font défaut, notamment, des quais à conteneurs. La commission a évoqué l'exemple du port de Dieppe, gravement handicapé pour le trafic de la banane par l'absence d'un tel équipement.

D'une manière générale, la faiblesse des dotations d'équipement depuis plusieurs années explique que le taux de réalisation du programme d'action prioritaire n° 9 du VII<sup>e</sup> Plan — « développer le trafic de marchandises diverses dans les grands ports français » — et dont l'objectif est essentiellement d'accroître la capacité des trois grands ports français, Marseille-Fos, Le Havre et Dunkerque, n'atteindra pas 60 p. 100 à la fin de 1980.

Le Sénat, monsieur le ministre, serait heureux de connaître, le moment venu, vos propositions concernant le sort des actions prévues qui n'auront pas été réalisées.

Venons-en aux ports de pêche et aux ports concédés.

Les crédits de fonctionnement des ports de pêche sont en progression de 15,7 p. 100 ; ils atteignent 8 430 000 francs.

Ces ports de pêche connaissent, comme en 1978 et en 1979, une stagnation, à un très faible niveau, de leur dotation d'équipement qui demeure fixée à 10 600 000 francs. Ces crédits correspondent à la part de l'Etat dans les opérations d'investissement d'infrastructure des ports de pêche en métropole. Les principales opérations concerneront des ports de pêche de catégorie II situés en Basse-Normandie, en Bretagne, en Poitou-Charente et en Aquitaine.

Les ports concédés — ports de plaisance essentiellement — voient leurs crédits, sous forme de subventions d'équipement d'un montant de 34,7 millions de francs, augmenter de 38 p. 100. Au sein de cette dotation, la réalisation du nouveau port de Nice figurait pour 15 millions de francs, avec pour objectif la réception de nouveaux car-ferries assurant le trafic entre le continent et la Corse. Cette construction — je n'étonnerai personne en le disant — paraît actuellement remise en cause, au moins dans son ampleur, mais il semble qu'aucune décision n'ait encore été prise.

Telles sont les principales remarques que la commission des finances m'a chargé de présenter. Sous réserve de ces observations, elle soumet, dans sa majorité, le projet de budget à l'appréciation du Sénat. (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 président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapporteur spécial, M. Larue, a formulé un certain nombre de réserves sur la modicité des crédits attribués aux ports maritimes français, modicité qui n'est pas sans inquiéter les responsables des administrations portuaires, et les professionnels des différentes activités qui s'y rapportent.

D'autre part, la dotation en autorisations de programme de l'ensemble des crédits affectés aux ports — je parle en francs courants — était, en 1979, à peu près au même niveau qu'en 1971. En francs constants, la dotation pour 1980 est donc deux fois plus faible que celle de 1971.

Enfin, la participation de l'Etat aux investissements prévus par la loi de 1967 est bien inférieure au pourcentage déterminé par ce texte. Elle était, en moyenne, d'un peu plus de 38 p. 100, en 1979 ; elle sera de 30,44 p. 100 en 1980. S'agit-il d'une pause ou bien d'un désengagement progressif alors que les réalisations prévues par le VII<sup>e</sup> Plan ne sont pas toutes achevées et alors qu'un état voisin — on l'a dit voilà un instant — la Belgique, pays qui nous concurrence directement, consent au seul port de Zeebrugge un effort d'équipement considérable qui est le double de celui qui nous est proposé pour 1980 ?

Aussi voudrais-je, dans le cadre volontairement limité de cet exposé, chercher les raisons qui pourraient motiver cette pause. Mais sans doute nous apporterez-vous dans votre réponse, monsieur le ministre, des éléments d'information complémentaires et nous direz-vous si le Gouvernement est déterminé à proposer une autre politique portuaire française.

Certes, le volume global du trafic est satisfaisant, si on le compare à celui des principaux ports étrangers européens, puisque l'ensemble des ports français, outre-mer inclus, ont traité plus de 294 millions de tonnes en 1978 et que les résultats connus de 1979 sont encourageants.

Mais le phénomène le plus intéressant à observer est la modification profonde de la nature même des marchandises qui sont traitées, modifications qui tiennent soit à la conjoncture — et c'est l'augmentation considérable des importations de charbon avec des variations très sensibles en plus ou en moins du volume des hydrocarbures traités — soit à la conteneurisation qui se généralise même dans des ports dont les planificateurs n'avaient pas imaginé qu'elle pût s'y développer.

Se pose alors la question de savoir si l'on doit persister dans la réalisation de grands ensembles portuaires spécialisés dans des trafics particuliers dont on connaît maintenant les progressions aléatoires.

Se pose également la question de savoir si l'on doit continuer à privilégier les ports du littoral au détriment des ports d'estuaire, ceux-ci permettant bien souvent d'économiser sur le prix du transport terrestre des marchandises qui y transitent, car ils peuvent être au cœur d'un hinterland.

Se pose encore la question de savoir s'il n'est pas préférable de densifier en priorité les moyens de communication avec les arrière-pays, ou bien, tout simplement, de les faire revivre. Je pense, plus particulièrement, aux ports du Sud-Ouest qui s'appuient sur un désert économique. J'ai du reste été très sensible aux observations présentées en commission par mes collègues MM. Laucournet et Legrand qui ont insisté sur la nécessité de mieux relier aux objectifs de l'aménagement du territoire les actions entreprises dans le domaine des ports maritimes.

Se pose, enfin, la question de la survie des activités complémentaires portuaires que sont la construction et la réparation navales et dont nous savons qu'elles sont essentielles à certains ports.

A ces facteurs conjoncturels et géographiques s'ajoutent des facteurs humains, des problèmes sociaux et européens. Les hommes sont ce qu'ils sont et tous les responsables des activités portuaires que j'ai pu rencontrer sont remarquables : ils gèrent leurs services comme s'il s'agissait d'entreprises privées dynamiques. Mais, justement, la compétition doit-elle s'engager entre les ports français au détriment de certains d'entre eux, c'est-à-dire, finalement, au détriment des fonds publics de l'Etat ?

Est-il normal que, du jour au lendemain, le port de Rouen se voie privé pour 1980 de sa part de trafic de bananes qui représente 22 p. 100 du revenu de ses ouvriers dockers ?

Est-il normal que les armateurs français délaissent certains de nos ports ? Certes, il faut tenir compte du phénomène social des grèves, mais faut-il pour autant faire d'Anvers l'un des premiers ports français dans le traitement des marchandises diverses alors que nous avons beaucoup investi à Dunkerque ?

Mon rapport écrit cite des chiffres aussi précis que possible sur ce détournement de trafic, détournement que nous devons tenter de réduire en partie, monsieur le ministre, en limitant, par exemple, le développement des transports routiers à destination des ports étrangers et en modulant de façon peut-être encore plus incitative les tarifs commerciaux de la société nationale des chemins de fer français.

Il serait utile, me semble-t-il, qu'une coordination existe à votre échelon, monsieur le ministre — c'est là votre rôle — et que la marchandise d'origine ou à destination de la France soit traitée en priorité par des ports français. Le procédé Trim — traitement par l'informatique des informations et procédures liées au transit des marchandises dans les ports — que des intérêts privés ont fait avorter, y aurait sans doute concouru.

Réduire ces détournements, ce serait améliorer la balance des frets et passages — c'est une lapalissade ! — tout en consolidant la situation financière des établissements portuaires qui ne saurait reposer uniquement sur des relèvements de droits de ports.

Les problèmes sociaux, nous les connaissons tous, mes chers collègues. Ils sont dus surtout au fait que la loi de 1947 est un texte dépassé, antérieur à la mise en service des navires porte-conteneurs et rouliers qui ont transformé la manutention portuaire. Ceux qui veulent s'accrocher à cette loi ont, à mes yeux, une attitude suicidaire.

C'est pourquoi il convient d'être à l'écoute de ce qui se passe dans les autres ports européens, non seulement dans le domaine social, mais également en ce qui concerne l'élaboration

des frais que supporte la marchandise, les procédures de traitement informatique et l'élaboration des accords des conférences maritimes. Il est vrai, je le reconnais, que la collaboration des Allemands et des Hollandais ne correspond pas toujours à notre attente.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** C'est vrai.

**M. Daniel Millaud, rapporteur pour avis.** Toutes ces raisons, et d'autres encore que je n'ai pas le temps d'exposer, concourent à démontrer que le trafic escompté n'est pas forcément proportionnel au montant de l'investissement consenti. C'est ainsi que le programme d'action prioritaire n° 9, en 1978, était réalisé à 48,2 p. 100 en francs constants et qu'il correspondait à une augmentation du trafic des marchandises diverses de 27,56 p. 100 pour les ports intéressés.

L'exemple choisi est peut-être contestable, mais il met en relief — vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, du moins ai-je cru vous l'entendre dire — la distorsion entre l'objectif économique et l'effort financier.

C'est pourquoi une étude devrait être réalisée à propos des différents programmes, que ce soient les programmes d'action prioritaires ou les programmes d'action prioritaires d'initiative régionale. Dans leurs conclusions, ces études éclaireraient le Parlement lorsqu'il devra se déterminer en adoptant le VIII<sup>e</sup> Plan.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Puis-je me permettre de vous interrompre, monsieur le rapporteur pour avis ?

**M. Daniel Millaud, rapporteur pour avis.** Bien volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de M. le rapporteur pour avis.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, je vous prie de bien vouloir m'excuser d'interrompre régulièrement les rapporteurs, mais l'intérêt de leur rapport écrit, comme celui de leurs exposés oraux, expliquent cette répétition.

Je partage très largement le point de vue exposé par M. le rapporteur Millaud. Tout à l'heure, en répondant à une remarque de M. Tony Larue, j'ai indiqué les raisons de la politique que j'avais suivie dans le domaine des ports et de ce qui peut apparaître comme une pause, voire un recul, selon que l'on compare les crédits actuels en francs constants avec ceux d'une période proche ou éloignée. Il est évident que les rapporteurs des commissions devront être associés à cette réforme des activités portuaires, à laquelle j'envisage de travailler.

Ce que j'ai indiqué à M. Larue vaut d'ailleurs pour M. Millaud. Leur expérience et le fait que l'un comme l'autre ont beaucoup travaillé sur ce point et tenté de comparer ce qui existait ailleurs avec ce qui existe chez nous — pour remarquer, d'ailleurs, qu'il y avait parfois des problèmes et que tout n'était pas toujours régulier — m'inciteront à les consulter dans ce domaine.

L'Etat n'entend pas, en effet, se substituer aux professions portuaires, mais les aider à s'adapter à un certain nombre de points. Je reprendrai, d'ailleurs, certainement à mon compte plusieurs des suggestions avancées par M. le rapporteur Millaud.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur pour avis.

**M. Daniel Millaud, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, j'aimerais savoir sur quels critères votre ministère s'est basé jusqu'à ce jour pour répartir les crédits qui sont mis à sa disposition.

En effet, si l'on fait un rapport entre les investissements réalisés annuellement — hors opérations pétrolières — et les trafics enregistrés de l'année considérée « moins 2 », on obtient des prix de revient par tonne traitée qui varient de 1 à 9 en 1979, de 1 à 7 en 1978, de 1 à 2 en 1977 et de 1 à 8 en 1976, ce qui peut amener à penser qu'il y a peut-être des ports privilégiés et d'autres qui sont sacrifiés. (M. le ministre fait un signe de dénégation.)

Je veux espérer, monsieur le ministre, que ces raisons et ces interrogations, vous saurez les traduire dans votre réponse et nous préciser ce que seront, pour le VIII<sup>e</sup> Plan, les propositions du Gouvernement dans le domaine des ports maritimes.

Mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan, après avoir souhaité une amélioration des liaisons entre les différents ports et leur arrière-pays, a approuvé les conclusions de votre rapporteur et soumet à l'appréciation du Sénat les dispositions de la loi de finances pour 1980 concernant les ports maritimes. (Applaudissements).



**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 15 novembre 1979 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, quarante-neuf minutes ;

Groupe socialiste, quarante-neuf minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, quarante-quatre minutes ;

Groupe de la gauche démocratique, trente-sept minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République, trente-quatre minutes ;

Groupe communiste, vingt-huit minutes ;

Groupe du centre national des indépendants et paysans, vingt-quatre minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe, vingt minutes.

La parole est à M. Hugo.

**M. Bernard Hugo.** S'il est un budget qui conditionne directement et quotidiennement la vie de tous nos concitoyens, c'est bien le vôtre, monsieur le ministre ; et vous faites effort pour nous convaincre qu'il est bon, qu'il est meilleur, qu'il est plus efficace d'une année sur l'autre.

Sans doute faites-vous aussi effort pour traduire dans la réalité vos intentions ; vous nous écrivez très souvent, en tout cas, pour nous l'affirmer. Mais les moyens dont vous disposez sont notoirement insuffisants et ce n'est pas le budget que vous nous soumettez aujourd'hui qui vous aidera à modifier sensiblement la situation actuelle, si j'ai bien entendu les divers orateurs, malgré leur prudence. En effet, malgré les déclarations officielles, les faits sont têtus.

Je voudrais exprimer ici l'opinion des parlementaires communistes sur quatre points : la S.N.C.F., les routes, les transports urbains et les voies navigables.

Le premier phénomène que nous enregistrons, c'est la dégradation des conditions de transport en général, assortie de toute une série d'augmentations portant sur le carburant, les parkings, les péages et les vignettes — j'en profite pour réaffirmer ici notre opposition à toute vignette ainsi qu'à la réforme du permis-moto et pour rappeler, s'il en était besoin, que le montant de la vignette auto devait être versé aux personnes âgées qui n'en n'ont jamais touché un centime — et portant encore sur les cartes grises, les tarifs des transports publics, les amendes, etc.

Il en découle des difficultés de plus en plus importantes pour les usagers, sans pour autant qu'ils bénéficient de meilleures conditions de transport, bien au contraire.

Mais parlons d'abord de la S.N.C.F.

La S.N.C.F. représente, nous dit-on, le premier poste budgétaire parmi tous les modes de transports. Mais encore faut-il préciser qu'y sont comprises les charges de retraite, lesquelles, que je sache, ne sont pas destinées au transport.

Si l'on compare les différents budgets depuis 1977, on s'aperçoit sans peine que les crédits pour subvention d'équilibre, compensation pour obligation de service public et contribution aux charges d'infrastructure sont en baisse continue, en francs constants.

Aussi les voyageurs en subissent-ils les conséquences : attendre dans le froid parce que les abris sur les quais ne sont pas suffisants ; être entassés dans les wagons parce que les trains ne sont pas assez fréquents ; être « brinquebalés » parce que les voitures sont parfois vétustes ; courir pour attraper la correspondance avec le bus ou le métro, eux-mêmes bondés parce que les retards sont nombreux — retards que nous vous avons souvent signalés, qu'il s'agisse des trains de Dourdan, de Rambouillet ou de Dreux, pour ne citer que ceux que je connais bien — enfin, payer cher parce que les tarifs augmentent sans cesse et que la carte orange n'est pas toujours prise en charge par les employeurs.

Voilà comment débute la journée pour des milliers de travailleurs de banlieue et même de province, puisque l'on peut évaluer à 40 000 environ le nombre des travailleurs qui effectuent chaque jour un double trajet de plus de 100 kilomètres ; je pense, en particulier, à ceux de Sens, de Chartres et d'Evreux qui n'ont encore droit ni à la carte orange ni au tarif banlieue, malgré les multiples interventions de parlementaires, notamment des parlementaires communistes.

Après un travail souvent contraignant, c'est à nouveau la course et l'entassement pour le retour. Comment être détendu, souriant, disponible, en arrivant chez soi ?

Bien entendu, ce ne sont pas seulement les conditions de transport qui provoquent fatigue, énervement, mécontentement et parfois colère, mais elles y participent grandement. Cependant, il ne faut pas se tromper sur les responsabilités. Les cheminots sont-ils responsables de la bousculade, du manque de chauffage, des attentes sur les quais ? Sont-ils responsables du

manque de sécurité alors que leurs effectifs, déjà réduits de près de la moitié en quarante ans, vont encore être diminués ? Quand ceux qui restent auront à faire face à une plus grande exploitation, la productivité de chaque agent devant officiellement augmenter de 16 p. 100 ? Quand ils ne devront plus percevoir que des salaires « modérés » ?

Sont-ils responsables de ce budget de l'Etat qui consacre une part de moins en moins importante à la S.N.C.F. d'année en année ? Sont-ils forcément responsables des accidents aux passages à niveau, comme celui qui a tué quatre personnes, voilà quelques mois, près de chez moi ?

Si l'Etat ne débloque pas les crédits nécessaires à la construction de souterrains, comme celui qui a été demandé et que vous nous avez promis pour bientôt à Coignières dans les Yvelines, ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que la responsabilité de l'Etat est engagée pour les morts qui ne manqueront pas d'être relevés ? Il faut en finir avec les points noirs de conflit entre la route et le fer.

Non, les cheminots ne sont en rien responsables de cet état de fait et nous les assurons de notre soutien le plus total dans leurs actions pour la défense de la société nationale, du service public et du statut du personnel, acquis au fil des années au prix de multiples et courageuses luttes, y compris la célèbre bataille du rail, où ils ont montré leur attachement à la défense des libertés et à celle de la France.

La fermeture de lignes au trafic voyageurs, d'établissements, de gares est durement ressentie par les cheminots, qui sont bien placés pour se rendre compte que le manque d'effectifs, voire de matériels adaptés, menace l'avenir même de l'entreprise et que la S.N.C.F. ne peut plus remplir dans de bonnes conditions son rôle de transporteur au service de la nation.

De grands efforts sont faits par le Gouvernement — vous voyez, monsieur le ministre, il m'arrive de lui rendre hommage — et la direction de la S.N.C.F., mais c'est pour tenter de persuader les cheminots et les usagers que cette situation est conforme à l'intérêt national. Tout est mis en œuvre pour dénaturer les positions syndicales, pour minimiser les menaces inscrites dans le contrat d'entreprise, pour faire croire que la politique menée est animée par le souci d'amélioration des transports et même qu'il y aura embauche nouvelle.

La vérité, c'est que, dans les trois ans à venir, seront au contraire supprimés 15 000 postes. Par exemple, le fait de faire rouler un train avec un seul agent se traduira par la suppression de 10 000 agents, alors qu'aujourd'hui même il faudrait 30 000 cheminots de plus pour assurer le repos, les congés et assurer un service public correct, notamment sur le plan de la sécurité.

En défendant leur outil de travail, leurs droits, les cheminots défendent aussi l'intérêt général. Comme leurs camarades de tous les secteurs en lutte, ils défendent la capacité de notre pays à promouvoir une politique harmonieuse de développement national et régional.

**M. Serge Boucheny.** Très bien !

**M. Bernard Hugo.** Officiellement, la signature du contrat d'entreprise — je ne vous parlerai pas du plan Guillaumat — était établie sous le signe de la liberté de gestion de la S.N.C.F. Mais la seule liberté dont elle dispose réellement est d'augmenter ses tarifs. Pour le reste, le Gouvernement, maître des fonds qu'il distribue, impose ses directives.

Il est vrai que le Gouvernement a trouvé encore un autre bailleur de fonds : les collectivités locales. En effet, quand celles-ci estimeront indispensable l'instauration d'une ligne dont la « rentabilité » ne sera pas assurée, elles devront combler la différence. De même, elles devront payer au cas où elles exigeraient le maintien des lignes et des gares « non rentables » que la S.N.C.F. serait amenée à supprimer pour équilibrer son budget.

Avec ce contrat — nous avons déjà eu l'occasion de le dire — il s'agit en fait de soumettre toujours plus le chemin de fer aux exigences du redéploiement des sociétés multinationales et d'accélérer les conditions d'intégration du réseau national dans une « société européenne de chemin de fer », comme en témoignent les documents établis à Bruxelles.

Nous disons, nous : c'est une autre politique qu'il faut pour la S.N.C.F. ; nous n'accepterons pas le démantèlement de ce service public et nous agirons, au contraire, pour son développement avec l'esprit de responsabilité qui convient.

J'aborderai maintenant le problème de la route pour regretter qu'au lieu d'envisager une complémentarité entre le rail et la route on établisse au contraire une concurrence effrénée.

Les crédits de paiement pour les routes augmentent de 5,2 p. 100, mais ils avaient diminué de 3,5 p. 100 en 1979 et la hausse des prix amène la réduction des réalisations. Le Gouvernement avait adopté, le 15 juin 1977, un programme de mise en service de 1 635 kilomètres d'autoroutes entre 1977



et 1980. Dans la meilleure hypothèse, 1 100 kilomètres seront réalisés et aucune date n'est prévue pour la mise en service de nouvelles liaisons.

De même, nous constatons que les crédits de paiement pour les routes en rase campagne sont sensiblement au même niveau qu'en 1979 et qu'il y aura un ralentissement du rythme des réalisations. En milieu urbain, les crédits de paiement baissent aussi en francs constants.

Quant à l'entretien du réseau routier national, les autorisations de programme comme les crédits de paiement subissent une chute brutale. Pour 1980, les réalisations ne dépasseront pas 650 kilomètres, contre 730 en 1978.

La loi de 1951 prévoyait que 22 p. 100 de la taxe sur les produits pétroliers seraient consacrés au réseau routier national. Dans le budget de cette année, ce sont seulement 12,35 p. 100 de cette taxe qui y sont consacrés.

J'évoquerai, en troisième point, la question des transports urbains. Le budget est également en diminution par rapport à celui de 1979. Quelle est votre réponse, monsieur le ministre, à cette constatation ? Cela est dû, dites-vous, à l'insuffisance des demandes des collectivités locales, mais vous êtes-vous demandé si ces collectivités locales pouvaient supporter le poids financier d'une amélioration de leurs transports, en particulier les villes ou agglomérations de moins de 100 000 habitants pour lesquelles aucun financement particulier, pas même celui qui émane des entreprises, n'est accordé ?

Lors de la discussion ici même de la première partie de la loi de finances, nous avons abordé cette question par le biais d'un amendement tendant à diminuer ce seuil en le portant à 60 000. J'avais déposé et défendu cet amendement au nom de la commission des affaires économiques et du Plan unanime. M. Papon nous a opposé l'article 40 !

Les 6 et 7 novembre dernier, le centre d'études des transports urbains, le Cetur, a organisé un colloque sur les transports dans les villes moyennes. Toutes les villes y participant ont souligné le déficit constant et la pression fiscale accrue sur l'habitant qu'impose le développement des transports en commun qui restent à leur seule charge.

Pour la région parisienne, la R. A. T. P. dispose de trois sources de financement : l'usager, le ministère des transports, le conseil régional. Pour permettre à l'Etat de diminuer encore son effort, il a été demandé à la R. A. T. P. de se tourner à nouveau vers les usagers. Cependant, si l'on se réfère encore à son projet de budget pour 1980, on peut relever que la masse budgétaire, qui s'élève à 7 361 millions de francs, ne comporte qu'une marge réduite pour faire face aux nombreuses incertitudes qui affectent les perspectives du prochain exercice. Les frais financiers — 736 millions de francs dans ce projet de budget — subissent une augmentation de 22,7 p. 100, qui s'explique par un endettement croissant et l'obligation de payer les intérêts des emprunts réalisés pour financer les investissements.

Pas d'augmentation, en revanche, des subventions attribuées par l'Etat à la régie. L'enveloppe de 1 639 millions pourrait même être allégée de 158 600 000 francs. Comment sera comblé ce nouveau trou budgétaire ? Par une nouvelle augmentation des tarifs ? Cela se pourrait bien, puisque, si l'on en croit toujours le « projet de budget de la R. A. T. P. », le prix du ticket passera de 1,50 franc à 1,75 franc au 1<sup>er</sup> juillet 1980, tandis que celui de la carte orange serait majoré de 17,9 p. 100, cette dernière mesure touchant — je le rappelle — un million et demi d'utilisateurs. Il faut d'ailleurs constater que, depuis trois ans, la carte orange a augmenté trois fois plus vite que le ticket unitaire. Mais la prime de transport, elle, se maintient toujours à 23 francs !

Le dernier point de mon intervention sera consacré au budget des voies navigables, dont le service central hydrologique a été transféré au budget de l'environnement. On ne peut que constater également une régression en francs constants des crédits de paiement, puisque l'augmentation n'a été que de 5,4 p. 100 par rapport à 1979.

Les crédits alloués pour les grands programmes, tels que la liaison mer du Nord—Méditerranée, sont dérisoires par rapport aux coûts globaux et l'enveloppe prévue au VII<sup>e</sup> Plan pour cette liaison, par exemple, est loin d'être atteinte. Elle avait d'ailleurs été diminuée de moitié l'an dernier. Il faut aussi souligner que, si les collectivités locales, au minimum pour 20 p. 100, et les établissements publics régionaux sont tenus de participer financièrement, leurs élus ne sont pas consultés sur les programmes.

La France a un retard considérable en matière de navigation intérieure. Un récent rapport de l'I. N. S. E. E. estime que, de 1974 à 1977, on enregistre une baisse moyenne annuelle de 6,7 p. 100 de notre trafic intérieur et d'exportation. Mais qu'est-il réellement prévu pour essayer d'y remédier ? Des centaines de

kilomètres de tronçons séparés, sans liaison entre eux : telle est la physionomie générale de nos canaux. Il serait grand temps d'y remédier. Votre projet de budget n'y suffira pas, monsieur le ministre.

**M. le président.** Monsieur Hugo, soyez charitable à l'égard de vos deux collègues, MM. Ehlers et Boucheny, qui sont inscrits dans ce débat : vous avez déjà dévoré plus de la moitié du temps de parole qui est imparti à votre groupe !

**M. Bernard Hugo.** Je termine, monsieur le président. Telles sont les quelques remarques que je voulais porter au débat et qui mettent l'accent sur bien des insuffisances de ce budget. (*M. Boucheny applaudit.*)

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur Hugo. La parole est à M. Gérin.

**M. Alfred Gérin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je sais qu'à la suite de nos brillants rapporteurs je vais faire quelques redites, mais vous voudrez bien m'en excuser.

Je veux tout particulièrement mettre l'accent sur les voies navigables, plus spécialement sur la liaison Rhin—Rhône.

Depuis de nombreuses années, les plus hautes autorités de l'Etat n'ont cessé de parler de l'intérêt que représenterait pour notre pays un aménagement rapide de nos voies navigables.

De ces déclarations officielles il ne reste, à vrai dire, dans la réalité pas grand-chose. Il suffit pour s'en convaincre de prendre connaissance des crédits d'investissement affectés à ces aménagements.

En 1975-1976, 409 millions de francs d'autorisations de programme. Depuis, elles diminuent régulièrement chaque année.

Les propositions pour 1980 sont de 330 millions de francs ; si l'on tient compte de l'évolution du coût des travaux, les investissements ont diminué de quelque 40 p. 100 en quatre ans.

Sur ces 330 millions de francs, 140 millions seront affectés à la liaison mer du Nord—Méditerranée.

J'en viens aux engagements formels concernant la liaison Rhône—Rhin, annoncée par le Président de la République en novembre 1975 à Dijon, en présence des représentants des six régions intéressées.

Il est à noter que le général de Gaulle, puis le président Pompidou avaient déjà, pour leur part, déclaré tout l'intérêt d'une réalisation rapide de l'axe Rhône—Rhin, afin de pouvoir établir la jonction avec le réseau allemand.

En effet, les travaux en cours sur ce réseau vont permettre à l'Allemagne de l'Ouest d'être reliée à l'Europe centrale et à la Méditerranée.

Il serait souhaitable que notre réseau puisse rapidement être maillé avec le réseau allemand, ce qui ne pourrait qu'être bénéfique pour le réseau français.

A un moment où l'énergie fait particulièrement défaut, l'on s'étonne du peu d'empressement à la réalisation d'un tel ouvrage, alors que l'on sait qu'un seul convoi poussé de 5 000 tonnes remplace plus de 120 wagons ou 250 camions.

Que l'on ne vienne pas nous dire que les questions administratives et juridiques retardent la réalisation de cet ouvrage. Nous savons que ces barrières difficiles sont aujourd'hui franchies.

Il reste, il est vrai, la modification du statut de la Compagnie nationale du Rhône. Mais un projet de loi doit venir en discussion devant le Parlement au cours de cette session.

Je pose, également, le délicat problème du financement. Il est souhaitable de se rappeler que l'Etat avait introduit une innovation importante dans le plan. Le programme dit « n° 6 » — qui d'ailleurs n'avait pas rencontré la moindre opposition — a été révisé malheureusement en baisse en 1978, sous prétexte que les démarches administratives n'étaient pas terminées. A vrai dire, on ne mettait pas un grand empressement à le faire aboutir.

Depuis, la situation a changé. D'ailleurs le Président de la République avait indiqué qu'il n'était pas nécessaire que l'ensemble des terrains soient acquis pour commencer les travaux ; mais à ce jour rien n'a été fait.

Alors pourquoi toujours différer, à croire que l'on n'a plus l'intention d'exécuter cet aménagement ?

Je vous rappellerai l'intérêt que portent les six régions concernées à l'exécution de cet ouvrage et leur volonté de le voir rapidement réalisé, volonté marquée par une acceptation d'une charge financière compatible avec leurs possibilités.

Voilà, monsieur le ministre, les observations que j'avais à formuler et les regrets que j'avais à exprimer en ce qui concerne le peu de consistance des crédits affectés aux voies navigables.

Souhaitons que dans votre réponse vous nous apportiez, non pas un apaisement, mais l'engagement formel que 1980 verra la mise en place d'une véritable politique des voies navigables et l'octroi des moyens financiers nécessaires.

Le deuxième sujet sur lequel je voudrais intervenir concerne les voiries nationales, et sur un point plus particulier, puisqu'il s'agit d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur l'état de dégradation avancée de la R.N. 86, dans le département du Rhône, notamment sur la section Givors-Sud—Condrieux, section qui enregistre une augmentation de circulation annuelle de plus de 9 p. 100, soit plus que la moyenne nationale — qui se situe autour de 6 p. 100 — et qui, de surcroît, supporte un trafic important de poids lourds.

Certes, au titre du plan de soutien 1979, et pour la première fois depuis plusieurs décennies, 3 millions de francs ont été accordés sur un projet de 10 millions de francs ; c'est, il est vrai, une première satisfaction.

Mais les résultats des sondages effectués par le laboratoire de la direction départementale de l'équipement étant plus qu'alarmants, il a été nécessaire devant cet état de fait de procéder à des réfections en discontinu en affectant les crédits aux passages les plus défectueux et qui étaient souvent source d'accidents meurtriers trop fréquents.

Pour pouvoir réaliser ce qui me paraît indispensable, à savoir un entretien ni confortable ni luxueux, mais au moins convenable, il serait souhaitable qu'une dotation en crédits de votre ministère vienne compléter en 1980 les crédits affectés par le plan de relance de 1979 afin que les travaux d'entretien très urgents puissent être réalisés sur cette section de route. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Colin.

**M. Jean Colin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le cadre de l'examen de ce budget des transports, je tiens à présenter quelques remarques sur le budget de l'aviation civile qui se présente, cette année, sous un jour assez préoccupant alors que, pourtant — MM. les rapporteurs l'ont excellemment montré tout à l'heure — on assiste à une remontée très satisfaisante du trafic aérien, jusqu'alors frappé dans son essor par la crise pétrolière.

J'évoquerai, non pas le conflit actuel avec les contrôleurs de la navigation, mais plutôt ses conséquences. J'indique toutefois que tous ceux qui ont eu à supporter les conséquences de l'immense désordre qui a découlé de ce conflit ont appris avec satisfaction que des pourparlers avaient pu être engagés entre les responsables du mouvement et vous-même, monsieur le ministre, et que l'espoir d'en finir pouvait donc renaître.

Ce que, pour ma part, j'ai mal perçu, et je vous prie de m'en excuser, monsieur le ministre, ce sont les prises de position initiales à votre niveau. Certes, je suis loin de donner raison aux contrôleurs de la navigation en fonction même des désordres que leur grève a engendrés. Cependant, chacun souhaite que les pourparlers reprennent et que les discussions de lundi permettent d'aboutir.

Je regrette que sous un Gouvernement qui prône comme principe essentiel du fonctionnement de la démocratie cette méthode toute nouvelle et particulièrement délicate à manier qu'est la concertation, de semblables incompréhensions aient pu se produire.

En effet, au-delà même du conflit actuel, je crois discerner dans vos services, et peut-être autour de vous, un état d'esprit qui est déjà un peu dépassé et qui doit, sans doute, dans la pratique des responsabilités, se modifier.

Monsieur le ministre, vous dirigez, certes, et ce n'est pas facile, d'énormes services ; les problèmes de personnel y sont ardu ; les problèmes catégoriels y sont nombreux et tout cela n'est pas simple. Je me demande toutefois si une autre vision des choses et un autre mode d'expression de l'autorité ne seraient pas souhaitables, sans pour autant, bien sûr, remettre en cause cette nécessaire autorité.

Sachez bien que, de toute manière, tous autant que nous sommes ici, au Sénat, nous souhaitons la fin des désordres actuels qui donnent à un secteur de pointe, à un secteur essentiel pour l'économie française, une très fâcheuse image.

Pour les passagers en attente, que de problèmes ! Mais que de problèmes, aussi et surtout, pour les compagnies aériennes et leur avenir !

Je veux parler surtout des compagnies de troisième niveau, qui, après des moments difficiles pour certaines, amorçaient un redressement prometteur. Certaines d'entre elles sont maintenant au plus mal et en sont réduites à imposer le chômage technique à une grande partie de leur personnel.

Un doute — que j'estime absolument non fondé, mais qu'il convient de dissiper — assaille les responsables de ces compagnies. En fonction de ces difficultés, dont ces compagnies vont mettre plusieurs mois à se remettre, n'existe-t-il pas un désir

secret de restructuration et, pour tout dire, de concentration ? (*M. le ministre fait un signe de dénégation.*) Je suis certain, monsieur le ministre, que vous aurez à cœur de me rassurer tout à l'heure. Il le faut, car le sort de 2 500 personnes qui sont employées par ces compagnies en dépend. Ce sont, le plus souvent, des cadres, et des cadres de grande valeur. Par conséquent, il est bien normal que l'on puisse se pencher avec attention sur leurs problèmes. Ajoutons que, pour l'une de ces compagnies en difficulté, c'est le comité interministériel pour l'aménagement des structures industrielles, le C.I.A.S.I., qui a été saisi. J'y vois une cause supplémentaire d'inquiétude, car le C.I.A.S.I., qui fait un travail remarquable, est cependant un organisme spécialisé dans l'aide aux entreprises en difficulté. On saisit le C.I.A.S.I. quand la cote d'alarme est très largement atteinte, et je ne voudrais pas que cette procédure constitue une note alarmiste supplémentaire, que n'aurait pas fait naître la saisine du F.D.E.S. Il importe donc de bien dire très haut que le glas ne sonnera pas pour les compagnies aériennes concernées et que les pouvoirs publics donneront à celles-ci tout l'appui nécessaire pour franchir une passe difficile.

Dernière question sur ce thème : est-il prévu, monsieur le ministre, une indemnisation en faveur des personnels placés en chômage technique, depuis plusieurs semaines pour certains ?

Qu'en est-il du personnel dont les contrats n'ont pas été renouvelés et qui risque de se trouver par là même, par suite des difficultés rencontrées par les compagnies, dans une position extrêmement inconfortable ? Je souhaite que vous m'apportiez tout à l'heure une réponse satisfaisante à ces questions et, par avance, je vous en remercie, monsieur le ministre.

J'aurais aimé étendre mon propos à des questions d'ordre technique, telles que la remotorisation de la flotte d'Air France, l'avenir du moteur C.F.M. 56, la capacité de production des appareils Airbus. Le temps très limité dont nous disposons ne me le permettra pas. Je me contenterai de m'étonner qu'Air Inter fasse très prochainement l'acquisition d'une Caravelle, même si cet appareil est de la dernière génération. Si ces appareils ont eu leur heure de gloire — ce dont nous sommes très fiers sur le plan national — ils sont aujourd'hui totalement dépassés.

La partie finale de mon intervention traitera du sort des riverains des grands aéroports et des mesures envisagées pour leur venir en aide.

Quelle sera, à ce sujet, monsieur le ministre, la date limite prévue pour la neutralisation de ces appareils bruyants, qui sont revendus de compagnie à compagnie, et qui sont rachetés finalement par des compagnies de charter ? Leur utilisation reste extrêmement gênante. Ces appareils ne satisfont pas, en effet, aux règles de l'O.A.C.I., règles qui ont été reprises par les directives des Communautés européennes. Seront-ils, à une date relativement proche, interdits de vol ? Et auront-ils encore l'autorisation d'être utilisés ?

Quelles seront, d'autre part, les nouvelles règles qui seront mises en œuvre, pour indemniser les propriétaires et les résidents situés dans les zones de forte nuisance, provenant du bruit ? Est-il envisagé d'apporter des améliorations aux règles du couvre-feu, là où il existe et, à tout le moins, d'en assurer le respect constant ?

D'autre part, vos services, monsieur le ministre, ont-ils pu mettre en place un système de contrôle efficace permettant d'assurer le respect des trajectoires de décollage et de sanctionner les appareils en infraction, qui sont fort nombreux ?

Est-il prévu ou non d'étendre encore l'aéroport d'Orly, qui est générateur de nuisances infinies ? Dans la négative, pourquoi conserver des servitudes d'urbanisme très rigoureuses dans le prolongement de pistes qui, comme la piste 6, ne seront sans doute jamais réalisées ?

Monsieur le ministre, il existe — je ne m'étendrai pas sur ce point — un important contentieux entre les grands aéroports et leurs riverains. Est-il envisagé de régler ce contentieux par la voie de la concertation — là encore trop souvent ignorée — ou va-t-on se contenter, comme il est prévu de le faire par la voie législative, de priver les riverains du droit de se défendre ?

Tous ces points, monsieur le ministre, me conduisent à vous interroger afin de savoir si je peux vous apporter mon approbation entière. J'espère que, dans les réponses que vous serez amené à me donner tout à l'heure, vous apporterez les apaisements que je souhaite. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Berchet.

**M. Georges Berchet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, bien que le budget général de votre ministère soit en trop faible hausse par rapport à 1979 — 11, 6 p. 100 — vous avez marqué votre volonté de privilégier

le développement des investissements classiques sur le réseau routier national, plus 16,6 p. 100 en autorisations de programme.

Hélas ! il n'en n'est pas de même en matière autoroutière. Vous avez, semble-t-il, été dans l'obligation d'abandonner la programmation globale au profit d'une programmation conditionnelle, c'est-à-dire annuelle.

Et pourtant, les établissements publics régionaux — notamment celui de Champagne-Ardenne — ont répondu favorablement à vos demandes en participant au financement du réseau national sur la base de 50 p. 100 et à celui des autoroutes.

Dans ces conditions, comment ne pas évoquer le très important nœud autoroutier implanté en Haute-Marne ?

L'étoile de Langres, aux branches mutilées par la programmation conditionnelle, risque paradoxalement, dans un premier temps, et si nous n'y prenons garde, d'avoir des effets indirects néfastes.

L'incertitude qui règne quant au devenir des branches Toul—Langres, de l'autoroute A 37, et Chaumont—Troyes, de l'autoroute A 26, nous fait craindre un désamorçage économique irréversible, notamment au niveau de Langres.

Il manque un tronçon de 130 kilomètres sur la liaison internationale : Helsinki—Hambourg—Langres—Dijon—Nice.

Les étrangers ne comprennent pas et la circulation est dramatiquement mortelle sur l'ancienne route nationale n° 74, entre Neufchâteau et Langres.

Il convient, monsieur le ministre, de clarifier rapidement cette situation et de préciser les échéances.

L'économie et l'urbanisme de tout un département risquent d'être compromis du fait de cette incertitude.

Vos services hésitent : autoroute ou voie rapide ? Qu'importe ! Sur l'emprise autoroutière réservée, placez deux voies en attendant la naissance d'une nouvelle philosophie et la liaison sera ainsi assurée !

Dans le même esprit, j'évoquerai la mise à quatre voies de la route nationale n° 67 entre Saint-Dizier et Chaumont.

Ce tronçon fait partie de l'axe Calais—Dijon. Véritable voie internationale, la route nationale n° 67 supporte un trafic de transit important, mais elle ouvre aussi, vers le Sud, le triangle Bar-le-Duc—Vitry-le-François—Saint-Dizier fort de 150 000 habitants.

Depuis le 12 octobre 1973, vos prédécesseurs, MM. Guichard et Galley, ont, avec sagesse, décidé puis confirmé la mise à quatre voies de ce tronçon.

L'objectif est de terminer l'axe rapide à deux fois deux voies entre Châlons-sur-Marne et Chaumont qui est déjà réalisé à plus de 50 p. 100. Ainsi, la relation Reims—Dijon par Saint-Dizier sera la plus courte en temps et en kilomètres.

Mais cette mise à quatre voies est également une véritable opération d'aménagement du territoire.

Elle permettra tout à la fois l'écoulement en toute sécurité du flux de transit et la desserte économique d'une vallée industrielle.

Monsieur le ministre, nous vous demandons de traiter prioritairement cet axe. Son intégration dans la grande liaison Calais—Dijon s'impose. Elle est techniquement et économiquement évidente.

Vous nous avez promis une visite en Haute-Marne ; nous serons heureux de vous accueillir pour préciser certains points.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je vous la confirme.

**M. Georges Berchet.** Je vous remercie.

Les déboires de l'autoroute A 4 ne peuvent que renforcer notre conviction et vous la faire partager. Je pense d'ailleurs que vous n'êtes pas insensible à nos arguments. Vous avez, avec sagesse, laissé un blanc au niveau des concessions entre Châlons-sur-Marne et Troyes. Cette réflexion s'inscrit parfaitement dans le schéma actuel.

A Troyes, l'autoroute A 26 se prolongera tout naturellement vers Paris, en prenant le nom de A 5, et doublera fort heureusement l'autoroute A 6 entre Paris et Dijon.

La région Champagne-Ardenne n'a pas la chance de bénéficier d'un plan routier ou de ces plans de développement que distribue M. le Président de la République au gré de ses voyages.

Mais nos besoins sont tout aussi importants, et nous sommes inquiets de ces « superpriorités » qui viendront amenuiser le crédit global mis à votre disposition.

Nous faisons appel à votre compréhension, monsieur le ministre.

En programmant de façon plus intensive les opérations de la route nationale n° 67, vous marquerez, sur le terrain, votre volonté d'aménagement.

Permettre à des étrangers de sillonner nos régions à grande vitesse est bien, mais assurer en même temps une meilleure oxygénation des milieux environnants nous paraît encore meilleur.

Ce faisant, monsieur le ministre, vous retrouverez les tracés des voies romaines qui, en une importante étoile, convergeaient déjà sur le plateau langrois. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Amelin.

**M. Jean Amelin.** Monsieur le ministre, me proposant d'intervenir dans ce débat, plus particulièrement sur les infrastructures routières, j'ai plaisir à constater, et je le dis d'emblée, que le secteur routier est assez favorisé par rapport à d'autres domaines de votre ministère.

Passant de 4,8 milliards à 5,6 milliards de francs, les autorisations de programmes progressent à un rythme de 16,6 p. 100, ce qui est fort satisfaisant compte tenu de l'augmentation moyenne du budget. Ce qui, en revanche, est nettement moins satisfaisant, c'est la progression des crédits de paiement. Et cela pour deux raisons.

D'une part, parce que cette progression n'est que de 5,9 p. 100, ce qui implique en francs constants une régression d'environ 6 p. 100. Il est certain qu'une telle tendance va être très durement ressentie.

D'autre part, parce que la très forte disparité entre la progression des autorisations de programme et celle des crédits de paiement va être un frein sérieux à la réalisation des travaux. Chacun sait l'augmentation considérable du coût des travaux routiers. Votre ministère reconnaît lui-même que c'est à partir de 1980 que la hausse des produits pétroliers sera pleinement répercutée. Dans ces conditions, monsieur le ministre, un accroissement de 5,9 p. 100 des crédits de paiement signifiera nécessairement une nette réduction du volume des travaux réalisés.

Les moyens qui vous sont donnés permettront-ils de poursuivre la politique de redressement engagée depuis 1970 et de satisfaire aux priorités qui ont été fixées par le Plan et précisées par le Gouvernement en 1977 ?

Ces critiques étant faites, je peux maintenant passer aux aspects positifs de votre budget, monsieur le ministre.

Si vous prévoyez un étalement du programme autoroutier et un ralentissement du rythme de rénovation du réseau ancien, en revanche, vous renforcez l'action en faveur de la sécurité. J'approuve pleinement cette nouvelle orientation, car elle me semble primordiale. Néanmoins, il ne faut pas délaissé trop longtemps la modernisation et l'extension des grands axes routiers.

Pendant, je fais toutes réserves sur la propension de votre ministère à développer les P. A. P. I. R., c'est-à-dire, pour les lecteurs de *Journal officiel*, les « programmes d'action prioritaires d'initiative régionale ». Cette priorité donnée aux P. A. P. I. R. risque de créer des transferts de charges de l'Etat vers les régions. Et certains sont encore plus alarmés que je ne le suis.

Il est prévu qu'en 1980, les sociétés concessionnaires d'autoroutes emprunteront 3 milliards de francs. Nul ne peut nier le travail énorme accompli par ces sociétés. Cependant, je suis de ceux qui souhaitent, avec la Cour des comptes, que le contrôle financier exercé par l'Etat soit plus étroit et que votre ministère y soit associé effectivement.

J'ai également noté avec plaisir votre engagement suivant lequel, au terme des concessions accordées aux sociétés gérant les autoroutes, le péage actuellement en vigueur ne se transformera pas en impôt.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je vous le confirme !

**M. Jean Amelin.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

J'en finirai en exposant le cas particulier de mon département et en insistant plus précisément sur deux points. Tout d'abord, je voudrais vous rappeler les promesses faites par votre prédécesseur au sujet du doublement de la nationale 4.

**M. Georges Berchet.** Bravo !

**M. Jean Amelin.** En effet, cet itinéraire demeure la véritable liaison Paris—Strasbourg et supporte un trafic intense, principalement en ce qui concerne les poids lourds.

La déviation de Vitry-le-François est devenue une priorité absolue. Je ne vous abreuverai pas de chiffres, qu'au demeurant vous connaissez, démontrant que la circulation dans cette ville est devenue infernale. Mais il est clair qu'une telle situation rend la vie extrêmement pénible et que la sécurité des habitants est menacée à chaque carrefour.

Le deuxième point, qui vient d'être évoqué par mon excellent collègue Berchet, concerne la future autoroute A 26 dont le tracé de Châlons-sur-Marne à Troyes est loin de recueillir l'approbation des responsables locaux.

En effet, ce tronçon, tel qu'il est envisagé, amènerait, s'il était réalisé, une perturbation certaine des structures agricoles traversées.

En revanche, une étude de l'aménagement de la nationale 77 pourrait être entreprise, ce qui permettrait de gagner du temps et certainement de l'argent.

On parle dans les ministères, depuis longtemps, de revoir ce tracé. Cette révision urgente aurait le mérite de calmer les appréhensions légitimes de nos agriculteurs marnais et aubois.

Au début de cette intervention, monsieur le ministre, je n'ai pas caché ma satisfaction devant les moyens donnés cette année à votre ministère. Je m'en réjouis au nom du pays. Mais en tant que représentant du département de la Marne, je vous demande de bien vouloir inviter vos services à résoudre au plus vite les problèmes que je vous ai exposés. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Boscary-Monsservin.

**M. Roland Boscary-Monsservin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je serai bref, d'une part, parce qu'un des collègues qui m'ont précédé à cette tribune a dit ce que je me proposais moi-même de dire, d'autre part, parce que les réponses que vous avez faites ce matin, monsieur le ministre, aux divers rapporteurs, notamment au rapporteur du budget de l'aviation civile, ont singulièrement éclairé et simplifié les problèmes que je me proposais d'évoquer.

La première question que je vous pose est celle-ci : quand et comment cessera cette pagaille qui dure depuis cinq semaines et qui perturbe notre transport aérien ?

Seconde question : quand et comment seront compensées les pertes subies ?

Sur la première question, monsieur le ministre, vous avez été, ce matin, d'une concision et d'une précision remarquables. Vous avez reçu longuement les intéressés, avez-vous dit. Vous leur avez indiqué clairement ce qui était concevable et ce qui ne l'était pas. Vous avez ouvert une très large discussion et il a été convenu que vous deviez vous retrouver lundi prochain. Vous avez pris soin de préciser qu'en matière de transport aérien, une notion est essentielle, notion sur laquelle tout le monde devrait se retrouver : le transport aérien est un service public avec toutes les sujétions et, éventuellement, toutes les obligations que cela peut comporter. Sur ce premier point, monsieur le ministre, vous avez mon approbation totale.

Il ne me reste qu'à adresser un appel pressant aux contrôleurs de la navigation aérienne pour que, très vite, cesse une situation préjudiciable sans doute à tout le monde, mais plus particulièrement aux régions éloignées, difficilement accessibles par fer ou par route, qui avaient mis tous leurs espoirs dans l'avion, qui avaient à cet effet investi des sommes considérables et qui risquent de voir tout anéanti et tout détruit du fait des événements que nous venons de connaître. J'espère ardemment et je suis presque certain que mon appel sera entendu et que, lundi prochain, nous pourrions considérer ce dossier comme classé définitivement — c'est un terme auquel je tiens.

Sur le deuxième point, monsieur le ministre, vous m'avez certes donné satisfaction mais cette satisfaction n'est pas totale. Les pertes enregistrées, qui les a subies, en définitive ?

Ce sont, d'une part, les collectivités locales propriétaires d'aérodromes qui, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, ont investi des sommes considérables pour les construire. Depuis cinq semaines, en effet, elles n'encaissent plus aucune redevance et, de ce fait, leur budget va être singulièrement obéré.

Autre perdant : les compagnies aériennes de troisième niveau, c'est-à-dire les compagnies aériennes régionales. Une compagnie aérienne régionale, c'est — et vous avez été tout à fait d'accord sur ce point ce matin, monsieur le ministre — la région elle-même, c'est l'économie régionale. La compagnie aérienne régionale fait partie intégrante du plan d'aménagement du territoire et répond à la notion de décentralisation qui y est incluse. Elle fait aussi partie du véritable tissu économique qui doit exister, d'une part, entre Paris et la province, d'autre part, entre les provinces elles-mêmes.

Les compagnies aériennes régionales étaient à la limite de la rentabilité, et cela au prix d'une gestion et d'une comptabilité rigoureuses, mais aussi, il faut le dire, grâce à la confiance que leur accordait le système bancaire. Or elles se trouvent depuis cinq semaines dans une situation particulièrement difficile et on peut se demander si elles retrouveront, demain, cette confiance du secteur bancaire.

Vous avez répondu ce matin à un collègue qui vous interpellait à cet égard : « J'ai pris des contacts avec M. le ministre de l'économie. Il est convenu que le C.I.A.S.I. va intervenir par l'intermédiaire du F.D.E.S. » Mais qui dit C.I.A.S.I. et F.D.E.S. dit emprunt, qui dit emprunt dit remboursement du capital et paiement des intérêts. Or les compagnies aériennes régionales ont déjà très souvent un découvert bancaire important. Nombre d'entre elles vont donc voir leurs difficultés s'aggraver s'il leur faut accroître ce découvert par un emprunt contracté auprès du F.D.E.S.

Que le C.I.A.S.I. et le F.D.E.S. interviennent, c'est absolument nécessaire. Mais il faut, à mon avis, rechercher de nouvelles modalités en ce qui concerne le remboursement des emprunts. On pourrait imaginer, par exemple, un système de différé. Je vous demande, monsieur le ministre, puisque votre collègue de l'économie est d'accord sur ce point, d'étudier très sérieusement la question.

Ce matin, vous avez déclaré que les compagnies régionales devaient survivre, et que si elles ne pouvaient pas payer, elles seraient amenées à disparaître. Aussi, faut-il leur donner les moyens nécessaires à cet effet.

J'ai pris des contacts, je le rappelle, avec le ministre de l'économie pour faire intervenir le C.I.A.S.I. En conséquence, je vous demande d'en examiner les modalités d'application.

Tels sont, monsieur le ministre, les deux points sur lesquels je souhaitais attirer votre attention. Vous avez ma parfaite confiance tant en ce qui concerne le premier point que le second. (*Applaudissements sur plusieurs travées du C.N.I.P., de l'U.R.E.I., du R.P.R., de l'U.C.D.P. et de la gauche démocratique.*)

**M. le président.** La parole est à M. Sallenave.

**M. Pierre Sallenave.** Monsieur le président, mes chers collègues, l'an dernier, j'avais saisi l'occasion que m'offrait la discussion de votre budget, monsieur le ministre, pour évoquer le destin affligeant de la ligne transpyrénéenne dite de Canfranc. J'avais alors développé devant le Sénat un certain nombre d'arguments sur lesquels je ne reviendrai pas.

Vous aviez bien voulu me répondre que « les études du groupe de travail franco-espagnol étant maintenant terminées », vous alliez « reprendre le dossier pour arriver à définir des propositions réalistes susceptibles d'être présentées à nos partenaires espagnols ». Et en conclusion de votre propos, vous affirmiez : « De toute façon, les négociations vont être ouvertes à partir des propositions que je serai amené à faire ».

Une année s'est écoulée depuis ces déclarations qui nous autorisaient à espérer un déblocage de la situation que nous déplorons depuis 1970. Nous n'avons rien su des résultats, ou du moins des progrès de ces négociations. Nous ignorons même si elles ont été amorcées.

En revanche, des faits nouveaux sont intervenus sur cette malheureuse ligne. Non seulement ils marquent une régression dans la recherche d'une solution mais encore, selon toutes les apparences, ils confirment la volonté de la S.N.C.F. d'aller plus loin dans le sens de l'effacement du transpyrénéen Pau—Saragosse. Tandis que la voie ferrée étale toujours les traces de sa déchirure au niveau du défunt pont de l'Estanguet, tandis qu'une végétation de plus en plus vigoureuse envahit le ballast sur les vingt-neuf kilomètres du tronçon désormais abandonné, l'érosion due à l'action des eaux du Gave d'Aspe a fait naître une menace en un point de l'itinéraire encore desservi entre Oloron et Bedous. Au printemps dernier, la S.N.C.F. a fait savoir que, pour ce motif, des travaux de protection s'imposaient sous peine d'interruption du trafic, mais qu'elle refusait, pour sa part, d'en assumer la dépense.

Devant une telle attitude, le conseil général des Pyrénées-Atlantiques qui, depuis neuf ans, n'a cessé d'affirmer unanimement la nécessité de rétablir cette liaison transpyrénéenne et qui a déjà financé une étude exhaustive confiée à l'université de Pau sur les diverses conditions de cette opération, a décidé, le 27 juin 1979, malgré sa légitime répugnance pour les transferts de charges, de voter un crédit de 800 000 francs, qui permettrait de supporter la totalité des travaux à exécuter.

Cette décision, vous en conviendrez, monsieur le ministre, démontrerait — s'il en était besoin — la détermination des responsables politiques de notre département dans leur attachement, qui ne se manifeste pas que du bout des lèvres, à cette relation ferroviaire dont la valeur internationale est doublée par un intérêt économique évident pour une vallée béarnaise.

Eh bien ! la S.N.C.F. n'a pas été sensible à cet élan dont le symbole était cependant significatif et qui, de surcroît, avait pour conséquence pratique qu'une collectivité départementale acceptait de faire face, en son lieu et place, à ses obligations les plus élémentaires. Le 26 juillet, en effet, son directeur régional faisait savoir au préfet que, notwithstanding la prise en charge des travaux de protection de la voie, il ne prenait pas d'engagement en ce qui concerne le maintien de la ligne et étudiait même, compte tenu du déficit d'exploitation de la section en cause, une hypothèse de mise sur route du service omnibus voyageurs.

Cette prise de position, assortie de considérations assez surprenantes sur la supériorité, quant à la qualité du service rendu aux usagers, de la desserte routière sur la desserte ferroviaire, n'a pas manqué de provoquer émotion et irritation. Si l'exploitation de la section Oloron—Bedous a été déficitaire, en 1978, pour un montant de 2 500 000 francs, la raison en est que le chemin de fer ne remplit, aujourd'hui, un rôle fonctionnel que s'il s'intègre à l'ensemble de la liaison Pau—Canfranc—Saragosse.



Nous estimons que cette section doit être maintenue, et j'en vois une justification supplémentaire dans le fait qu'un projet très sérieux d'implantation dans cette vallée d'une activité industrielle, créatrice d'emplois et productrice de matières pondéreuses et pauvres en très forts tonnages, n'aura de chances d'aboutir que si le transport s'effectue par voie ferrée.

Cette substitution de la route au rail, entrevue à l'instant à travers le maintien en exploitation de cette petite section de vingt-cinq kilomètres, constitue, à vrai dire, la solution que d'aucuns souhaitent nous imposer à titre définitif.

Je viens ici confirmer que la position des élus du Béarn : parlementaires, conseillers régionaux, conseillers généraux, maires et conseillers municipaux, n'a pas varié et ne variera pas sur ce point capital. Nous refusons de choisir entre la route et le rail. Les deux existent déjà, répondant à des vocations distinctes, et il convient simplement de les aménager. Lors de l'établissement, en 1978, du Plan pour le renouveau de l'Aquitaine et lors des travaux préparatoires à l'élaboration du plan décennal du grand Sud-Ouest, nous avons, chaque fois, tenu à affirmer l'égal intérêt que nous portons à la ligne transpyrénéenne de Canfranc et à la route nationale n° 134, aboutissant au col du Somport.

Nous nous sommes sincèrement réjouis que cette dernière ait été retenue parmi les priorités du Plan énoncées à Mazamet par le Président de la République. Nous ne pouvons, en revanche, admettre le silence sur la ligne Pau—Saragosse que dans la mesure où la reprise du trafic dans des conditions satisfaisantes et durables est en partie subordonnée à l'aboutissement de conversations avec nos voisins espagnols.

Ce faisant, nous ne sommes pas en contradiction avec les principes affichés par les auteurs du plan décennal. En exergue à la fiche n° 26 du dossier concernant le Plan, ne lisons-nous pas : « Le développement du grand Sud-Ouest, notamment l'amélioration de ses échanges avec l'extérieur, suppose l'amélioration et la modernisation de l'ensemble de ses services de transport. »

La route, en l'occurrence, remplira son rôle sur le plan du tourisme, encore que, en raison du caractère nécessairement accidenté de la traversée de la chaîne des Pyrénées, la circulation en chemin de fer, à condition que les horaires soient entièrement révisés, puisse offrir des avantages de confort et d'économie de fatigue. Mais pour le transport des marchandises, sur un tel itinéraire, il serait aberrant d'encourager la solution routière.

À côté d'une ligne électrifiée située aux sources mêmes de la houille blanche, la France, indigente en produits pétroliers, alignerait sur des routes vulnérables au trafic et aux intempéries, très onéreuses d'entretien, de longs convois de poids lourds aux prises avec un profil de parcours des plus sévères ? Déjà, ces derniers mois, les événements qu'a connus le Pays basque espagnol ont eu pour conséquence une intensification du trafic routier de marchandises par le col du Somport. Les camions-citernes contenant des produits susceptibles d'exploser ont, en particulier, pour des motifs de sécurité, emprunté cet itinéraire. Nous avons été saisis de protestations émanant des maires de plusieurs communes que traversent ces véhicules encombrants et dangereux. Aux démarches que nous avons effectuées pour faire écho à leurs préoccupations il a été répondu qu'il fallait envisager l'évitement par les poids lourds de chacun de ces villages. Or le site, en général, ne le permet pas et, dans les rares cas où cela serait possible, l'emprise de la nouvelle route confisquerait les quelques ares de terrain plat nécessaires à la population.

En vérité, la route, dans le domaine du transport lourd, ne résoudra rien et entraînera beaucoup de difficultés pour les élus et les habitants de la vallée d'Aspe. Nous serons ainsi privés d'un courant potentiel important de l'Aragon et du pays de Valence que le fer, selon les affirmations de nos interlocuteurs espagnols, peut désormais nous procurer. Dans le même temps, avec quelque imprudence, on hypertrophiera la ligne unique du littoral atlantique !

Monsieur le ministre, bien que j'aie déploré depuis le premier jour les conditions dans lesquelles la liaison internationale de Canfranc a été interrompue, j'ai admis que le trafic ne soit rétabli que le jour où nos voisins nous assureraient un fret justifiant le fonctionnement de la ligne.

En revanche, je persiste à penser et à dire que le respect de ses engagements et, plus élémentairement, de l'image qu'elle doit donner d'elle-même au-dehors et au-dedans faisait à la France l'obligation de reconstituer la ligne dans son intégralité matérielle. Elle ne l'a pas fait spontanément et c'est fort dommage ! Si elle décidait de le faire aujourd'hui, les négociations avec nos voisins en seraient, j'en suis convaincu, favorisées.

Le département des Pyrénées-Atlantiques, je le répète, est prêt à financer la protection du remblai contre l'érosion des eaux. La S. N. C. F. doit, au minimum, reconstruire le pont de l'Estantuet, qui a été démoli de son fait. Pour l'ensemble de la remise en état de la ligne, mon collègue et ami M. le député Cazalet

vous a rappelé, lors de la discussion de votre budget à l'Assemblée nationale, que, selon des indications qui lui ont été données récemment à Bruxelles, la Communauté économique européenne peut contribuer jusqu'à 30 p. 100 au financement d'infrastructures liées à l'admission de l'Espagne. Puis il reste la participation de l'Etat.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1978, je vous interrogeais sur celle qui a été apportée par votre budget à la remise en marche de la ligne Nice—Coni ; vous me répondiez alors que l'on ne peut comparer que des choses comparables et qu'en la circonstance l'Italie assumait le poids principal de l'opération.

Cependant, deux semaines plus tard, vous indiquiez à notre collègue M. Palmero, auteur d'une question orale, que la participation forfaitaire de la France, évaluée en 1970 à six millions de francs, avait été portée, en 1975, à douze millions de francs. Au cours du même débat, nous apprenions que la S. N. C. F. prenait part aux frais généraux pour 500 millions de francs.

Si j'évoque de nouveau la ligne Nice—Coni, c'est parce que je vois entre elle et celle de Pau—Caufranc une similitude. N'ont-elles pas été inaugurées la même année, en 1928 ? Sa réouverture m'inspire non pas de la jalousie mais plutôt la confiance de pouvoir dire un jour, comme M. Palmero : « C'est une grande victoire sur les incrédules, les pessimistes et les détracteurs ! »

Je demeure convaincu que ce jour viendra aussi pour nous, et en raison de la sympathie que je vous porte, monsieur le ministre, depuis longtemps, je souhaite que vous ayez le bénéfice du geste à l'égard, à la fois, des Espagnols et de nos compatriotes béarnais. Mais, pour cela, faites ce geste avant qu'il ne soit trop tard. (*Applaudissements sur certaines travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., du C. N. I. P. et de l'U. R. E. I.*)

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

**M. André Méric.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le peu de temps qui m'est imparti ne me permet pas de procéder à l'analyse critique des dotations budgétaires accordées à votre ministère. Permettez-moi de le déplorer, notamment, le fait que le parlementaire que je suis ne puisse disposer du temps indispensable pour accomplir la mission essentielle qui lui incombe : le contrôle du budget de l'Etat. Chaque année, je fais cette récrimination et je la ferai jusqu'à ce que l'on donne aux parlementaires de ce pays les moyens d'accomplir leur mission.

Je m'efforcerais, en évoquant la situation de la division « Avions » de l'Aérospatiale, de traiter d'abord des problèmes essentiels dans le domaine de l'aviation civile, ensuite celui des « aiguilleurs du ciel ».

Actuellement, la situation de la division « Avions » de l'Aérospatiale est excellente du point de vue du plan de charge Bureau d'études et production. Ces charges de travail sont apportées, en grande partie, par le programme Airbus — A 300 B 2/B 4 et A 310 — et viennent s'ajouter aux sous-traitances importantes de Dassault, pour les programmes F 1, Mirage 2000 et Falcon, en particulier. Mais si, à court terme, l'avenir de la division n'inspire pas d'inquiétude, il existe, malgré tout, un certain nombre de problèmes importants. Une mauvaise réponse à ces problèmes ou une réponse incomplète entraînera, à moyen terme, de graves difficultés pour l'aéronautique française et européenne.

En effet, Boeing, vexé par la réussite d'Airbus, prépare sa contre-attaque tous azimuts avec une série de projets Boeing 757, 767 et 777 et les améliorations des avions existants 707 et 747, qu'il vend à des prix imbattables du fait des grandes séries. Quand on connaît la puissance de ce constructeur et ses possibilités pour construire les avions à grande cadence, il y a tout lieu de penser que la bagarre va être rude entre Boeing et Airbus Industrie.

Pour résister à cette attaque de Boeing, certaines décisions doivent être prises de toute urgence.

D'abord, en ce qui concerne le programme Airbus B 2/B 4, il faut augmenter rapidement la cadence de sortie des avions. Pour cela, une politique d'embauche dynamique est nécessaire chez tous les partenaires d'Airbus Industrie, ainsi qu'une politique solide d'investissements industriels. Mais la peur du retour de la crise dans l'aéronautique rend les gestionnaires hésitants dans ce domaine, les Français tout particulièrement. Cela risque de compromettre la réussite du programme.

Pour le programme A. 310, c'est aussi un manque d'effectif de techniciens de bureau d'études, surtout chez nos partenaires anglais et allemands, qui risque d'entraîner un retard du premier vol, prévu actuellement pour février-mars 1982, avec livraison aux compagnies à la mi-1983.

En revanche, Boeing prévoit de livrer aux compagnies le 767, concurrent de l'A. 310, au début de 1982. Ce retard de plus d'un an risque d'entraîner des difficultés dans la vente des A. 310.

En outre, les 767 seront fabriqués à des cadences beaucoup plus importantes que l'A. 310 pour les mêmes raisons que le programme B2/B4 : manque de dynamisme dans les embauches et limitation des investissements industriels.

S'il n'est pas possible, très rapidement, de prendre des risques dans ces deux domaines — embauche et investissements importants — nous ne serons pas en état de lutter contre Boeing. Nous ne pourrions pas satisfaire les demandes des compagnies et obtenir des prix d'avions compétitifs liés à des fabrications de grandes séries.

Voilà où est la force de Boeing. En deux ans, il embauche ou débâche facilement de 20 000 à 30 000 employés et construit une nouvelle usine pour un nouveau programme, avec les machines les plus performantes du moment.

Avec Airbus, l'industrie européenne a retrouvé une crédibilité vis-à-vis de l'ensemble des compagnies aériennes mondiales, mais notre faiblesse dans le domaine industriel peut nous être fatale rapidement.

Pour être bien vendus, les avions doivent appartenir à une même famille. Il est donc important, aujourd'hui, de prévoir les développements de l'Airbus.

Après l'Airbus B2/B4 et l'A. 310, il faut étudier une version B9, moyen-courrier moderne à capacité augmentée par rapport à l'A. 310, et capable d'être développé en long-courrier B11 tri ou quadri-réacteur de moyenne capacité.

En ce qui concerne l'avion de cent cinquante à cent soixante places, l'A. 200, construction aéronautique demandée par de nombreuses compagnies et représentant un élément de soutien au marché acquis par l'A. 300 et à l'A. 310, il apparaît urgent de pousser les études et de rechercher éventuellement une collaboration européenne. Cette éventualité est restée sans lendemain malgré les interventions de M. Chirac en 1975 et de M. Barre en 1977.

Permettez-moi une dernière observation sur Airbus. J'ai appris, voilà quelque temps déjà, que Boeing, pour faire face à la faiblesse des gains de productivité enregistrés aux Etats-Unis, a décidé d'investir quatre milliards de dollars durant les quatre prochaines années pour informatiser sa production. C'est dire que les décisions relatives aux cadences de fabrication de l'Airbus représentent une importance capitale, car son succès définitif réside dans le respect des délais de fabrication et des prix. Les cadences prévues le permettront-elles ?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Oui !

**M. André Méric.** Il est prévu : trois exemplaires mensuellement en 1980, quatre en 1981, six en 1982, sept en 1983, neuf en 1984 et dix en 1985. Si la famille Airbus n'est pas élargie, il faut atteindre 800 commandes pour rentabiliser l'opération, et on n'en est qu'à la moitié.

Or, les spécialistes sont incapables d'élaborer dans ce domaine des prévisions « fines ». Pour augmenter les cadences, il faut embaucher et investir.

Le Gouvernement français vient d'entrouvrir la porte puisqu'il a décidé un investissement de 400 millions de francs et l'embauche de quatre cents personnes, dont une centaine à Toulouse, embauche d'ailleurs prévue depuis septembre dernier.

On sait que, pour tenir les délais, il faudra utiliser, en 1985, 40 000 salariés en Europe, au lieu de 17 000 aujourd'hui, ce qui créera en France 15 000 postes de travail soit à l'Aérospatiale, soit chez les sous-traitants. L'embauche de quatre cents personnes ne semble pas être à la mesure du problème.

Il importe aujourd'hui que les gouvernements de Bonn et de Londres suivent le même exemple pour donner aux investissements et aux infrastructures un nouvel essor et de nouvelles possibilités pour la fabrication d'un tel appareil construit par éléments dans plusieurs pays.

Pour que l'Airbus ne connaisse pas le sort de Caravelle ou de Concorde, il faut d'urgence élargir, comme je l'ai dit, le cercle de sa « famille ».

L'embauche de quatre cents personnes est donc autorisée. Je crois que votre politique développée jusqu'à ce jour en matière de personnel n'a guère été favorable aux intérêts de la division « avions » de la S.N.I.A.S., notamment depuis le succès de l'Airbus.

Rappelons que, globalement, la société nationale comptait, à la fin de 1978, 33 700 personnes et que 10 000 emplois ont été supprimés depuis 1970.

La plupart des travailleurs qui occupaient ces postes étaient d'un haut niveau de qualification professionnelle.

Or, est-il vrai, monsieur le ministre, que ces embauches nouvelles auraient lieu sous forme de contrats à durée déterminée de deux ans, renouvelables une fois ?

Va-t-on développer encore les travaux de sous-traitance de l'Aérospatiale qui représenteront, en 1980 et 1981, un potentiel annuel de 3 à 4 millions d'heures ?

Va-t-on continuer le rééquilibrage des spécialités professionnelles par mutations à l'intérieur des établissements ?

Va-t-on abandonner l'utilisation du personnel de louage, ce qui serait souhaitable, notamment pour assurer la sécurité de l'entreprise ?

Ou bien la politique en matière de personnel permettra-t-elle la reconstitution d'un potentiel humain et technique afin de sauvegarder un patrimoine national considéré comme inestimable ?

Je n'ai pas le temps de parler du Fouga 90, de l'A. S. 35, mais permettez-moi de dire quelques mots sur Concorde.

Le 21 septembre dernier, monsieur le ministre, vous avez rencontré votre homologue britannique et la presse nous a appris que, aussi longtemps que Concorde sera exploité par les deux compagnies nationales, les constructeurs assureront le support technique total tant à l'avion qu'à ses moteurs, et que les cinq Concorde construits et toujours inventés seraient remis à la compagnie britannique et à Air France.

Vous avez, par ailleurs, déclaré, après avoir pris note des travaux réalisés sur les concepts d'avions supersoniques de deuxième génération, que ni la France ni la Grande-Bretagne n'envisageaient d'effectuer les investissements qui seraient nécessaires.

Il n'y aura donc pas d'avion supersonique de deuxième génération. Tout cet effort considérable effectué par les Etats, les constructeurs et les compagnies qui exploitent Concorde n'a plus de sens.

Nous verrons, vers la dernière décennie de ce siècle, si mes renseignements sont exacts, les Etats-Unis auxquels seront associés, en qualité de sous-traitants, les industriels français et britanniques, bénéficier du précieux acquis actuellement réalisé grâce à la construction de Concorde et à son exploitation, et cela pour remercier sans nul doute les Etats-Unis qui perçoivent, sur le matériel européen franchissant leurs frontières, un droit d'entrée équivalent à 5 p. 100 de sa valeur.

**M. Serge Boucheny.** Très bien !

**M. André Méric.** C'est ainsi qu'Airbus-industrie est contraint de payer un million de dollars de taxes douanières sur chaque appareil livré aux Etats-Unis, bien que ce droit ait théoriquement été supprimé depuis les accords intervenus à Genève entre les Etats-Unis et la Communauté économique européenne, dans le cadre du G. A. T. T.

Peut-être, après ce magnifique cadeau, le rackets américain cessera-t-il, monsieur le ministre ?

Devant les fortes cadences de fabrication des avions dans le monde, au cours des années à venir, l'aéronautique risque de rencontrer de graves difficultés d'approvisionnement pour certaines matières premières, en particulier pour les alliages d'aluminium et les alliages de titane.

Les constructeurs européens sont les plus menacés par cette pénurie de matières premières. En effet, par manque d'investissement, Cégedur, société française, principal fournisseur d'alliage léger en Europe, voit ses possibilités de livraisons limitées et ne pourra vraisemblablement pas faire face à la demande d'Airbus-industrie si un programme d'investissements industriels ne lui est pas rapidement accordé pour accroître sa capacité.

Comme Boeing, par précaution, a passé des commandes importantes d'alliage léger chez les fournisseurs américains pour plusieurs années, il sera difficile aux constructeurs européens de trouver une solution de secours aux Etats-Unis.

En ce qui concerne le titane, le problème est encore plus grave pour les Européens : tous nos approvisionnements sont faits à l'étranger, en Union soviétique et au Japon ; or l'U. R. S. S. a stoppé ses ventes à l'étranger et les Américains ont monopolisé, en partie, le marché japonais.

Cela peut être grave pour le programme Airbus. En effet, le titane est un alliage très performant qui permet d'obtenir des réductions de masse des structures, auxquelles sont liées les performances de l'avion.

Le remplacement du titane par l'acier, techniquement réalisable, entraînerait des dégradations des performances des Airbus par rapport à leurs concurrents américains.

Il est donc urgent que la décision soit prise de construire des usines de fabrication d'éponges de titane en Europe. Depuis déjà trop longtemps, on parle d'une usine en France, mais la décision tarde à venir. Aujourd'hui, il ne faut plus attendre, monsieur le ministre.

Ces décisions relatives à l'embauche et aux investissements en matériel nécessitent, évidemment, d'importants crédits pour lesquels les technocrates qui nous gouvernent ne voient pas toujours la rentabilité. Mais, dans la guerre économique actuelle, le refus d'investir aboutit directement, à coup sûr, au rôle de sous-traitant mineur des Américains, avec absence de création d'emploi d'où une aggravation du chômage, ce qui, bien sûr, coûte finalement beaucoup plus cher au pays, lequel voit, en outre, disparaître son potentiel technologique.

Il faut également signaler qu'en plus du programme Airbus, qui l'occupe en grande partie, la division « avions » de l'Aérospatiale s'intéresse à trois autres thèmes de travail pour lesquelles le Gouvernement est également sollicité.

Donc, actuellement, c'est dans certaines voies bien précises qu'il faut orienter nos efforts.

Pour ce travail de recherche, le Gouvernement doit débiter à S. N. E. C. M. A. et à l'Aérospatiale des crédits pour faire des études et réaliser des essais. Ainsi nous pourrions nous maintenir dans le domaine des avions de transport supersonique et participer à un programme d'avions qui sera certainement d'initiative étrangère.

Je voudrais brièvement évoquer les problèmes politiques du personnel dans l'entreprise Latécoère à Toulouse. Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention, à cet égard, sur un problème tout à fait particulier. En 1970, l'entreprise Latécoère employait mille cent douze personnes sédentaires. En 1979, il n'y a plus que sept cent trente-quatre sédentaires, trente-huit jeunes de l'école professionnelle industrielle de la S. N. I. A. S. embauchés sous contrat de deux ans, cent quatre-vingt-six temporaires et cent personnes extérieures en prestations de services, et ce en permanence, soit mille cinquante-huit employés.

Ainsi 27 p. 100 des intéressés ne bénéficient d'aucun statut, ni d'avantages sociaux de l'entreprise, ni de la sécurité de l'emploi pour 31 p. 100 d'entre eux.

Or le plan de charge de cette entreprise représente des fabrications pour lesquelles intervient l'aide financière de l'Etat. C'est pourquoi je vous serais très obligé d'agir pour que soient respectés les droits syndicaux dans l'entreprise.

Des indications qui m'ont été données, il ressort que les organisations syndicales — C. F. D. T. et C. G. T. — ainsi que leurs militants, y compris les militants politiques du parti socialiste notamment, seraient des « irresponsables » nuisibles à l'entreprise ! Leurs promotions émanant de la maîtrise sont bloquées. En revanche, les membres d'autres centrales, qui représentent seulement environ 30 p. 100 du personnel, jouissent à plein des possibilités offertes pour l'exercice de leur mandat.

Nous souhaitons qu'une autre politique intervienne afin que la législation et la réglementation propres aux délégués du personnel et autres responsables syndicaux y soient respectées.

Je formule, monsieur le ministre, la même demande pour la S. N. I. A. S.

Je voudrais maintenant aborder très rapidement le problème des aiguilleurs du ciel.

En ce qui concerne la navigation aérienne, vos premières déclarations m'avaient beaucoup choqué. N'aviez-vous pas indiqué : « Rien n'est négociable, ni au sujet des effectifs, ni en matière de revenus, ni en matière de conditions de travail, ni au sujet de la navigation aérienne » ?

Cette déclaration est pour le moins abusive et je voudrais en faire la démonstration.

Quelles sont les raisons exactes du conflit ? Ce matin, on a parlé de ce conflit et de ses conséquences pour les compagnies de transports aériens, mais on n'en a pas cherché les raisons. Permettez-moi de les rappeler.

Depuis sa création, en 1948, ce service public a connu de nombreux soubresauts d'origine socio-professionnelle dus, pour la plupart, au décalage qui existe entre la croissance du transport aérien et les moyens humains et en matériel fournis par l'Etat.

La difficile mission des techniciens, ingénieurs, contrôleurs, électroniciens consiste à assurer deux objectifs : la sécurité et la régularité du trafic.

En ont-ils les moyens et sont-ils assez nombreux pour rendre ce service à plus de 1 500 000 mouvements aériens par an, et cela de jour comme de nuit ?

Les crédits budgétaires sont-ils à la mesure des besoins de la navigation aérienne ?

Prend-on en considération que, dans le domaine de la navigation aérienne, comme dans tous les secteurs technologiquement avancés, un minimum de trois ans est nécessaire entre la décision et la mise en œuvre d'un matériel, la formation de personnels hautement qualifiés nécessitant le même délai ? A ces trois questions essentielles, la réponse est négative. Selon nous, membres du groupe socialiste, il existe une carence du pouvoir politique, une absence de prospective au moment où s'amorce une reprise très nette de la croissance du trafic aérien, national et international.

Nous nous demandons, en fait, si le système de contrôle aérien français est capable de répondre, avec des normes de sécurité quasi absolues et ce dans des conditions de travail acceptables pour l'ensemble des personnels, à la nouvelle croissance du transport aérien.

Les organisations syndicales ont répondu par la négative. Dès lors, pourquoi s'étonner qu'il y ait conflit ?

Bien sûr, il y a aujourd'hui exigence sur les effectifs qui ont fondu en l'espace de deux ans ; bien sûr, il y a le problème

de la réduction du temps de travail, mais les trente-deux heures demandées n'ont-elles pas reçu l'agrément de la Fédération internationale des contrôleurs du trafic aérien ?

Des exigences sont également formulées pour l'abandon des tâches annexes qui n'entrent pas dans le cadre de leurs fonctions, en vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964, et pour l'abandon de la référence au G. T. I., qui est caduc depuis le mois d'octobre 1974.

La renfonce de la grille indiciaire de la fonction publique, à laquelle vous êtes opposé, monsieur le ministre, est possible par l'application des dispositions de l'article 3 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 prévoyant l'incorporation des primes dans le traitement.

Y a-t-il formation continue ? La rotation du personnel pour assurer une qualification plus complète est-elle pratiquée dans des conditions acceptables ?

Ces revendications en matière de conditions de travail ou de revenu ne sont pas négociables, monsieur le ministre ?

Mais il est d'autres problèmes, beaucoup plus sérieux, qui rendent votre attitude pour le moins choquante, je veux parler des problèmes actuels de la navigation aérienne, notamment de la sécurité.

Le problème de la sécurité a été un des grands thèmes revendicatifs des personnels lors des mouvements sociaux de l'été 1978.

Pourquoi cela est-il apparu soudainement ? Ce n'était pas un prétexte, comme on l'a prétendu, mais la cristallisation d'un sentiment appuyé sur des faits et qui s'est traduit par un document approuvé par la grande majorité des ingénieurs travaillant à Athis-Mons.

Les trois grandes causes de la diminution de la sécurité — ce constat est fait dans des documents officiels de l'administration — sont : l'organisation de l'espace, la fiabilité des outils du contrôleur, la charge de travail par avion et par secteur.

Il faut organiser l'espace, il faut réaliser la compatibilité entre la circulation aérienne militaire et la circulation aérienne générale.

Historiquement, le problème de cette compatibilité se pose depuis le début des années soixante.

Ce problème fut d'abord évincé, sous-estimé ; puis, le trafic aérien civil prenant toute son ampleur aux alentours de 1970-1971, il se pose depuis cette date avec toute son acuité et est devenu critique.

Rapidement résumés, les besoins de la circulation aérienne militaire sont régis par les impératifs de la défense nationale.

Quels sont les besoins de la circulation aérienne générale ?

Au contraire des militaires, qui sont maîtres de leur trafic, la circulation aérienne générale est presque totalement dépendante du contexte international. Les flots de trafic civil sont dus à des impératifs commerciaux, des problèmes de décalage horaire et des problèmes de régulation dus à des capacités d'absorption différentes selon les centres de contrôle. On semble oublier que, depuis 1976, les Espagnols, les Portugais, les Italiens, et même parfois les Britanniques imposent des régulations à l'entrée de leurs frontières.

La situation géographique particulière de la France en Europe en fait le carrefour des routes aériennes européennes.

Les besoins de la circulation aérienne générale peuvent se résumer ainsi : des couloirs aériens nombreux caractérisés par le sens unique, une certaine largeur et des zones de régulation dégagées de toute activité militaire et permettant d'assurer la régulation radar quand celle-ci est nécessaire.

Il existe des incompatibilités : les contrôleurs civils et militaires utilisent des systèmes différents, des moyens différents. Leur but est aussi différent : les militaires font des interceptions, les civils doivent les éviter.

Les structures de travail sont fondées sur des principes différents.

Il n'y a donc pas superposition des organismes de contrôle civil et militaire.

Etant donné les incompatibilités, des priorités doivent être définies.

Les impératifs techniques, commerciaux et de sécurité inhérents au trafic civil se marient très mal avec les impératifs militaires de zones d'entraînement proches des bases aériennes.

La définition d'une priorité à la circulation aérienne générale doit être assortie des remarques suivantes.

Le trafic aérien militaire de liaison point à point — transport logistique, circulation opérationnelle militaire — peut être et doit être géré par le contrôle civil qui en écoule déjà une très grande partie. Cette méthode est employée depuis longtemps aux Etats-Unis.

Il ne reste donc à la circulation aérienne militaire qu'à contrôler les zones d'entraînement, de combat, les forces aériennes stratégiques et quelques exercices bien particuliers. Cette nouvelle gestion nécessiterait un nouveau découpage de l'espace aérien.

On devrait donc donner au contrôle civil des moyens techniques et en personnels lui permettant de faire face non seulement à son propre trafic, mais aussi au surcroît de travail que représentera la prise en charge éventuelle d'une partie du trafic aérien militaire de liaison.

Le deuxième problème est celui de la fiabilité des outils du contrôleur. Le contrôleur a un certain nombre d'outils à sa disposition. Ce sont essentiellement : la chaîne radio, la chaîne radar, le système téléphonique de sécurité et l'aide automatisée.

Monsieur le ministre, le taux de panne est élevé : par exemple, les antennes avancées ont en moyenne trois pannes par jour, d'une durée de une heure ; le téléphone, une panne par jour d'une durée moyenne de neuf heures. Les exemples pris mettent en évidence les difficultés causées par l'utilisation du réseau P. T. T. quand on ne veut pas payer la priorité pour le service demandé.

La fiabilité du matériel dont la maintenance est assurée par le personnel de l'aviation civile est du même ordre.

Je citerai l'exemple d'Athis-Mons où il y a en service trois générations d'écrans radar : les T. V. T. 470, les T. V. T. 570 et les T. V. T. 670.

Mais comment pouvoir assurer correctement et rapidement la maintenance quand il existe trois types de matériel de technologie différente, dont l'un connaît des problèmes liés au vieillissement et l'autre, à sa jeunesse ?

Et c'est là un exemple parmi tant d'autres !

Une troisième dégradation du système est liée aux mauvaises décisions.

Nous pourrions citer d'autres exemples, mais compte tenu du temps qui m'est imparti, je suis amené à réduire mon intervention.

Je traiterai maintenant de la charge de travail par avion et par secteur.

Pour réduire la charge de travail par avion dans un secteur, plusieurs voies sont empruntées : réduction de la dimension des secteurs, augmentation du nombre de personnes sur les unités de contrôle, automatisation des tâches, performances accrues du matériel.

Cependant, alors que le manque d'investissement en matériel et en personnel réduit notablement les effets, des phénomènes sont venus se greffer sur le problème, qui ont entraîné un accroissement de la charge de travail. Ce sont les problèmes de compatibilité entre la circulation aérienne militaire et la circulation aérienne générale et les processus d'automatisation non maîtrisés qui entraînent le contrôleur à fournir de plus en plus au calculateur des renseignements que lui seul possède et à assurer de plus en plus de coordinations avec les centres de contrôle militaires pour pouvoir écouler son trafic.

Et vous ne voulez pas parler de l'organisation de l'espace aérien !

Il faut ensuite traiter de la réduction des charges de travail sur un secteur. Trois directions sont prises : réduction du nombre d'avions en réduisant la taille du secteur, réduction du nombre d'avions pour la régulation, globalisation des problèmes flux par flux.

Des études doivent être entreprises pour réaliser une approche plus mathématique de ces problèmes qui, à l'heure actuelle, sont étudiés d'une manière très empirique.

La troisième action est symptomatique du niveau de charge de travail, car elle ne permet pas un déroulement de vol le plus économique possible.

**M. le président.** Monsieur Méric, pensez-vous au temps de parole qui est accordé au groupe socialiste.

**M. André Méric.** Le groupe socialiste a droit à 49 minutes !

**M. le président.** Vous en avez déjà utilisé plus de vingt !

**M. André Méric.** Je n'ai besoin que de vingt-cinq minutes !

De tels problèmes aussi sérieux ne sont-ils pas négociables, monsieur le ministre, même avec les personnels qui dépendent de votre autorité ? Pourquoi opposer un refus catégorique, comme vous l'avez fait ? Pourquoi masquer les insuffisances de la politique gouvernementale en la matière ?

Monsieur le ministre, voilà des techniciens qui sont en bout de chaîne, qui ont, que vous le vouliez ou non, la responsabilité de prendre la décision finale pour sauvegarder des vies humaines, et, jusqu'à hier, vous avez refusé de discuter avec eux, notamment des problèmes de sécurité !

Ne pas aménager l'espace aérien pour que tous les vols aient lieu selon leur horaire annoncé, c'est demander aux contrôleurs de gérer l'impossible !

Ce que souhaitent les contrôleurs et les autres, c'est que la porte s'ouvre et qu'il leur soit possible de négocier sérieusement les problèmes de sécurité.

Monsieur le ministre, j'ai lu avec attention « l'ultime appel à la raison » lancé par M. le directeur général de l'aviation civile. J'ai pris connaissance de la gravité des sanctions énoncées par ce haut fonctionnaire et j'étais en droit de penser qu'en raison de leur rigueur les discussions reprendraient immédiatement, sans préalable, puisque, dans la lettre adressée à mon excellent ami M. Alex Raymond, député de la Haute-Garonne, vous indiquiez : « Toutefois, il ne saurait être question de fermer la porte à toute discussion avec les organisations représentant ce personnel. »

Or, pour une négociation éventuelle, M. le directeur de la navigation aérienne a imposé des conditions qui, à notre avis, ne permettraient pas un dialogue paritaire.

S'il est compréhensible que la reprise du travail soit nécessaire, il est impensable qu'obligatoirement les discussions ne portent que « sur les sujets proposés par la direction de la navigation aérienne le 21 novembre dernier ».

C'est dire que la négociation ne devait porter que sur le bon vouloir du Gouvernement. Dans le cas contraire, les personnels seraient victimes de sanctions. Il faut aller à Canossa !

C'est dire, monsieur le ministre, qu'à ce moment-là vous n'entendiez pas prendre en considération les recommandations de l'organisation internationale du travail. En vérité, vous en étiez au monologue et non à la concertation préconisée maintes fois par M. le président de la République !

En effet, bien que la plate-forme définie par les organisations syndicales au début du conflit ne soit pas « à prendre ou à laisser, elle est à négocier » — leurs représentants l'ont dit — vous avez, pour l'entrevue d'hier, limité le cadre des discussions aux modalités d'indexation des primes, aux conditions d'ouverture du cinquième centre de contrôle régional de Reims, à la participation du personnel à la mise au point des moyens techniques de contrôle et aux conditions de fonctionnement des tableaux de service.

Et je m'apprêtais à vous interroger, monsieur le ministre, sur ces problèmes, lorsque, ce matin, interrompant les rapporteurs sur le budget de l'aviation civile, vous avez indiqué que les quatre rubriques et les dix-sept points de la plate-forme des organisations syndicales seraient notamment discutés au cours de la prochaine réunion de lundi.

Et à vous entendre parler des discussions intervenues entre les représentants des organisations syndicales sur la notion de service public, sur les moyens de sécurité et de travail et sur le futur centre de contrôle de Reims, je me demandais les raisons pour lesquelles vous aviez attendu quarante-cinq jours pour négocier ! (*Très bien ! Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

Car vous nous avez donné ce matin l'impression que l'ouverture des discussions n'était pas suscitée par un souci d'ordre. Nous avons toujours considéré, depuis de nombreuses années, que les revendications des aiguilleurs du ciel, comme je viens de le démontrer, dépassent largement le cadre de revendications catégorielles.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous souhaitons la levée des sanctions, car il serait anormal que des ingénieurs soient frappés pour avoir voulu négocier avec le Gouvernement au sujet de problèmes propres à la sécurité aérienne. Pouvaient-ils agir autrement ? Nous ne le pensons pas car, depuis 1964, pour les contrôleurs et les électroniciens, depuis 1971 pour les ingénieurs, le droit de grève est supprimé : « Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée, pourra faire l'objet de sanctions en dehors des garanties disciplinaires. »

Devant une telle situation et alors qu'il n'existe en fait aucune concertation depuis 1970, comment les personnels peuvent-ils faire valoir leurs revendications ?

C'est pourquoi ils ne pouvaient agir autrement et il est regrettable que vous ne l'ayez compris, monsieur le ministre, que quarante-cinq jours après !

Telles sont les observations que je devais faire à cette tribune au nom du groupe socialiste. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

**M. le président.** Je ferai remarquer à M. Méric qu'il a parlé pendant trente minutes. Il ne reste donc que dix-neuf minutes au groupe socialiste.

La parole est à M. Ehlers pour une dizaine de minutes.

**M. Gérard Ehlers.** J'aimerais connaître l'avis de M. le ministre des transports sur le projet présenté par M. Davignon et diffusé à Bruxelles, comme il se doit, le 26 juillet 1979.

Il s'agit d'une opération de « démolition-construction » ayant pour objectif de maintenir en 1980, 1981 et 1982 l'emploi de 35 000 à 44 000 personnes dans les chantiers navals.



Il s'agit de mettre à la ferraille deux millions de tonneaux de jauge brute compensée par an et d'en construire parallèlement un million, ce qui entraînerait un coût annuel de 800 millions de francs.

Même si nous pouvons considérer comme positif le fait de vouloir démolir les vieux navires pour une meilleure sécurité, pour réduire d'une façon importante la pollution et de moderniser la flotte et de la rendre plus compétitive, des questions se posent néanmoins.

Un million de tonneaux de jauge brute construits pour deux millions démolis : cela peut aboutir à l'accélération du rythme de la réduction de notre flotte, qui ne couvre pas 50 p. 100 de nos échanges.

Cette politique ne va-t-elle pas à l'encontre d'une politique nationale tendant à assurer un contrôle de nos approvisionnements en matières premières et en matières énergétiques ? D'autant que le tonnage transporté par voie maritime en France représente 6 p. 100 du tonnage mondial alors que notre flotte ne représente que 3 p. 100 de la flotte mondiale.

D'autres problèmes se posent, relatifs au financement et à la gestion. Leur solution sera-t-elle communautaire, nationale ? La réponse à cette question est très importante quand on sait que 25 p. 100 de la flotte communautaire a plus de dix ans d'âge : seulement 16 p. 100 de la flotte française est dans cette situation, contre 40 p. 100 de la flotte italienne et 60 p. 100 de la flotte grecque — la Grèce qu'un certain nombre d'entre vous souhaitent voir entrer dans la Communauté européenne. Cette flotte est constituée, pour l'essentiel, de pavillons de complaisance qui sont détenus à 82 p. 100 par les banques américaines, ce que plus personne ne conteste.

Je voudrais également vous interroger sur la possibilité d'armer des bateaux hors de la Communauté européenne. N'est-ce pas laisser la faculté à certains de mener des opérations — nous en avons déjà connues — pour bénéficier de primes et de rabais importants, sous couvert du retrait positif de navires hors normes ? N'est-ce pas la possibilité offerte aux armateurs ayant bénéficié du plan démolition-construction de vendre, au bout de six ans, soit à des flottes filiales, pour la navigation de complaisance, soit à des pays tiers, c'est-à-dire à des pavillons concurrents, des navires modernes ? Par ce biais, va-t-on réduire de 50 p. 100 notre flotte ? La question peut se poser. Combien de marins, combien d'officiers seraient alors privés d'emploi. Et que deviendrait le pavillon français ?

Ne conviendrait-il pas que la France, qui possède la flotte la plus jeune de la Communauté européenne, la développe à la mesure de ses besoins, assure la couverture à 50 p. 100 au moins de ses échanges, enfin modernise et remplace, à tonnage égal, les bateaux hors normes par des bateaux neufs ?

Telles sont les premières réflexions que m'inspire ce nouveau rapport Davignon en ce qui concerne la construction navale et la marine marchande.

S'agissant des ports maritimes, monsieur le ministre, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, et confirmé au Sénat, que les dotations n'étaient pas augmentées, en francs constants, pour deux raisons : d'abord, parce qu'un effort considérable a été accompli dans le passé et qu'il sera poursuivi si les ports sont fiables ; ensuite, parce qu'il ne suffit pas d'avoir des installations de qualité, encore faut-il que l'organisation soit adaptée.

Dois-je conclure, monsieur le ministre, que nos ports ne sont pas fiables, que leur organisation — je pense aux ports autonomes, en particulier — et leur direction posent question, qu'un décalage existe entre la qualité de nos installations portuaires et leur administration ?

Il me semble nécessaire que vous nous donniez quelques explications complémentaires parce que vous en avez trop dit ou pas assez.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur quelques problèmes qui me paraissent très importants.

Notre rapporteur a précisé que les effets induits d'une tonne de marchandises diverses transitant dans les ports sont quarante fois plus importants que les effets induits d'une tonne de pétrole — c'est une opinion que je défends personnellement depuis fort longtemps — d'autant plus que les détournements de trafic de marchandises diverses semblent augmenter, malgré la bataille soi-disant éfrénée que mène le ministre contre eux.

Comment expliquer alors qu'Usinor, qui bénéficie pourtant du plan acier gouvernemental, exporte la totalité de ses « cools » par Anvers ? Voici le détail de l'opération : chargement en péniche à Dunkerque ; transport en péniche de Dunkerque à Anvers ; déchargement et nouveau chargement en bateau à Anvers. Où est l'organisation ? Où est la compétitivité ? On paie un transport par péniche Dunkerque—Anvers, un déchargement à Anvers en trop. Pourquoi ne charge-t-on pas directement les navires à Dunkerque ?

Je présenterai une autre réflexion. Dernièrement, neuf bateaux chargés de minerais de charbon ont attendu plusieurs jours en rade parce que, paraît-il, il n'y avait pas de quai libre. Or le quai minéralier rétrocédé par le port autonome à Usinor était vide et les portiques de déchargement inutilisés. Ne pouvait-on décharger les bateaux à cet endroit ? Qui s'est opposé à cette solution ?

Autre aspect : du côté de l'ancien port, nous possédons une écluse limitant l'entrée aux navires de 120 000 tonnes au maximum ; quant au nouveau port, il permet l'entrée des navires de 350 000 tonnes, mais il ne possède pas de quais permettant d'accueillir et de décharger les bateaux. Un quai à pondéreux est donc nécessaire, compte tenu du fait que la clientèle potentielle peut être évaluée dans une fourchette allant de deux millions à quatre millions de tonnes. Ajoutons que nous ne possédons pas de grues et d'aspirateurs flottants permettant de travailler dans l'attente de ces quais qui nous font actuellement défaut.

Il est un autre point qui, pour nous, est décisif : le canal à grand gabarit n'est toujours pas branché sur le nouveau port ouest le privant ainsi de son interland régional, national et même international.

Enfin, le trafic français à Anvers — je m'étonne que le rapporteur, qui s'est beaucoup déplacé, n'ait pas eu connaissance de ces chiffres, à moins qu'il n'ait pas voulu les citer, ce que je vais faire en son lieu et place — a progressé de 220 p. 100 entre 1953 et 1977. Il a augmenté de 33 p. 100 en 1978 et se situe à plus de huit millions de tonnes — il s'agit, pour l'essentiel, de marchandises diverses — soit trois millions de tonnes de plus que dans le port de Dunkerque.

Anvers est le premier port français pour les marchandises diverses françaises. Depuis 1979, la région Nord de la France est son premier client français.

L'on nous signale que l'attractivité d'Anvers sur le trafic français n'est pas due au taux de fret, aux salaires et aux charges sociales, mais à l'importance des moyens, des emplacements et des possibilités de dégagement.

L'on nous signale aussi que l'entreposage est tel qu'il pourrait couvrir une autoroute de 135 kilomètres de long sur vingt mètres de large, soit une superficie de 270 000 hectares. Et le nouveau port de Dunkerque attend encore des quais !

J'ajoute que le port d'Anvers emploie 75 000 personnes pour un trafic de 75 millions de tonnes.

Il n'est pas inutile de rappeler que le budget des ports belges est près de trois fois supérieur au budget de la France pour 1980 et qu'il sera encore en forte augmentation l'an prochain. Il représente 7,3 p. 100 du budget total de l'Etat contre 0,12 p. 100 en France. Je ne traiterai pas de l'enveloppe réservée à Zeebrugge, on en a déjà parlé.

Je voudrais terminer en vous demandant de convenir avec moi que nous sommes très loin de la loi du 6 septembre 1947, épouvantail vraiment trop commode pour celui qui ne veut pas voir, ni aborder correctement les problèmes.

C'est dire, monsieur le ministre, que j'écouterai avec une grande attention les réponses que vous voudrez bien me donner. Car il me semble qu'on a trop souvent tendance à justifier une politique au moyen de l'idée, « accommodée à toutes les sauces » d'ailleurs, que le responsable serait le docker qui passe son temps à faire grève, ne serait-ce que par plaisir ! (*Applaudissements sur les travées communistes, socialistes et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

**M. le président.** La parole est à M. Lise.

**M. Roger Lise.** Monsieur le ministre, en peu de temps, je dois attirer votre attention sur le cas particulier du port de Fort-de-France et vous dire mes craintes sur les faibles crédits accordés à la société nationale de sauvetage qui accomplit, vous le savez, une œuvre hautement humanitaire à la satisfaction de tous.

Fort-de-France, port en eau profonde, selon les « instructions nautiques », avec une rade sûre de soixante-douze kilomètres carrés, est un site envié aux immenses possibilités en tout genre. Pendant l'occupation, de 1940 à 1944, cette rade a abrité une partie importante de la flotte nationale, du porte-avions à l'avis, en passant par les croiseurs et les pétroliers.

Eu égard à sa géographie, aux conditions offertes, Fort-de-France doit jouer un rôle de premier plan dans la zone Caraïbes.

Je ne vous parlerai pas de la zone industrialo-portuaire, cette zone industrielle de plus de cent hectares à proximité des fonds de vingt mètres, accessible aux plus gros navires transporteurs, et pouvant être mise à la disposition des gros investisseurs, car je pense que l'année prochaine vous nous présenterez un programme de réalisation à ce sujet : les études terminées par le S. C. E. T. international ont, en effet, été remises à vos services par la chambre de commerce de la Martinique. Cette zone est un atout industriel de premier plan qu'il faut exporter dans les meilleurs délais.

Monsieur le ministre, il s'agit, dans l'immédiat, de permettre à ce port de jouer son rôle primordial dans l'avitaillement des gros navires en relâche ou de passage, ainsi que le rôle de port de transit pour les marchandises passant d'un hémisphère à l'autre, et surtout de point de passage pour les conteneurs destinés aux petites et grandes Antilles.

Il y va du prestige de notre pays que, dans le bassin Caraïbe, un port français puisse offrir des possibilités de relâche ou d'escale aux gros navires du tramping ou en avarie, comme il est indispensable et nécessaire d'offrir des possibilités nouvelles aux différentes catégories de travailleurs et usagers du port pour compenser le ralentissement certain des activités portuaires occasionné par la mise en service des navires porte-conteneurs réfrigérés et polyvalents — les P. C. R. P. — destinés au transport de la banane.

S'agissant des escales des navires gros porteurs, qu'il convient de favoriser, il faut améliorer les conditions d'accès et d'appareillage du poste minéralier-pétrolier situé par des fonds de dix-sept mètres en baie de la Dillon et disponible plus de vingt-cinq jours par mois en moyenne. Il suffit simplement d'un nouveau *duc d'Albe* judicieusement placé et d'un alignement lumineux.

Savez-vous, monsieur le ministre, que, faute de ces équipements relativement modestes, les mouvements de navires ne se font plus que de jour, dans un port sans marée, et que les manœuvres, celle de l'accostage plus particulièrement, sont de longue durée — de trois à quatre heures — et surtout délicates pour les fragiles installations, je veux parler des trémières de déchargement.

Tout cela allonge anormalement la durée des escales et augmente, de surcroît, le prix de revient des matériaux, ciment et produits pétroliers. Encore que ces frais supplémentaires et les désagréments signalés auraient pu être évités en leur temps si, lors de la réunion de la commission nautique locale, les avis des conseillers techniques locaux avaient été suivis.

Mais des experts venus de loin, forts de leur grande compétence théorique, ont décidé une orientation différente pour cet appontement. Malheureusement, voilà bientôt quinze ans qu'il est mis en service ; aucun des navires français ou étrangers y accédant n'a pu y accoster cap à la sortie, comme ces messieurs l'avaient prévu et exigé.

Monsieur le ministre, je compte sur votre esprit de clairvoyance et de décision pour rendre à cet appontement toute son efficacité et le rendre mieux utilisable.

La mise en service des P. C. R. P. entraînera une diminution sensible du nombre des navires fréquentant le port, ainsi qu'un nombre important de journées perdues pour les ouvriers dockers. Dans un département où le taux de chômage est cinq fois plus élevé qu'en métropole, chaque fois qu'il est question de suppression d'emplois, il est légitime que se produisent des réactions vives et passionnées car, quand on ne peut créer des emplois nouveaux, il faut se garder d'en supprimer.

Non point que je veuille excuser certaines actions violentes et condamnables ; j'entends seulement vous rappeler, monsieur le ministre, que vous pouvez garantir un meilleur climat social sur le port de Fort-de-France en décidant, en prévision du chômage possible, des emplois nouveaux par la création de conditions adéquates pour le transit des conteneurs à destination des petits ports de la Caraïbe, les porte-conteneurs et gros cargos rouliers débarquant une partie de leur cargaison, laquelle est ensuite rechargée par les petits navires de type Feder à destination de la zone antillaise.

En effet, étant donné son coût d'environ six milliards de centimes, il faut assurer une meilleure rentabilité au quai à conteneurs qui ne sera utilisé que trois jours par semaine par les P. C. R. P. On pourrait développer la superficie des terre-pleins qui le jouxtent pour assurer le stockage des conteneurs et marchandises en transbordement et aussi pour créer éventuellement un centre de réparation de conteneurs qui serait générateur d'emplois.

Il est possible de récupérer environ six hectares sur la zone marine contiguë de faible profondeur — un à deux mètres — le remblai pouvant provenir en partie du dragage des hauts fonds situés entre le quai à conteneurs et l'appontement minéralier, hauts fonds qui sont dangereux dans la zone d'évitage pour la manœuvre des P. C. R. P., ces derniers étant longs de 220 mètres et d'une valeur de 320 millions de francs chacun.

Les conditions de manutention, l'impossibilité de stockage et différents problèmes d'ordre politique font que les ports utilisés, notamment ceux de Kingstown et de Port of Spain, n'offrent plus aux chargeurs internationaux ni rentabilité, ni sécurité pour le trafic mentionné.

L'intérêt de tous dépend de cette action à engager sans tarder pour que Fort-de-France, avec ses six hectares supplémentaires de terre-plein, un outillage nouveau et perfectionné, un climat

social différent en raison d'une perspective de maintien et de création d'emplois, retrouve sa vocation et sa crédibilité en tant que grand port du bassin Caraïbe.

Les moyens financiers, monsieur le ministre, devraient être en place puisque la dotation de la Communauté économique européenne au titre du Feder — Fonds européen de développement régional — pour la construction du quai à conteneurs, soit environ 9 millions de francs, n'a pas été versée au maître d'ouvrage, la chambre de commerce de Fort-de-France, comme prévu par le règlement communautaire. Or, il est bien confirmé que les aides européennes ne doivent jamais se substituer aux subventions nationales, mais doivent les compléter.

Monsieur le ministre, je connais vos préoccupations et le soin que vous apportez à ce que soient réglés au mieux, et dans l'intérêt des populations, les problèmes créés par la conteneurisation et la mise en service de ces P. C. R. P. Aussi, souhaiterais-je que ma suggestion soit retenue.

Pour terminer, j'aborderai le problème de la Société nationale de sauvetage en mer. Plus que personne, vous êtes convaincu, je le sais, de l'utilité des actions de cette société mais il lui faut des moyens suffisants. Un référé de la Cour des comptes, adressé à l'un de vos prédécesseurs en mai 1972, soulignait l'inadaptation des moyens actuels et recommandait très vivement d'autres méthodes de financement en vue de doter la Société nationale de sauvetage en mer de ressources régulières et nouvelles.

Bien qu'en mai 1974 votre prédécesseur ait répondu favorablement, aujourd'hui, rien de positif n'a été fait. Pourriez-vous, monsieur le ministre, vous engager à faire verser à cette société une partie des droits de francisation et de navigation payés par les bâtiments de plaisance, droits qui ont doublé cette année ? Il est inutile, je pense, de rappeler que les plaisanciers sont les premiers bénéficiaires des opérations de sauvetage. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Francou.

**M. Jean Francou.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je limiterai volontairement mon intervention dans ce débat à trois équipements dont la réalisation ou le retard auront des conséquences très importantes pour la région Provence-Côte d'Azur, plus particulièrement pour les Bouches-du-Rhône, et qui auront même, pour deux d'entre elles, des conséquences nationales : je veux parler de la liaison autoroutière Marseille-Turin par la vallée de la Durance, de la liaison autoroutière par l'autoroute A 56 entre Fos et la vallée du Rhône et de la liaison fluviale Rhin-Rhône.

La réalisation de l'autoroute A 51, dite de la vallée de la Durance, avait été prévue au VII<sup>e</sup> Plan, du moins en ce qui concerne la portion Aix-en-Provence-Sisteron qui reçoit le trafic le plus intense.

Or, à un an de la fin de ce Plan, force est de constater que cette opération n'a pas encore été effectivement lancée.

Certes, sur le plan technique, quelques aménagements ponctuels ont été réalisés tels que la demi-déviator de Venelles. Sur le plan des études, le choix du tracé et les modalités d'exécution ont été arrêtés. Sur le plan administratif, enfin, l'enquête pour la déclaration d'utilité publique a été diligentée. En revanche, la phase active n'a pas été abordée et je crains fort qu'elle ne le soit pas en 1980.

Pourtant, au point de vue économique, cet axe alpin revêt une importance toute particulière aussi bien pour le massif montagneux des Alpes que pour la façade industrielle de la Méditerranée. Il représente en effet à la fois une desserte locale à courte distance des agglomérations qui longent cet itinéraire et des vallées qui y débouchent ; une desserte régionale des Alpes du Sud depuis l'aire métropolitaine marseillaise ; une desserte interrégionale Provence-Dauphiné et Côte d'Azur-Dauphiné ; enfin, le support d'un transit international à grande distance Marseille-Fos vers Turin, le Piémont et la vallée du Pô.

Il est donc absolument nécessaire qu'un échéancier précis soit rapidement fixé et que des moyens financiers suffisants soient dégagés.

La dépense totale estimée pour la construction de la section Aix-en-Provence-Sisteron est de l'ordre de 1 135 millions de francs aux conditions économiques de mai 1978, dont 35 millions de francs pour les acquisitions foncières.

Il faudrait d'ores et déjà que ces acquisitions soient menées à bien dans le courant de l'année 1980 afin de permettre, d'ici à 1985, l'achèvement de ce projet avec cinq ans de retard, selon le nouvel échéancier proposé par vos services : en 1981, achèvement des acquisitions foncières et des études de mise au point et dévolution des travaux ; en 1982, démarrage des travaux ; en 1983-1984, mise en service de certains tronçons ; enfin, en 1985, achèvement.

Ainsi, dans six ans serait menée à bien une opération dont dépend dans une très large mesure l'essor de toutes les stations alpines de vacances d'été ou d'hiver. Elle permettrait de rentabiliser les investissements qui y ont déjà été effectués et, par ailleurs, d'établir des liaisons rapides et sûres entre l'Italie du Nord et l'aire métropolitaine marseillaise.

En ce qui concerne l'autoroute A 56, elle doit relier Fos à l'autoroute A 7 et permettre ainsi, à partir de la zone industrielle portuaire de Fos, d'avoir un accès au réseau autoroutier européen sans rupture. Par ailleurs, cette voie doit assurer l'écoulement d'un important flux de circulation régionale et locale entre la zone d'activité industrielle de Fos et la zone de services et d'habitation d'Aix-en-Provence ou de Salon. Elle aurait dû être terminée en même temps que l'usine sidérurgique de Fos, voilà maintenant plusieurs années.

Mais alors que l'utilité et l'urgence d'une telle liaison sont perceptibles par tous, sa réalisation enregistre, au fil des années, des retards inexplicables. Toutes les études techniques ont été faites ; la quasi-totalité des acquisitions foncières a été menée à bien sans problème ; des ouvrages d'art majeurs ont été construits mais ils ne servent pratiquement à rien car ils débouchent sur des voies secondaires et ne permettent pas d'éviter la traversée des agglomérations de Miramas et d'Istres.

Pour atteindre le résultat recherché, il serait nécessaire de prévoir en urgence la construction de la voie reliant le Sud d'Istres au Nord de Miramas ainsi que les échangeurs correspondants. Le coût en est estimé à 35 millions de francs, ce qui représente 2,8 p. 100 de crédits prévus dans le budget 1980 pour les autoroutes de liaison.

Je désirerais, monsieur le ministre, recevoir de votre part des assurances quant à la réalisation prochaine de ce programme minimum, qui rentabiliserait les investissements déjà entrepris et qui résoudrait en partie le problème du déplacement quotidien de plusieurs milliers de familles.

Pour ce qui est de la liaison Rhin—Rhône, étant donné que, dans quelques jours, le Parlement aura à se prononcer sur le projet de loi concédant la maîtrise de l'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône, il n'entre pas dans mon propos d'aborder le fond du débat.

Je voudrais cependant appeler votre attention, monsieur le ministre, sur les retards enregistrés au cours du VII<sup>e</sup> Plan dans l'exécution de cet axe. Alors qu'étaient inscrits au VII<sup>e</sup> Plan 655 millions de francs pour l'aménagement des trois vallées du Rhin, de la Saône et du Rhône, 69 p. 100 à peine auront été exécutés à la fin de 1979. Quant au franchissement du seuil, 895 millions de francs avaient été prévus en 1975. Or, seulement 2,6 p. 100 de ces crédits auront été dépensés à la fin de la présente année.

Ce retard a été si flagrant qu'à l'automne 1978 les prévisions du VII<sup>e</sup> Plan ont été revues et pratiquement divisées par deux, tombant de 1 550 millions de francs à 780 millions. Force est de constater aujourd'hui que, même par rapport à ces prévisions minorées, on enregistrera encore un retard appréciable.

C'est ainsi que l'aménagement de la Saône est retardé d'un an par rapport aux prévisions de 1976.

La liaison Rhône—Fos, bien que le décret d'utilité publique ait paru le 24 août 1979, n'entre pas encore dans sa phase effective de réalisation. En fait, cette dernière liaison commence aussi à prendre du retard ; nous souhaiterions qu'une échéance soit fixée pour ces travaux.

**M. Antoine Andrieux.** Je suis d'accord avec vous !

**M. Joël Le Theule,** ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le sénateur Francou ?

**M. Jean Francou.** Volontiers.

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

**M. Joël Le Theule,** ministre des transports. Sur ce point, monsieur Francou, je reconnais que j'ai quelque responsabilité dans le retard des travaux relatifs au canal de Fos au Rhône.

La raison en est que le projet qui m'avait été soumis ne me paraissait pas correspondre, pour des raisons à la fois techniques et économiques, avec ce qui était souhaitable. J'ai donc demandé une nouvelle étude. Le projet qui en est résulté a été soumis à enquête d'utilité publique et sera réalisé, si les crédits inscrits dans ce projet de budget sont votés, comme je le souhaite.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur Francou.

**M. Jean Francou.** Je vous remercie, monsieur le ministre, puisque le nouveau projet rencontre l'accord à peu près total des municipalités concernées. Il n'empêche que la liaison a pris un retard inexplicable. Il serait d'intérêt national et européen que cette liaison totale soit rapidement établie.

Le Président de la République, à quatre reprises, l'a rappelé, le 28 mars 1976 à Colmar, le 26 novembre 1976 à Strasbourg, le 26 janvier 1978 à Dijon et le 15 mai 1979 à Haguenau.

Le chef de l'Etat a repris ce thème et a esquissé un échéancier puisque, précise-t-il, « j'ai décidé que la liaison mer du Nord—Méditerranée serait activement engagée dès le VII<sup>e</sup> Plan et que l'essentiel des travaux serait achevé au cours du VIII<sup>e</sup> Plan ».

Il semble que ces directives aient été quelque peu perdues de vue et que leur exécution n'apparaisse pas clairement dans le projet de budget qui nous est soumis.

Pourtant, cet intérêt et cette ampleur ont été rapidement saisis aussi bien par les populations que par les élus locaux puisque, pour la première fois en France, les six régions concernées, l'Alsace, la Franche-Comté, la Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, ont décidé la création d'une conférence interrégionale, qui a tenu à ce jour quatre réunions officielles particulièrement fécondes. De même, les chambres de commerce et d'industrie situées tout au long de la voie de Marseille à Mulhouse ont pris la décision de constituer le groupement interconsulaire Rhin-Rhône à vocation d'établissement public.

Il existe donc à tous les échelons un très large consensus qu'il ne faudrait ni décourager ni décevoir. Se posent, certes, des problèmes d'insertion et d'adaptation de cet équipement au milieu naturel traversé. Il sera nécessaire de tenir compte d'une contestation sur le terrain qu'engendre tout grand projet. Si l'une est normale et naturelle, présentée par les agriculteurs qui se voient directement menacés dans leur travail et par une partie des écologistes, l'autre, d'origine politique et économique, n'a d'autre but qu'une agitation stérile et d'autre inspiration qu'une opposition systématique. Notre ami M. Vallon au nom de notre groupe et en deux occasions — dans le débat consacré à la préparation du Plan et lors d'une question orale — avait déjà fait ces remarques et s'était inquiété des retards que nous signalons à nouveau.

Il serait absurde d'avoir réalisé 80 p. 100 d'un axe moderne de navigation et de ne pas le terminer.

Il est indispensable à une économie compétitive comme celle de la France au sein de la Communauté économique européenne de disposer de ce moyen de transport.

Ces trois constatations de simple bon sens, qui s'accordent d'ailleurs avec les résultats des études techniques, doivent inciter le Gouvernement à se doter des moyens propres à réaliser, ainsi que le chef de l'Etat s'y est engagé, cet équipement prioritaire. Je regrette que cette volonté soit si timidement traduite dans le projet de budget pour 1980.

Pour terminer, monsieur le ministre, je tiens à vous dire, au nom d'un certain nombre de mes collègues, que, si nous nous réjouissons aujourd'hui d'une annonce possible de la fin du conflit des contrôleurs aériens, nous ne pouvons oublier qu'ils ne sont pas plus que les autres en dehors et au-dessus de la loi. Pas plus que l'armée ou la police, ils n'ont le droit de faire grève, fût-elle du zèle, ou alors demandez au Parlement de modifier la loi sur les grèves dans le secteur public et la loi sur les grilles indiciaires de la fonction publique. (*Applaudissements sur certaines travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., de l'U. R. E. I. et du C. N. I. P.*)

**M. le président.** La parole est à M. Sempé.

**M. Abel Sempé.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, M. Méric vient de soulever le problème de l'aéronautique dans la région toulousaine.

En ce qui me concerne, pour montrer que tout ce qu'il a dit sur les Etats-Unis n'est pas exact, je tiens à préciser que les premières commandes passées à Airbus Industrie l'ont été par une société américaine qui s'appelle Eastern Air Lines. Cette société a envoyé un échelon de cinquante pilotes et instructeurs à Toulouse pendant trois ans. Nous avons connu ces pilotes, notamment le commandant Marschall, et nous savons avec quelle passion toute cette équipe a étudié cet avion. Ces premières commandes américaines ont donné confiance à de nombreuses sociétés dans le monde.

C'est peut-être pour cette raison qu'aujourd'hui on peut vérifier qu'Airbus A 300 a un planning de 186 commandes fermes et de 80 options, qu'Airbus 310 fera sans doute son premier vol privé en 1982 et qu'il a déjà en portefeuille 52 appareils en commande et 55 en option.

Le problème que je soulève est celui de la sous-traitance, qui devrait être réglé par priorité au bénéfice de cette région du grand Sud-Ouest. Nous savons qu'il se pose — M. Méric l'a parfaitement expliqué — des problèmes techniques de formation, de financement, d'exécution rapide des commandes passées.

Nous pensons que M. le Président de la République a apprécié l'importance de la création d'emplois dans le Sud-Ouest à partir de la sous-traitance et admis que les pertes de population consta-

tées depuis un demi-siècle et accélérées récemment par la refonte des structures agricoles ne pouvaient être compensées qu'à partir de ces sous-traitances et des activités agro-alimentaires.

On nous dit également que la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, la D. A. T. A. R., paraît avoir mis sur les petites et moyennes entreprises par des transferts de technologie et des améliorations de moyens de financement.

Nous savons que les sous-traitants de la S. N. I. A. S. et de la S. N. E. C. M. A. sont situés, par priorité, dans le Sud-Ouest, mais que beaucoup d'autres commandes sont réparties en France et en Europe, faute de possibilité d'un traitement sur place.

Nous savons également que la S. N. I. A. S. est le deuxième constructeur d'hélicoptères dans le monde et que la S. N. E. C. M. A. va développer plus de 55 p. 100 de son activité dans le secteur civil ; il s'ensuivra une augmentation des plans de charges, dont le Sud-Ouest devrait profiter.

Nous connaissons toutes les difficultés rencontrées par une entreprise de sous-traitance pour recruter le personnel compétent et obtenir rapidement la cadence des fournitures qui est nécessaire. Nous n'ignorons pas non plus qu'il est possible, grâce à l'aide spéciale rurale et aux subventions d'équipement mobilisées par la D. A. T. A. R., de créer des surfaces de construction et de les mettre à la disposition des chefs d'entreprises qui ont déjà fait leurs preuves. Je cite à titre d'exemple la création récente d'une surface de 600 mètres carrés, qui va être mise dans quelques semaines à la disposition d'une entreprise gersoise dont les productions sont orientées vers l'aéronautique.

Cependant, je puis également vous dire que les petites entreprises de sous-traitance nous font connaître leurs difficultés, leurs appréhensions. M. Méric nous a dit tout à l'heure : « Boeing peut embaucher et débaucher ». C'est une possibilité qui n'existe pas en France. Les petites entreprises de sous-traitance ; lorsqu'elles embauchent des chaudronniers, des techniciens, des spécialistes, savent qu'elles ne peuvent pas facilement les débaucher et cela leur pose un problème difficile à résoudre.

Je souhaite donc que des régions comme le Sud-Ouest puissent bénéficier d'une action particulière sous le signe de la sous-traitance.

Je profite, monsieur le ministre, de ces brefs propos pour reprendre un exposé que j'avais récemment fait au sujet de l'entreprise Grundig, qui est installée dans le Gers et pour laquelle l'Etat a fait un effort considérable d'un montant de 800 millions de centimes.

On nous dit — je crois, hélas ! que c'est vrai — que cette usine va fermer ses portes dans quelques mois. Cette usine est neuve et peut recevoir 600 ouvriers. On trouve sur place des techniciens français qualifiés. Je vous communique cette information, que je souhaite inexacte ; je le fais pour le cas où elle serait juste, afin que le Gouvernement puisse se préparer à prendre ses responsabilités.

Au cours du voyage de M. le Président de la République dans le Sud-Ouest — monsieur le ministre, vous nous avez répondu sur bien des points — il a été question du réseau routier de notre région. Il a été question des voies qui relient Toulouse à Bayonne par Saint-Gaudens, de l'amélioration de la voirie sur le trajet de Toulouse à Auch et également de Auch à Mirande vers Tarbes, mais il n'a pas été question de la nationale n° 124 qui relie Auch à Bayonne et à Pau. Je souhaite, monsieur le ministre, que, sur ce point, vous puissiez nous apporter des apaisements, car M. le préfet et les membres du conseil général sont inquiets à propos de ce trajet très important pour la vie de notre département.

La deuxième partie de mon intervention concerne les activités des aéroclubs de pilotage — je ne suis pas le seul à en avoir parlé — et les centres départementaux de vol à voile.

Ces associations, ainsi que cela a été exprimé par le comité de coordination et d'action aéronautique, ne pourraient accepter l'annulation proposée par le Gouvernement de toutes les mesures concernant les aides à l'aviation civile. La mise en application de ces projets aggraverait la situation financière des diverses associations, augmenterait la désaffection des jeunes pour les activités de formation et découragerait les bénévoles qui consacrent la quasi-totalité de leur temps au maintien des traditions et à la protection d'un patrimoine d'inventions et d'audace des anciens de l'aviation aux noms parfois célèbres, mais trop souvent oubliés.

Il faut que vive et se développe dans ce pays une aviation légère et sportive à la portée de tous, mais d'abord des jeunes.

Comment admettre que l'aide de l'Etat qui concerne les primes d'achat d'avions légers n'ait subi aucune revalorisation depuis 1964 ? Cette aide s'est, au contraire, amenuisée au fil des ans et ne constitue qu'une médiocre ristourne sur ce que l'Etat récupère directement sur les investissements de matériels et les frais d'entretien engagés par ces associations.

Il en est de même pour les bourses réservées aux jeunes. Leur valeur actuelle représente à peine une aumône pour ceux qui ont encore la possibilité financière de pratiquer les activités de ces associations.

Quant au projet de vignette sur les avions, son coût s'ajouterait aux frais fixes et aux taxes qui font qu'actuellement le prix de l'heure de vol sur un avion du type donné est trois à quatre fois plus élevé qu'aux Etats-Unis.

Chacun sait que l'année qui s'écoule a été particulièrement difficile pour assurer une gestion correcte des diverses activités des aéroclubs.

Nous estimons donc que toute mesure qui serait prise dans le sens indiqué par le Gouvernement pourrait compromettre, très souvent d'une façon définitive, l'équilibre financier qui est maintenu bien difficilement par les associations concernées.

Je me permets de vous citer quelques chiffres qui concernent l'aéroclub de Nogaro, une localité de 2 000 habitants située à côté de mon village.

En 1979, on compte 175 membres actifs au club, dont près de 50 p. 100 sont des jeunes de moins de vingt-cinq ans.

Nous avons obtenu cette année neuf bourses « vol moteur » et cinquante bourses « vol à voile », qui représentent environ 40 p. 100 du prix de revient concernant les vols de ces jeunes. Depuis les cinq dernières années, nous avons réalisé à Nogaro avec les seuls appareils du club : 8 300 heures d'avion pour cinquante brevets, dont dix-sept par des jeunes de moins de vingt-cinq ans ; 20 500 heures de planeur pour 490 brevets divers, dont près de 50 p. 100 par des moins de vingt-cinq ans. Dans les dix dernières années, des jeunes gens formés à Nogaro ont produit deux excellents pilotes de ligne. Cinq sont des pilotes militaires dans l'armée de l'air. Je vous rappellerai quelques noms célèbres, tels Mermoz et Saint-Exupéry, qui était un Gascon, et Lantin, fondateur de cet aéro-club.

Notre aéro-club n'a reçu aucune subvention, hormis celle de la ville, qui est de 1 000 francs par an. Je souhaite que les aéro-clubs reçoivent une aide comme par le passé et qu'elle soit même plus substantielle.

Telles sont les observations que je voulais rapidement formuler. La région de Toulouse a connu — je vois M. Méric sourire (*M. Méric fait un signe de dénégation*) — tous les deux, nous avons connu Toulouse, ainsi que des hommes comme Mermoz et Saint-Exupéry. Nous nous sommes efforcés de suivre la trace de leur audace et de leur idéal. Nous savons comment Mermoz est mort, tombé aux commandes de *La Croix du Sud*, et quel est l'exemple qu'il a laissé à notre jeunesse ; nous savons comment Saint-Exupéry a disparu, sans laisser de trace. Nous souhaiterions quelquefois que les aiguilleurs du ciel aient une pensée pour ceux qui partaient avec un avion sans être guidés, sans jamais savoir ce qui les attendait.

Que cet idéal revienne parmi nous, tel est mon espoir. (*Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique, de l'U. C. D. P., du R. P. R., du C. N. I. P. et de l'U. R. E. I. — M. Andrieux applaudit également.*)

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

**M. Michel Giraud.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je viens devant vous en élu de la région d'Ile-de-France, une fois n'est pas coutume, mais le problème que je souhaite évoquer concerne plus particulièrement notre région capitale.

Le Gouvernement, monsieur le ministre, a fait adopter par l'Assemblée nationale, le 3 décembre dernier, à l'occasion du vote de la loi de finances rectificative pour 1979, un amendement prorogeant d'un an...

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** De deux ans.

**M. Michel Giraud.** ... de deux ans l'organisation actuelle des transports parisiens. Par ce biais, qui a pu passer inaperçu dans l'opinion, la réforme est donc une fois de plus, momentanément écartée, et je n'hésite pas à dire que dans l'état actuel des choses cela est satisfaisant.

Pourquoi ? Parce que le projet de loi en instance devant l'Assemblée nationale ne recueille pas, vous le savez, monsieur le ministre — c'est le moins que je puisse dire — l'assentiment des élus de la région, toutes tendances politiques confondues, qui estiment illogique et impossible le désengagement total de l'Etat tel qu'il est prévu par ce texte ; illogique parce que l'Etat ne peut renoncer aux responsabilités qu'il exerce vis-à-vis de la région-capitale, ni à sa tutelle sur la R. A. T. P. et sur la S. N. C. F. ; illogique parce que, tout compte fait, la part supportée par l'Etat en Ile-de-France n'a rien d'excessif, si on la rapproche de l'effort qu'il accomplit en province.

Ainsi, si l'on compare le coût du voyageur-kilomètre sur les lignes de la banlieue parisienne de la S. N. C. F., qui est de six centimes, et celui du voyageur R. A. T. P., qui est de



douze centimes, à celui des services omnibus de la S. N. C. F. en province, qui s'élève à trente-deux centimes, force est de constater que l'établissement d'un compte global des transports n'est pas défavorable à l'Ile-de-France, mais traduit plutôt la neutralité financière de l'Etat à l'égard de notre région.

Je crois, sans vouloir opposer la province à l'Ile-de-France, ce qui n'est pas du tout dans mes intentions, qu'il n'est pas inutile d'avoir de tels ordres de grandeur à l'esprit pour concevoir un projet de réforme cohérent.

Pas de réforme donc pour l'instant, et nous allons, pendant deux ans encore au moins, demeurer dans le *statu quo*.

Monsieur le ministre du budget a pris l'engagement, devant l'Assemblée nationale, que la ligne correspondant, dans le projet de budget, à l'indemnité compensatrice de l'Etat serait abondée en conséquence par une loi de finances rectificative. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir nous le confirmer.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Giraud ?

**M. Michel Giraud.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je me trouve dans une position curieuse puisque j'ai déposé un texte qui, comme le dit avec justesse M. Giraud, est loin de recueillir l'unanimité des élus de la région parisienne et qui, n'ayant pas été discuté par le Parlement, a obligé le Gouvernement à déposer cet amendement au collectif budgétaire pour proroger le régime actuel.

Les crédits inscrits dans le budget que nous discutons l'ont été en cohérence avec le projet qui avait été déposé mais ils sont dans ces conditions insuffisants. Ils obligent à une inscription dans le collectif de 1980.

Je ne puis donc que confirmer les indications qui avaient été fournies à l'Assemblée nationale par mon collègue le ministre du budget.

**M. Michel Giraud.** Je voudrais remercier M. le ministre, de la confirmation qu'il nous apporte, mais je lui fais remarquer qu'en fait, le projet déposé par le Gouvernement fait bien l'unanimité mais pas celle que le Gouvernement souhaite, à savoir une unanimité d'opposition et non pas une unanimité d'adhésion.

Par ailleurs, si nous reculons encore la mise en œuvre de l'article 6 de la loi du 6 mai 1976, qui confère — je vous le rappelle — à la région d'Ile-de-France la responsabilité des transports parisiens, je demande qu'au moins ce délai supplémentaire ne soit pas inutile, mais, au contraire, soit mis à profit pour amorcer à la fois un rattrapage tarifaire progressif et un assainissement des comptes de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.

Le rattrapage tarifaire est indispensable, si nous ne voulons pas que le déficit continue à croître dans des proportions alarmantes, et n'atteigne un jour un niveau auquel pas plus le budget de l'Etat, que celui des collectivités locales ou de la région dont je rappelle qu'il est un budget d'investissement, ne pourraient raisonnablement faire face.

La politique tarifaire menée par l'Etat a été trop longtemps laxiste pour que je ne me félicite pas aujourd'hui de la volonté d'une meilleure vérité des prix que semble exprimer le Gouvernement.

Il n'est pas bon, économiquement, que les transports soient payés par l'usager à la moitié seulement du tarif d'équilibre ; la région d'Ile-de-France est d'ailleurs le seul cas où cette distorsion est aussi flagrante. Ni les autres capitales, ni les grandes agglomérations de province — je pense en particulier à Lyon et à Marseille — ne pratiquent de tarifs aussi illusoire et mon propos est donc inspiré par un souci d'équité.

Je pense qu'il faut relever progressivement les tarifs — et la mesure est essentielle — tout en assortissant cette mesure de sa contrepartie nécessaire sous la forme d'une aide personnalisée aux transports, mieux adaptée en faveur des démunis. Je pense en particulier à cette aide aux transports égale pour tous qui ne me paraît pas la plus logique, si l'on tient compte des revenus des uns et des autres.

Je rappelle, à cet égard, que j'ai posé plusieurs fois, et ici même, monsieur le ministre, le problème d'une modulation de l'indemnité de transports, qui constituerait une mesure d'équité. Je souhaiterais vivement qu'elle soit étudiée par vos services, monsieur le ministre.

Parallèlement à ce rattrapage tarifaire, il est une autre condition préalable à la mise en place de la réforme : c'est l'assainissement des comptes des entreprises. En effet, la vérité des prix a pour corollaire la vérité des coûts.

L'Etat a eu le mérite de passer un contrat de programme avec la S. N. C. F. qui clarifie nettement, pour une période de quatre ans, les objectifs et les moyens à mettre en œuvre. Pourquoi n'en ferait-il pas de même avec la R. A. T. P. ? Une telle formule, qui développe la responsabilité des deux partenaires, me paraît infiniment souhaitable, et je vois mal quelles objections on pourrait m'opposer.

Telles sont, monsieur le ministre, les deux mesures auxquelles les élus régionaux d'Ile-de-France, au nom desquels j'ai conscience de m'exprimer, en tout cas de la majorité d'entre eux, sont fortement attachés.

Si les dispositions sont prises pour les mettre en œuvre dans l'année 1980, alors, nous pourrions dire que le temps passé n'aura pas été du temps perdu. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et du C. N. I. P.*)

**M. le président.** La parole est à M. Fourcade.

**M. Jean-Pierre Fourcade.** J'avais pris la décision de ne pas intervenir, monsieur le ministre, sur le budget dont vous avez la charge, parce que j'ai eu, jadis, à en assumer la responsabilité. Aussi limiterai-je mon intervention à un point très particulier, qui est le problème de la motocyclette.

J'évoquerai ce problème parce que, d'une part, je souhaite que l'action du Gouvernement et l'action du Parlement ne soient pas ressenties par nos enfants comme une espèce d'agression envers la jeunesse et, d'autre part, parce qu'il me semble que dans cette affaire on commet des erreurs. Comme j'avais, en son temps, proposé une mesure qui me paraissait efficace, je souhaiterais vous la rappeler.

Je ne parlerai pas, monsieur le ministre, du projet de la vignette, qui a été adopté par le Parlement, avec quelques correctifs. Telle qu'elle a été votée, telle que je l'ai votée, cette fiscalité supplémentaire ne me paraît pas poser de problème.

Je vous parlerai du permis de conduire les engins à deux roues, et je voudrais, à cet égard, me demander si le Gouvernement, à l'heure actuelle, ne se trompe pas de cible. Je m'explique.

La situation actuelle des permis de conduire les engins à deux roues est connue de tous, mes chers collègues. Jusqu'à 50 centimètres cubes, il s'agit de cyclomoteurs ; il n'y a pas de permis, ni théorique ni pratique et c'est à partir de quatorze ans qu'on peut les conduire. Entre 50 et 125 centimètres cubes, il s'agit de vélomoteurs et il y a, à partir de seize ans, une simple épreuve théorique de connaissance du code de la route. Au-delà de 125 centimètres cubes, à partir de dix-huit ans, il y a un véritable permis qui a été transformé en 1974, au vu des résultats des statistiques d'accidents mortels et de blessés qui avaient lieu en France du fait de l'utilisation de motocyclettes.

En 1976 et en 1977, au vu des statistiques d'accidents, j'ai pensé que le problème essentiel que nous connaissions était une accélération formidable du nombre des tués et des blessés dans la catégorie entre 50 et 125 centimètres cubes, du fait de l'apparition sur le marché de machines très rapides que des jeunes pouvaient conduire sans passer une épreuve pratique.

J'ai donc proposé au printemps de 1977 au Gouvernement un projet de décret visant à compléter le permis A 1, c'est-à-dire le permis de conduire les vélomoteurs entre 50 et 125 centimètres cubes, par une épreuve pratique. J'avais, en effet, constaté, au vu des statistiques, que le fonctionnement du permis moto au-delà de 125 centimètres cubes s'était traduit en 1975 et après par un recul du nombre des accidents.

Pour juger, mes chers collègues, il faut connaître quelques chiffres, pardonnez-moi de vous les donner. En 1976, les statistiques d'accidents des tués et blessés montrent qu'il y a eu 77 435 victimes pour la catégorie des cyclomoteurs en dessous de 50 centimètres cubes, 14 623 victimes pour la catégorie des vélomoteurs entre 50 et 125 centimètres cubes, et seulement 10 319 victimes pour la catégorie des motocyclettes à partir de 125 centimètres cubes.

Pour la catégorie des motocyclettes à partir de 125 centimètres cubes, je rappelle qu'avant le durcissement du permis, c'est-à-dire dans les années 1972-1973, il nombre de tués par an s'élevait à 600, et qu'aujourd'hui, après transformation du permis, il s'élève à environ 400. Un recul des accidents mortels a donc été observé grâce au durcissement du permis.

C'est au vu de ce résultat qu'il y a deux ans et demi j'avais proposé au Gouvernement de rendre plus difficile l'obtention du permis de conduire des vélomoteurs. Si en 1975, 281 personnes avaient trouvé la mort sur des vélomoteurs de 50 à 125 centimètres cubes, ce chiffre se monte à 406 en 1978. C'était donc une accélération très considérable.

Depuis deux ans et demi rien ne s'est passé, sauf des commissions, des réunions, des conciliabules, des projets. Ce goût bien français pour la « commissionnisme » a fait que depuis deux ans et demi, ce problème reste en suspens.

On nous parle aujourd'hui d'une réforme avec de nouvelles catégories, un super-permis pour les grosses motos, un permis pour les petites cylindrées, qui seraient classées en deux séries. Tout cela n'est pas satisfaisant.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, trois problèmes précis se posent.

Le premier consiste à agir auprès des constructeurs de cyclomoteurs pour qu'ils prévoient un véritable dispositif limitant la vitesse afin que des enfants de quatorze ans et plus ne circulent plus à toute vitesse dans les rues, les avenues et les voies. Pour les cyclomotoristes, je souhaite que les programmes scolaires comprennent un enseignement de base du code de la route car c'est de la folie que de laisser circuler nos enfants sans aucun apprentissage du code de la route, sans connaître les règles de priorité et les règles de la circulation.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Fourcade.** Seconde observation pour la catégorie des 50 à 125 centimètres cubes : il est inutile de diviser les engins en deux catégories, de 50 à 80 centimètres cubes et de 80 à 125 centimètres cubes comme cela est proposé par certains experts, remarquables d'ailleurs. Il faut simplement créer, enfin, cette épreuve pratique qui permettra d'y voir plus clair et de réduire le nombre des accidents.

Depuis deux ans et demi, le projet existe, il suffit de le faire sortir des conciliabules interministériels.

Troisième observation : exiger un permis spécial pour les grosses motos au-delà de 400 centimètres cubes ne me paraît pas s'imposer. Ce qui s'impose, en revanche, c'est une vérification des permis de conduire pour les véhicules rapides. Lorsqu'un jeune achète une moto très puissante, c'est pour la conduire très rapidement. Lorsqu'une personne qui n'est plus de prime jeunesse achète une voiture puissante, c'est aussi pour la conduire très rapidement, mais elle a, en général, oublié les prescriptions du permis de conduire. Il faudrait donc, tous les cinq ou dix ans — je ne sais, mais les moyens dont vous disposez permettront sans doute de le savoir — soumettre à un contrôle les personnes qui conduisent des véhicules susceptibles de rouler à des vitesses élevées. C'est comme cela, monsieur le ministre, que vous arriverez à réduire le nombre des accidents et des victimes sur nos routes.

Si je me suis permis d'intervenir brièvement à propos des motocyclettes, c'est parce que sur les problèmes de sécurité, sur les problèmes qui mettent des vies humaines quotidiennement en jeu, on doit avoir des réactions rapides. Je regrette que l'organisation — dont je sais que vous n'êtes pas responsable — de la sécurité routière soit si complexe. Ce qu'il aurait fallu, c'est accélérer la création d'un permis concret pour les véhicules de 125 centimètres cubes et ne pas perdre trop de temps dans des cogitations, certes intéressantes, mais qui ne me paraissent pas répondre aux nécessités immédiates. (Applaudissements.)

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Puis-je me permettre de vous interrompre, monsieur Fourcade ?

**M. Jean-Pierre Fourcade.** 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 saisis l'occasion de l'intervention de M. Fourcade pour aborder le problème de la moto. Je n'avais pas, en effet, l'intention de le faire dans mon exposé d'ensemble, tant sont vastes et divers les domaines qu'il me faudrait reprendre.

Certains chiffres rappelés par M. Jean-Pierre Fourcade font frémir. Partant de ces chiffres, un certain nombre d'initiatives, bonnes en elles-mêmes, ont été suggérées.

Il faut protéger la jeunesse quelquefois contre elle-même, et ce désir de protection va parfois tellement loin qu'on se demande parfois s'il ne faudrait pas protéger le piéton ou tout simplement la personne qui, chez elle, a quelques marches à descendre !

Il y a eu des abus dans les recommandations au Gouvernement de la part de certains services, que vous connaissez bien, monsieur Fourcade, et que je connais aussi parfaitement. Nous sommes donc en présence d'un arsenal de suggestions dans lesquelles il y a du bon, de l'indispensable, mais aussi de l'inutile, je le dis très simplement. Avec mes collègues du ministère de la jeunesse, des sports et des loisirs et du ministère de l'intérieur nous essayons de faire la part des choses. C'est l'une des raisons du retard regretté par M. le sénateur Fourcade. Mais ce retard doit nous permettre de prendre des mesures qui soient le moins contestables possible et de les prendre rapidement. Je partage tout à fait votre opinion, monsieur Fourcade, sur ce point.

Mon ambition est d'aboutir, si possible dès le printemps prochain, non pas à une réforme gigantesque, du moins à une réforme pratique de manière que, par une information, un contrôle et des investissements sur les routes nationales, les drames que connaissent les motocyclistes en cas d'accident soient évités. A cet effet, j'ai déjà donné des instructions pour empêcher que ne se renouvellent certains choix qui pourraient être justifiés techniquement, mais qui sont dangereux pour les motocyclistes.

Il s'agit maintenant de réparer ce qui a été fait et de faire en sorte que la route soit aussi sûre pour le motocycliste qu'elle l'est pour le piéton ou l'automobiliste.

**M. Jean-Pierre Fourcade.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de la réponse que vous venez de me faire.

Il est temps d'agir. Les jeunes de ce pays sont conscients qu'il y a un problème et qu'il faut renforcer les épreuves de sélection pour conduire une motocyclette. Votre réponse le rassurera et montrera bien que nous sommes tous d'accord pour améliorer la sécurité sans *a priori* prendre des positions trop complexes que nos jeunes ne comprendraient pas. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Noé.

**M. Pierre Noé.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi de finances concernant les transports pour 1980 est critiquable et fut critiqué.

La politique des transports traduite en termes budgétaires est dans la logique des options du VIII<sup>e</sup> Plan, modèle de déplannification, et du rapport Guillaumat programmant le désaménagement du territoire.

Une fois de plus, sans être surpris, nous sommes déçus par vos orientations, plus particulièrement par celles qui concernent les transports en commun, objet de mon intervention.

Certes, les transports en commun sont un sujet qui, périodiquement, revient dans les discussions et les discours sitôt que se présentent quelques difficultés du genre approvisionnement pétrolier, circulation routière, voire campagnes publicitaires sur les économies d'énergie. Mais les intentions exprimées ne se retrouvent pas dans les lignes budgétaires.

L'énergie que semble développer le Gouvernement en ce domaine est consacrée au démantèlement des services publics, notamment celui des transports.

D'ailleurs, vous avez, monsieur le ministre, exprimé vos opinions avec clarté dans le journal *Les Echos* du 22 janvier 1979. Vous y écriviez ceci : « 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. » Si l'on doutait de vos intentions, nous voilà éclairés !

C'est sans doute pour les mêmes raisons que vous favorisez la route au détriment du rail.

Le décret n° 79-832 du 24 septembre 1979 relatif à la généralisation de la décentralisation en matière de transports collectifs régionaux dispose, en son article 3 : « Les collectivités locales peuvent proposer des mesures de transfert sur route et des suppressions de l'ensemble des services d'une ligne omnibus. »

Les mêmes mesures se retrouvent d'ailleurs dans le contrat d'entreprise S.N.C.F. conclu pour la période de 1979 à 1982. Il s'agit bien d'un démantèlement.

Vous ne pouvez ignorer, monsieur le ministre, qu'un train a une capacité de transport équivalente à 1 600 véhicules individuels ou à 600 poids lourds. Et je ne parle pas des économies de carburant.

La sécurité sociale est à l'ordre du jour de notre assemblée ; pensons simplement que l'on enregistre cinq cents fois moins de morts par fer que par route.

Revenons aux équivalences de transport. Le R.E.R. a une capacité de transport douze fois supérieure à celle d'une autoroute et provoque infiniment moins de nuisances et d'emprises.

Pour la région d'Ile-de-France, la loi du 6 mai 1976 qui l'a créée devrait régir l'organisation et le financement des transports de cette région.

L'article 6 de cette loi dispose : « La région définit la politique régionale de circulation et de transport de voyageurs et assure sa mise en œuvre. » Or vous avez maintes fois demandé le report d'application de cette loi, qui n'est d'ailleurs toujours pas appliquée. Cet article 6 implique un transfert de compétences et de responsabilités de l'Etat à la région ; en revanche, il fait silence sur les ressources dont pourrait disposer cette région.

Sur ce point, je puis dire, en mon nom personnel et au nom des membres du groupe socialiste, que notre position est claire.

Oui, nous sommes favorables à un transfert de la totalité des compétences et des responsabilités de l'Etat à la région ; mais nous exigeons un transfert des ressources, condition indispensable à l'application de la politique que définirait et que devrait appliquer la région.

Revenons sur cette responsabilité en ce qui concerne la situation des transports en région parisienne, et prenons deux exemples dans mon département, l'Essonne.

L'Essonne, vous le savez, a connu une expansion démographique unique en France avec le doublement de sa population en dix ans. Chacun peut donc mesurer l'ensemble des besoins de cette population, plus particulièrement dans le domaine des transports. Or, en trente ans, dix kilomètres de voies ferrées ont été construits, contre cinquante kilomètres d'autoroutes. La ligne S. N. C. F. Malesherbes—Corbeil-Essonnes est la seule de la banlieue Sud à ne pas être électrifiée. La vitesse moyenne sur cette ligne est de quarante-cinq kilomètres à l'heure, soit celle de 1900, c'est-à-dire d'il y a soixante-dix-neuf ans !

Autre exemple : sur la ligne Paris—Dourdan, qui a connu bien des déboires depuis un an — je rappelle simplement que, le 23 octobre dernier, les usagers en colère de cette ligne ont manifesté — les retards atteignent parfois une heure. De plus, il n'y a pas de desserte entre 6 heures et 7 heures du matin, au moment où la plupart des travailleurs entrent dans les entreprises.

Quant à la R.A.T.P., elle n'est pas mieux lotie. La ligne de Sceaux, que je connais bien puisque je l'emprunte tous les jours, connaît des problèmes de surcharge, et les conditions de transport y sont souvent insupportables aux heures de pointe.

Certes, nous avons noté le projet de prolongation de la ligne jusqu'à Limours comme un élément positif, mais à quand sa réalisation ?

La S.N.C.F. et la R.A.T.P. ne vont, hélas ! pas partout, encore que la R.A.T.P. pourrait, en tant que service public, étendre ses services avec un réseau d'autobus adaptés — genre minibus — aux besoins de nos secteurs ruraux. De telles lignes sont indispensables au désenclavement des communes rurales pour y maintenir la vie et freiner l'exode. Or, que se passe-t-il ? Ces lignes n'existent pas — et vous avez dit clairement, je crois, que vous n'aviez pas l'intention de les créer — et celles qui sont assurées par des transporteurs routiers sont en déclin.

Pour qu'une politique soit au service des populations concernées, elle devrait, monsieur le ministre, utiliser tous les moyens de transport, en les adaptant aux besoins réels.

Je terminerai mon propos sur la nécessité de l'extension de la carte orange. La spéculation immobilière, les hausses de loyer, ont refoulé de la capitale vers la grande banlieue un nombre toujours croissant de nos concitoyens. L'Essonne en est, là encore, l'exemple le plus parlant, puisque sa population a augmenté, cette année, de 130 000 personnes. Mais, souvent, le lieu de travail n'a pas changé. Il en résulte que tous se retrouvent dans les moyens de transport — lorsqu'ils existent — et, malheureusement, ces moyens de transport n'existent pas ou étant souvent mal adaptés, c'est la longue file des voitures individuelles, des heures perdues, des surcharges financières de plus en plus élevées pour les budgets familiaux.

Le Gouvernement, monsieur le ministre, n'a rien fait pour réaliser l'équilibre habitat-emploi. Aussi, le système tel qu'il est conçu constitue-t-il une discrimination à l'égard de certains salariés fort éloignés de leur lieu de travail.

L'extension de la carte orange doit tenir compte de la configuration géographique des départements et des villes desservies. Vous devez, je le crois — tout au moins, je l'espère, monsieur le ministre — revoir ce problème.

Les socialistes souhaitent également que la carte de transport soit prise en charge par les employeurs et, enfin, comme l'a dit fort justement ce matin notre collègue Debarge, que les personnes âgées puissent bénéficier de la carte « Vermeil » sur les trajets de moyenne banlieue.

Ne trouvant pas la concrétisation nécessaire et suffisante qui donnerait notamment à notre région la certitude d'une prise en compte des besoins des populations, ni le transfert des crédits en même temps que celui de la totalité des compétences et des responsabilités, les socialistes ne pourront voter un tel budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Boucheny.

**M. Serge Boucheny.** Monsieur le ministre, alors que j'insistais, récemment, sur le lancement de l'A. 200, vous me posiez la question : « Pourquoi avez-vous privilégié l'A. 200 ? » Je vous répondais : « Parce que les comités d'entreprise d'un certain nombre d'usines me l'ont demandé. » Et vous ajoutiez : « Cela me paraît léger ». Eh bien oui, monsieur le ministre, c'est la fierté des élus communistes d'être les porte-parole des travailleurs. Nous ne cesserons de le dire et de l'affirmer. Ce sont les

travailleurs, en particulier ceux de l'aéronautique, qui ont imposé aux différents pouvoirs qu'il y ait encore aujourd'hui une industrie aéronautique, même si nous ne votons pas les budgets. Ce sont les luttes des travailleurs et des communistes qui ont imposé la construction des Caravelle, Concorde, Airbus. L'aéronautique nationale se trouve à nouveau à un carrefour, et seule l'action des travailleurs pourra permettre le développement de cette industrie.

Les attaques visent les entreprises nationales. Les attaques des monopoles américains sont dirigées contre l'Airbus. La firme Pratt et Whitney s'attaque directement à la seule société nationale de moteurs d'avion.

Le Gouvernement français n'ignore pas que la compagnie nationale Air France marque une préférence pour les offres mirifiques de Pratt et Whitney. Mais ces propositions sont bien trop belles pour être honnêtes !

En réalité, Pratt et Whitney tente, par le biais, de pénétrer sur le marché de l'Airbus, au succès duquel le constructeur américain n'avait pas cru initialement.

Cette politique s'accompagne de la volonté de la direction d'Air France de mettre toujours plus à contribution le personnel de la compagnie.

C'est le Gouvernement français qui a poussé à l'accord entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric ; il serait cocasse qu'au moment d'aboutir, il appuie Pratt et Whitney.

Cette opération Pratt et Whitney déboucherait sur un monopole écrasant des sociétés américaines, ce qui annulerait les avantages recueillis actuellement et conduirait l'industrie française du moteur au rôle de sous-traitant.

Cette décision risquerait surtout de mettre en cause la crédibilité et la commercialisation du moteur CFM 56, ainsi que celle de la S. N. E. C. M. A. comme motoriste civil.

Ce moteur représente la chance industrielle de la société nationale de s'affirmer dans le domaine civil. D'ailleurs Air France a manifesté publiquement, à plusieurs reprises, son besoin d'au moins quarante appareils bi-CFM 56 pour la période 1984-1990.

En assurant sa place dans le domaine civil, la S. N. E. C. M. A. doit parallèlement poursuivre et développer des recherches fondamentales et appliquées de haut niveau.

Les pouvoirs publics — actionnaire principal de la S. N. E. C. M. A. et d'Air France — sont directement concernés dans cette affaire. Le Gouvernement ne peut se désintéresser de ce problème.

J'en arrive à l'abandon de Concorde.

Les gouvernements français et britannique ont décidé de « renoncer à financer une seconde génération de supersonique et d'allouer à Air France et à British Airways les cinq Concorde encore invendus ». C'est en vérité, l'acte de liquidation qui vient d'être ainsi mis en forme.

La décision prise revient à condamner définitivement les projets existants de mise en chantier d'une nouvelle génération de supersoniques. C'est la fin de réalisations pourtant riches de promesses technologiques, mais aussi industrielles et commerciales. Nul doute que le parti américain, influent dans les allées du pouvoir et particulièrement hargneux à l'égard de Concorde, ne se réjouisse de cet abandon.

Les grands bénéficiaires en sont bien les industriels américains. Longtemps très en retard sur la France, ceux-ci se retrouvent maintenant seuls en piste ; ils entendent bien profiter de l'occasion qui leur est ainsi offerte.

Pratt et Whitney et General Electric ont engagé un programme de recherche sur les moteurs de plus de vingt millions de dollars, programme financé par la N. A. S. A.

Boeing, Douglas et Lockheed s'approprient à mettre au point un nouveau supersonique dans la perspective d'un marché qu'ils évaluent à quelque cinquante milliards de dollars pour les vingt-cinq ans à venir.

J'en arrive tout naturellement au lancement de l'A 200, dont le marché, lorgné par les Américains alors qu'ils ne sont pas encore prêts à y faire face, est évalué à quelque mille cinq cents appareils dans le monde. Ce lancement ferait l'effet d'un bol d'air pour l'aéronautique : créations d'emplois, développement d'acquis technologiques.

Au moment où, en haut lieu, on disserte à n'en plus finir sur les fleurons les plus sophistiqués de notre industrie, on brade *Le France* et l'on coupe les ailes à Concorde, on étouffe l'A 200 dans les cartons à dessin, les communistes relèvent le défi ainsi lancé à notre industrie aéronautique. Avec les travailleurs ils ont défini les moyens les plus efficaces de s'opposer, en même temps qu'à l'austérité, à la mise en cause de notre indépendance nationale au plan technologique et industriel.

Pour assurer le succès de la production et de la commercialisation de l'Airbus, pour asseoir sur des bases solides notre industrie française de construction de cellules et de moteurs,

ainsi que pour favoriser de bonnes coopérations internationales, il est indispensable de lancer immédiatement la construction du moyen courrier Airbus A 200.

Malgré les engagements pris en ce sens à l'occasion du dernier salon du Bourget, voilà dix-sept mois, aucune décision de lancement n'est encore intervenue. Rien ne saurait justifier sérieusement tout nouveau retard.

Elargissant la gamme Airbus, la construction de l'A 200, dont les études sont d'ores et déjà réalisées, assurerait aux compagnies françaises de transport aérien, qui doivent s'engager sur son utilisation, le type d'appareil moyen courrier correspondant à des besoins de capacités indispensables.

En ce qui concerne l'Airbus, dans un communiqué rendu public par un porte-parole du Gouvernement à la suite d'un récent conseil des ministres, il est indiqué : « La cadence de production, actuellement de l'ordre de trois appareils par mois, passera à huit appareils dès 1984. »

Promesse d'embauche, accélération de la production, projets de diversification... Il est manifeste que la lutte des travailleurs de l'aéronautique et l'action menée inlassablement par la C. G. T. et les communistes pour « pousser » le programme Airbus n'ont pas été sans effet. C'est même à leur actif qu'il faut inscrire les engagements du Gouvernement comme autant de reculs infligés à l'attentisme en matière de stratégie industrielle.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Boucheny.

**M. Serge Boucheny.** Je conclus, monsieur le président.

Certes, tout n'est pas réglé pour autant, en ce qui concerne l'avenir d'Airbus. C'est aux actes qu'il sera possible de juger.

D'ailleurs, les Américains ont choisi le Boeing 707. Je vous demande donc, monsieur le ministre, quelles seront les mesures de rétorsion que vous prendrez à leur égard. Il a été question tout à l'heure des 5 p. 100 imposés par le racket américain sur les appareils français.

Je ne peux pas terminer malgré tout mon intervention, malheureusement trop brève, sans dire quelques mots des revendications des travailleurs de la S. N. E. C. M. A. actuellement en lutte contre les prétentions de leur direction de lier les salaires à l'absentéisme.

D'après la direction, la maladie serait un élément entrant en ligne de compte pour le calcul de la paie. C'est une situation inadmissible, et nous assurons, du haut de cette tribune, les travailleurs de cette entreprise de notre entière solidarité, de même que nous considérons comme nuisible à l'industrie la position du Gouvernement dans le conflit des « aiguilleurs du ciel ».

J'espère, monsieur le ministre, comme je n'ai pas pu développer toute mon intervention, qu'à l'occasion d'une question orale que je déposerai pour la session d'avril vous voudrez bien répondre à ces questions. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

**M. le président.** Monsieur Boucheny, c'est la faute des collègues de votre groupe si vous n'avez pas pu développer entièrement votre intervention.

La parole est à M. Ferrant.

**M. Charles Ferrant.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je souhaiterais, dans le cadre de cette intervention, attirer votre attention sur le problème de la construction navale en général et, plus particulièrement, sur la situation des petits chantiers, dire quelques mots de la situation des ports français et vous faire part de mes appréhensions concernant le niveau d'activité des travaux publics pour l'année 1980.

Nous savons que dans le domaine des petits chantiers de construction navale la situation est préoccupante et les perspectives d'avenir incertaines.

Vous avez pu annoncer, monsieur le ministre, que le budget pour 1980 « traduit la poursuite du soutien de l'Etat à l'industrie navale ». La dotation globale est de 1 706 millions de francs d'autorisations de programme, c'est-à-dire de 26 p. 100 de plus qu'en 1979 et a pour objet, pour 1 100 millions de francs, le soutien aux chantiers navals et, pour 600 millions de francs, l'engagement de crédits correspondant à des commandes antérieures et à l'aide aux petits chantiers.

Ces dotations, avez-vous annoncé à l'Assemblée nationale, doivent permettre le soutien de 20 000 emplois dans les grands chantiers, de 3 500 dans les petits chantiers et de 4 000 dans la réparation navale.

Ayant participé très récemment à une réunion d'information organisée à l'initiative de la chambre syndicale des constructeurs de navires et avec la participation active des présidents des petits chantiers de notre pays, j'ai été particulièrement frappé

de constater que, si l'ensemble des petits chantiers ont un bon niveau d'activité jusqu'au mois d'avril 1980, la situation est en réalité beaucoup plus grave qu'il n'y paraît.

En réalité, les chantiers disposent d'un délai de quatre à cinq mois pour prendre de nouvelles commandes avant que de graves problèmes d'emplois ne se posent. Certes, un certain nombre de négociations sont en cours, mais l'expérience montre qu'il faut compter de douze à dix-huit mois entre les premiers contacts et l'enregistrement d'une commande ferme. Il faut ensuite en moyenne quatre mois d'études entre la commande d'un navire et la mise en route effective de la production.

Il est donc nécessaire que des commandes soient enregistrées avant la fin du mois de janvier 1980 si l'on veut éviter une rupture dans leur plan de charge, rupture qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences graves sur la situation économique et sociale des entreprises ainsi que sur leur compétitivité.

Sans une aide suffisante de l'Etat, il est à craindre que ces commandes indispensables ne soient pas obtenues.

Or, il me semble que les principaux chantiers navals constructeurs de petits navires méritent un soutien actif et dynamique des pouvoirs publics en raison du nombre d'emplois directs et indirects qu'ils entraînent, de la diversification qu'ils réalisent et de l'effort qu'ils mettent à développer leurs activités commerciales vers l'étranger.

En ce qui concerne l'aide à la construction navale des petits chantiers, les crédits sont fixés à 40 millions de francs pour la troisième année consécutive, autrement dit l'érosion monétaire n'a pas été prise en compte.

Les crédits sont versés aux chantiers au titre, d'une part, de l'aide exceptionnelle dont le taux normal vient d'être ramené de 15 à 10 p. 100 et le taux exceptionnel de 20 à 15 p. 100 et, d'autre part, de la garantie des prix pour laquelle les méthodes actuelles de calcul aboutissent à une diminution d'environ 5 p. 100 du prix du navire par rapport à l'ancienne méthode.

L'aide aux petits chantiers a été, tout compte fait, diminuée de 10 p. 100 de la valeur du navire, alors que la conjoncture et le marché n'ont pas évolué. Bien plus, les quotas de fabrication permettant la distribution de ces aides sont trop restreints.

Les petits chantiers de construction navale se plaignent à juste titre du faible niveau des quotas qui leur sont alloués. Ils souhaiteraient que ceux-ci leur soient attribués collectivement, de manière à permettre à l'un ou l'autre chantier de prendre des commandes supplémentaires ou de permettre à la profession d'engager des actions regroupant plusieurs chantiers.

Je rappelle d'autre part que, malgré les promesses faites, les pouvoirs publics n'ont toujours pas tenu leur engagement concernant le chantier de Saint-Malo.

Un autre point sur lequel je souhaiterais attirer votre attention, monsieur le ministre, c'est celui de l'armement à la pêche. La France n'est pas parmi les pays qui produisent le plus de navires de pêche. En revanche, elle est considérée comme celui qui réalise des navires performants d'excellente qualité.

Durant les trois dernières années, plus de 60 p. 100 des commandes recueillies par les chantiers français l'ont été pour le compte de l'étranger. La diversité des pays demandeurs prouve que nos chantiers peuvent réaliser des unités de pêche pour n'importe quel type de capture, aussi bien en eau tropicale qu'en eau froide.

Comme les primes d'incitation versées aux armateurs à la pêche industrielle français sont passées de 15 p. 100 à 10 p. 100, un armateur à la pêche français qui commanderait en France verrait le prix réel de son navire augmenter d'environ 15 p. 100, dont 10 p. 100 à la suite de la diminution de l'aide aux petits chantiers et 5 p. 100 provenant de la diminution de la prime d'incitation.

En ce qui concerne cette prime, il me paraît inconvenant que l'on puisse en bénéficier pour des commandes passées dans des pays situés hors de la zone communautaire, où l'on pratique, c'est bien connu, comme en Pologne, par exemple, des prix de dumping.

En outre, les armateurs commandant des navires hors du Marché commun ne devraient pas bénéficier, à mon avis, de crédits bonifiés.

En d'autres termes, il me paraît important que la prime d'incitation et les prêts bonifiés soient réservés pour les navires de pêche sortant de nos chantiers ou de ceux de nos partenaires du Marché commun.

Par ailleurs, l'aide aux carburants pour les navires de pêche devrait avoir une enveloppe beaucoup plus importante.

Il serait également intéressant que, pour sauvegarder la construction en France de petits navires militaires, les pouvoirs publics accordent des aides à ce secteur dans la mesure où les Allemands et les Britanniques le font.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre ?



**M. Charles Ferrant.** 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 Ferrant, je vous écoute avec le vif intérêt que mérite, bien entendu, votre intervention.

Vous évoquez, à ce moment de votre exposé, la possibilité pour des chantiers civils de construire des bateaux militaires. Je voulais vous dire, ainsi qu'au Sénat, que le ministère des transports est actuellement en pourparlers avec le ministère de la défense pour que certaines commandes prises par cette dernière puissent être partiellement exécutées dans des chantiers, en particulier de taille moyenne, de construction navale civile. Je ne désespère pas, grâce à la compréhension du ministère de la défense, d'aboutir assez rapidement à un tel résultat.

**M. Charles Ferrant.** Je vous remercie de cette information, monsieur le ministre.

En ce qui concerne l'armement au commerce, il est prévu d'attribuer, uniquement en fonction de leurs possibilités financières, une aide de 15 p. 100 aux armateurs qui commandent des navires. Ne serait-il pas souhaitable que l'attribution de cette aide soit plutôt basée sur la qualité de leur gestion ?

Si l'on voulait bien refuser cette aide spécifique aux armateurs pratiquant des prix de dumping et passant des commandes à des pays situés hors du Marché commun, il serait possible de porter le taux de celle-ci à 20 et même à 25 p. 100.

D'autre part, à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, qui a causé au nord de la Bretagne les problèmes que tout le monde connaît, un certain nombre de déclarations d'intention ont été formulées. Or, à ce jour, il ne semble pas que les pouvoirs publics aient prévu des crédits permettant l'étude et la construction de navires dépollueurs de haute mer. Il ne semble pas non plus que des crédits aient été prévus pour combattre les effets du déversement pâteux, au fond de la mer, du pétrole lourd contenu dans les cales du *Gino*.

Le dernier volet de mon intervention concernera l'exportation des navires construits dans les chantiers français.

J'ai déjà fait état de l'effort entrepris par nos chantiers pour faire face à la chute dramatique des demandes de constructions, tout particulièrement de la part des armateurs français. Mais, malgré cet effort qu'appuie d'ailleurs votre ministère, les chantiers rencontrent un certain nombre de difficultés, parmi lesquelles celles qui résultent d'une concurrence étrangère extrêmement vive qui pèse sur les prix.

Puisque j'évoque cet aspect du commerce extérieur, je dois rappeler, pour vous en féliciter, que la coopération, qui s'est instaurée entre l'administration et les chantiers dans le cadre du plan professionnel à l'exportation, a été suivie d'avantages non négligeables.

Il faut continuer à mener une politique qui aille dans le sens du renforcement des actions commerciales, notamment en liaison avec les conseillers commerciaux des ambassades, et procéder à l'amélioration des systèmes de financement avec l'appui des services compétents.

Je me permettrai de conclure cet exposé général en soulignant que seul un niveau d'aide suffisant peut permettre aux petits chantiers d'obtenir les commandes qui leur sont indispensables.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais faire sur le problème de la construction navale afin que, dans ce secteur aussi, nous puissions continuer à rivaliser avec l'étranger.

Il me faut maintenant évoquer, en quelques mots, la situation des ports français, formuler quelques observations sur le plan de l'activité des travaux publics au cours des deux dernières années qui viennent de s'écouler, ainsi que sur les perspectives de 1980.

Les présidents des ports autonomes et les présidents des chambres de commerce maritimes gestionnaires de ports ont mis récemment en lumière les graves conséquences que peut entraîner un relâchement de l'effort d'investissement dans ce domaine et ils ont pu, à ce titre, s'emouvoir de la détérioration constante des crédits d'équipement inscrits dans le budget de l'Etat pour les ports maritimes de commerce.

Plus de 60 p. 100 du total du commerce extérieur de la France passent par les ports français qui assurent notamment la majeure partie de l'approvisionnement de la France en énergie et en matières premières. Par ailleurs, ils sont des pôles attractifs d'activité industrielle et tertiaire et constituent des éléments moteurs du développement des régions du littoral.

Leur rôle devrait leur assurer une place importante dans l'effort d'investissement de l'Etat. Or l'on constate, depuis plusieurs années, une réduction de cet effort, ce qui a sur le volume des travaux une incidence plus importante qu'il n'apparaît à la lecture des montants budgétaires du fait de la hausse de leur coût chaque année.

L'effort d'investissement effectué antérieurement à 1976 pour les ports français ne doit pas se relâcher ; l'outil portuaire doit être adapté, dans les années qui viennent, à l'évolution du commerce maritime mondial, dont certains experts prévoient le doublement d'ici à l'an 2000.

Si les investissements nécessaires tendant à favoriser de nouveaux trafics et l'accès à quai de nouveaux types de navires n'étaient pas effectués, ou l'étaient avec retard par rapport à nos concurrents étrangers qui améliorent constamment leurs installations, les ports français verraient leur échapper tout ou partie des nouveaux courants de trafics.

C'est pourquoi il me paraît indispensable que des crédits d'équipement supplémentaires soient accordés en cours d'année pour les ports maritimes.

Je souhaiterais, en tout cas, avoir l'assurance, monsieur le ministre, que vous suivrez avec une attention particulière cette importante question.

En troisième lieu, je souhaiterais évoquer l'activité des travaux publics en partant du niveau d'activité de ce secteur au cours des années 1978 et 1979, avant d'envisager les perspectives pour 1980.

Les principales indications que nous pouvons retirer de l'examen des données statistiques sur l'activité des entreprises de travaux publics en France montrent, pour 1979, que, si le bilan de l'exercice 1978 fait apparaître un niveau d'activité exceptionnel au quatrième trimestre, il est vain de s'attendre à un phénomène similaire en 1979.

Le recul de l'ordre de 2 p. 100 constaté au début du troisième trimestre ne devrait donc plus guère être accentué d'ici à la fin du présent exercice et il existe peu de chances de voir les crédits supplémentaires attribués au titre du plan de soutien à l'économie changer cette réalité.

Aussi donc, si le plan gouvernemental a été accueilli avec satisfaction par les responsables de ce secteur économique en raison des crédits supplémentaires destinés au logement, aux économies d'énergie et aux infrastructures, il n'en reste pas moins vrai que le montant global des crédits pour 1979 n'a pas permis le développement des investissements et que les travaux publics se trouvent, d'une manière générale, dans une situation difficile.

Il convient donc de s'interroger pour savoir si le total des crédits prévus au titre de la loi de finances pour 1980 est de nature à amorcer la reprise d'activité créatrice d'emplois. L'analyse conduit, malheureusement, à constater que l'évolution globale des crédits pour les travaux publics du ministère des transports correspond à une régression du volume des travaux pour 1980 puisque la variation n'est que de 2,6 p. 100 en francs courants pour les autorisations de programme et de 2,7 p. 100 pour les crédits de paiement.

Cette baisse globale ne peut pas manquer de susciter des inquiétudes et nous souhaitons très vivement que le Gouvernement puisse envisager une amélioration des dotations prévues, en particulier au titre du F.S.I.R.

En ce qui concerne les crédits pour les travaux publics des voies navigables, ils sont tout au plus reconduits et ne semblent pas ajustés à la mesure des besoins économiques et surtout des perspectives de ce que seront les grands courants de circulation européens en cette fin du xx<sup>e</sup> siècle.

Ces trois grandes questions méritaient, monsieur le ministre, d'être évoquées à l'occasion de l'examen du budget de votre budget mais je suis persuadé que vous voudrez bien leur porter une très grande attention. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Touzet.

**M. René Touzet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur les transports intérieurs et plus particulièrement sur le secteur des routes et de la circulation routière. Dans ce domaine, l'examen des dépenses ordinaires et des dépenses en capital affectées aux routes et à la circulation routière est significatif.

En fonctionnement, les crédits d'entretien et d'exploitation des routes augmentent de 9,3 p. 100. En capital, les crédits du titre V — investissements exécutés par l'Etat — concernant les routes augmentent globalement de 7,8 p. 100 en autorisations de programme.

Toutefois, cette évolution recouvre une nette augmentation des crédits de grosses réparations, inscrits au chapitre 53-42, et une forte diminution de la participation aux dépenses du F.S.I.R., figurant au chapitre 53-43.

D'où, monsieur le ministre, une interrogation quant à la volonté du Gouvernement de réaliser les travaux d'infrastructure et de sécurité routière qui, pourtant, s'imposent avec de plus en plus d'acuité.

Mais l'interrogation devient inquiétude quand il s'agit des crédits destinés à subventionner les départements pour l'entretien

des ex-routes nationales dont la charge leur a été transférée, problème évoqué ce matin par nos deux rapporteurs, MM. Moinet et Braconnier.

Nous assistons, dans ce domaine, chaque année, et celle-ci n'y faillit pas, à une dégradation de l'engagement de l'Etat, en dépit des promesses faites. Car force est de constater que, depuis 1972, la subvention que l'Etat accorde aux départements pour l'entretien des routes nationales transférées n'a augmenté que de 50 p. 100, tandis que le coût des travaux routiers, dans le même temps, accusait une progression de l'ordre de 120 p. 100.

Il y a là une distorsion que j'ai souvent dénoncée à cette tribune et que votre budget pour 1980 ne prévoit ni de supprimer ni même d'atténuer, puisqu'il nous propose une majoration de 5,80 p. 100 de ces crédits.

Vous ne pouvez ignorer, monsieur le ministre, qu'au cours de l'année écoulée c'est une augmentation de 12 à 15 p. 100 qui a prévalu sur les travaux routiers.

Constater que l'Etat a manqué à ses engagements est grave de conséquences, au moment où le Parlement est en train d'examiner le projet de loi sur la réforme des collectivités locales, réforme qui donnera davantage de responsabilités, sans doute, mais aussi davantage de charges à nos communes et à nos départements.

« A transfert de charges, transfert de moyens », déclarait le ministre de l'intérieur.

Lorsqu'on a l'expérience de ce qui s'est passé et se passe actuellement pour les ex-routes nationales mises à la charge des départements, on a tout lieu de douter de ces déclarations.

Allez-vous, monsieur le ministre, continuer une politique qui ne peut que faire perdre aux élus, à quelque tendance qu'ils appartiennent, toute confiance dans l'Etat ?

A l'occasion de l'examen de ce budget, c'est maintenant une question plus ponctuelle que je voudrais aborder, monsieur le ministre.

La mise en chantier de l'autoroute A 71 Orléans—Vierzon—Clermont-Ferrand comblera en partie le vide autoroutier constaté entre les grands axes Paris—Bordeaux et Paris—Lyon, mais l'axe que représente la R. N. 20 ne doit pas, pour autant, être négligé.

Après toutes les déclarations des plus éminentes personnalités, évoquant le désenclavement du Massif central, après les objectifs du VII<sup>e</sup> Plan qui, dans le P. A. P. n° 5, en faisaient une préoccupation essentielle, il était permis de penser que ce désenclavement s'effectuerait, sinon exclusivement, du moins partiellement, à partir de l'axe constitué par la R. N. 20.

Il semblerait, en effet, difficilement concevable qu'un réel désenclavement du Massif Central puisse exclure l'élargissement de la R. N. 20 dans toute la traversée du département de l'Indre et jusqu'à sa jonction avec l'autoroute A 71.

La déclaration du Président de la République, lors de son voyage dans le Sud-Ouest, voilà à peine un mois, proposant l'aménagement de la R. N. 20 pour faciliter les échanges avec l'Espagne, prouve bien l'importance de cette voie.

L'augmentation constante du trafic sur cette route nationale, ajoutée à l'exiguïté de la chaussée, sont incontestablement génératrices de la constitution de bouchons, tel celui, désormais célèbre, d'Argenton-sur-Creuse qui complique une traversée déjà fort dangereuse de cette ville.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** C'est vrai !

**M. René Touzet.** Les travaux de mise à deux fois deux voies du tronçon Châteauroux-Lothiers ont connu un début d'exécution : l'an dernier, vous aviez débloqué un crédit de 2 900 000 francs nécessaire à la construction des ouvrages d'art, actuellement en cours de réalisation.

Pouvons-nous, monsieur le ministre, espérer, au budget pour 1980, une inscription de crédits pour la construction de la chaussée ?

L'aménagement de la R. N. 20, dans sa traversée du département de l'Indre, fait présentement l'objet d'études dont certaines, déjà très avancées, touchent à la déviation de l'agglomération d'Argenton-sur-Creuse.

Etes-vous en mesure de fixer un échéancier de ce projet et d'indiquer le montant des crédits qui y seront affectés en 1980 ?

Pouvez-vous également me préciser si les études en cours pour la partie nord de Châteauroux se font bien à partir du tracé existant et s'il est prévu de réaliser la déviation de Vatan ?

L'aménagement du réseau routier conditionne le développement économique d'une région. Le département de l'Indre, rattaché à la région Centre, dont il est le parent pauvre par sa position géographique, perd actuellement plus de 1 000 habitants par an.

La mise à quatre voies de la R. N. 20, artère vitale de ce département, pourrait être, si elle était réalisée rapidement, de nature à inciter à une décentralisation industrielle nouvelle,

susceptible de stopper l'inquiétante hémorragie de population dont souffre le département de l'Indre et qui sensibilise ses élus.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de porter la plus grande attention à ce problème et il me serait agréable que vous apportiez des réponses précises aux questions que je vous ai posées. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures quinze. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt-deux heures vingt minutes, sous la présidence de M. Etienne Dailly.*)

**PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY,**  
vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports.

La parole est à M. Parmantier, que je prie de ne pas utiliser la totalité du temps qui reste imparti à son groupe, car deux de ses collègues socialistes sont encore inscrits.

**M. André Méric.** Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

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

**M. André Méric.** Je voudrais préciser qu'à l'occasion de l'examen de plusieurs budgets précédents le groupe socialiste n'a pas utilisé tout le temps de parole qui lui était imparti. Il serait normal que ce temps inutilisé nous soit rendu aujourd'hui pour faire face à nos obligations.

**M. le président.** Je répondrai à M. le président Méric — qui connaît d'ailleurs le règlement beaucoup mieux que moi, puisqu'il a, depuis plus longtemps que moi, l'occasion de présider, avec l'autorité et la compétence que chacun lui reconnaît — que les temps de parole ne peuvent malheureusement pas se reporter d'une journée sur l'autre.

Cela dit, M. le président Méric sait bien que, en général, je fais ce que je peux pour que chacun puisse s'exprimer.

**M. André Méric.** J'aime vous l'entendre dire !

**M. le président.** Monsieur Parmantier, vous avez la parole.

**M. Bernard Parmantier.** Monsieur le président, je ferai de mon mieux pour être bref.

Mon intervention comportera deux parties : la première traiterait des transports terrestres, la deuxième de l'aéronautique.

En ce qui concerne les transports terrestres, je m'en tiendrai à cinq points relatifs : à la situation financière de la S.N.C.F., à la réforme de l'organisation des transports urbains et interurbains de voyageurs, aux problèmes financiers des collectivités locales dans le domaine de l'organisation et de la gestion des transports collectifs, aux perspectives de l'industrie nationale de production de véhicules de transports collectifs et à la sauvegarde des infrastructures de transport.

La situation financière de la S. N. C. F. inquiète les socialistes : MM. Forgues et Gaillard à l'Assemblée nationale, notre collègue Debarge ici même ont attiré votre attention sur cette question.

Vos réponses, monsieur le ministre, ne nous ont guère satisfaits. Nous ne voyons pas, en effet, comment le contrat d'entreprise signé entre l'Etat et l'entreprise nationale permettra à cette dernière de résorber d'ici à 1982 son déficit résiduel cumulé, qui atteint maintenant 5 milliards de francs et qui est financé sur des emprunts à court terme fort coûteux qui risquent de l'aggraver.

Pouvez-vous prendre l'engagement que l'Etat en tant qu'actionnaire principal prendra les mesures qui s'imposent et ne laissera pas la situation se détériorer au point d'offrir au Gouvernement, en 1982, la possibilité ou la tentation d'envisager de porter atteinte à l'unité de la S. N. C. F. et au statut de son personnel ?

Le Parlement a voté, en juin dernier, une loi sur les transports publics d'intérêt local.

A l'occasion des débats précédant ce vote, vous avez pris l'engagement, monsieur le ministre, de saisir les commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat des projets de décret cadre et de documents types mis au point par votre administration. Je crois d'ailleurs que c'est à moi-même que vous aviez fait cette promesse.

Cela est d'autant plus nécessaire que l'esprit de la loi se veut décentralisateur et qu'il faut éviter que les textes réglementaires n'altèrent cet esprit.

A ce jour, nos commissions n'ont reçu aucun texte, alors que l'échéance prévue par la loi pour la publication des décrets d'application est fixée à juin 1980.

Dans le même ordre d'idées, nous considérons qu'il serait souhaitable qu'une concertation s'engage entre les parlementaires et l'administration sur le projet de réforme de l'organisation des transports interurbains que vous avez annoncé lors d'un colloque, en avril dernier : là encore, il s'agit d'un domaine concernant au plus haut point les élus locaux, et le Sénat me paraît être le lieu privilégié de discussion d'une telle question.

A différentes reprises dans cette enceinte, comme à l'Assemblée nationale ou au cours de colloques organisés sur les problèmes posés par le développement des transports collectifs urbains et interurbains, les parlementaires et les responsables élus de nos villes et de nos départements, qu'ils appartiennent d'ailleurs à la majorité ou à l'opposition, ont souligné combien ils butaient sur la faiblesse ou l'absence de moyens financiers leur permettant de prendre en charge un réel développement des transports collectifs, particulièrement nécessaire dans le contexte énergétique actuel.

Aussi, monsieur le ministre, nous ne comprenons pas l'obstination du Gouvernement, qui refuse d'abaisser le seuil à partir duquel peut être institué le versement de transport dans les agglomérations, qui n'envisage pas, semble-t-il, de donner aux départements les ressources leur permettant d'assumer pleinement la compétence nouvelle que vous entendez leur transférer dans le domaine des transports interurbains de voyageurs.

Nous avons quelque doute sur votre réelle volonté de donner la priorité aux transports collectifs quand nous constatons que M. le ministre du budget oppose des artifices juridiques — article 40 de la Constitution, article 18 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 — à tout amendement visant à donner aux collectivités locales des moyens financiers.

Pourquoi ne reprenez-vous pas au compte du Gouvernement la suggestion que nous vous faisons d'affecter 3 p. 100 d'une somme égale au produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers au développement par les villes et les départements des transports collectifs ?

Nos voisins allemands l'ont fait depuis fort longtemps, et l'on peut voir combien leurs réseaux de transports en ont profité !

Monsieur le ministre, les socialistes sont très attachés au maintien de l'industrie française de production de véhicules de transports collectifs. Les « avatars » du projet d'autobus futur nous laissent, à ce propos, fort perplexes.

Voilà plusieurs années, votre ministère a lancé un concours en vue de faire réaliser par notre industrie nationale un autobus qui réponde aux besoins à partir des années 1985.

Faute d'une action plus énergique de votre administration pour obtenir que les industriels français se concertent et aboutissent à un accord leur permettant de fabriquer ce véhicule avec l'aide de l'Etat, l'autobus futur en est aujourd'hui encore au stade de la maquette en bois !

Pendant ce temps, les industriels d'autres pays européens avancent, et fort vite : plusieurs prototypes sont prêts en Allemagne, en Italie et en Grande-Bretagne.

Monsieur le ministre, sans une action immédiate de votre part, nos villes risquent de devoir acheter dans quelques années des véhicules dont les pièces essentielles viendront de l'étranger, mettant ainsi en difficulté nos entreprises qui, vous le savez, n'ont pas démerité au plan de l'innovation.

Mon cinquième point concerne les lignes S. N. C. F. fermées à tout trafic ; on vise à créer une situation irréversible : démontage des rails, vente de terrains, construction de bâtiments sur l'emplacement même de l'ancienne voie, destruction injustifiée de ponts et viaducs.

Quel intérêt y a-t-il à gager ainsi l'avenir en ne préservant pas des emprises qui pourraient se révéler fort utiles dans dix ans ou plus tard ?

**M. Noël Berrier.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Bernard Parmantier.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Berrier, avec l'autorisation de l'orateur. Selon le règlement, il ne dispose que de deux minutes.

**M. Noël Berrier.** Je connais le règlement, monsieur le président, et ne croyez pas qu'il s'agisse d'un artifice pour allonger de deux minutes le temps de parole dont dispose le groupe socialiste.

C'est l'émotion que j'ai ressentie aujourd'hui qui me fait prendre la parole à l'occasion de l'examen de ce budget.

Depuis plusieurs années, le Président de la République et votre Gouvernement proclament leur volonté de maintenir les services publics en zone rurale. Mais dans les faits, c'est la

philosophie technocratique de concentration qui s'applique, et les élus locaux sont sans cesse obligés de lutter pour maintenir sur place des services qui sont condamnés à disparaître, au nom de la rentabilité.

Quelles sont les dispositions du contrat qui lie la S. N. C. F. et l'Etat depuis mars 1979 ? La S. N. C. F. a toute latitude pour supprimer les lignes dites secondaires. C'est une menace qui pèse à l'heure actuelle sur les lignes desservant le Morvan, et c'est une réalité pour l'une d'entre elles. Je l'ai appris ce matin, ce qui explique mon intervention.

L'argument majeur de la S. N. C. F. est évidemment le déficit qui va croissant. Il faut dire que tout est fait pour qu'il en soit ainsi. Les trains sur ces lignes sont inconfortables, lents, leurs horaires sont absolument inadaptés et ne permettent pas de liaison avec la voie Paris-Lyon. Un train était pratique pour les Parisiens possédant des résidences secondaires dans le Haut-Nivernais. Il arrivait le vendredi soir à une heure raisonnable. Il était toujours complet. On a avancé son départ de Paris et, bien sûr, sa fréquentation s'en trouve largement diminuée.

Par ailleurs, l'ampleur du déficit invoqué actuellement demande à être précisé parce que l'on y inclut les travaux d'investissement, de modernisation de la voie qui viennent d'être achevés.

J'ai été avisé officieusement de ce projet de suppression. J'ai demandé des explications à la S. N. C. F. au mois de juillet. Elle n'a fait que confirmer ses intentions. J'en ai informé le préfet qui m'a laissé espérer qu'une concertation serait instaurée sur le plan départemental. Quant à vos services, ils m'ont adressé une lettre pour me dire que cette suppression était à l'étude. Ce matin, on m'a informé que la ligne serait fermée le 1<sup>er</sup> juin 1980.

A l'époque où les économies d'énergie sont à l'ordre du jour, où les accidents de la circulation sont un véritable fléau social, mieux vaudrait améliorer les voies ferrées dites secondaires que de les supprimer. Il est vrai qu'il ne faut pas en rester aux habitudes d'il y a un demi-siècle, mais de telles suppressions devraient faire l'objet d'une concertation entre tous les intéressés. La pratique qui consiste à supprimer et à mettre les usagers devant le fait accompli, sans même avoir consulté leurs élus, est inadmissible.

**M. le président.** Monsieur Berrier, vous avez largement dépassé le temps qui vous était imparti. Comme j'ai compris que vous ne cherchiez pas à augmenter le temps de parole du groupe socialiste par un artifice, je redonne la parole à M. Parmantier pour qu'il poursuive son exposé.

**M. Bernard Parmantier.** Monsieur le ministre, nous parlions des voies ferrées et du sort réservé aux emprises ainsi libérées.

Dans la certitude de la disparition définitive du chemin de fer sur certains itinéraires, n'existe-t-il pas de meilleure utilisation d'itinéraires en site propre présentant, notamment dans les régions accidentées, des courbes à grand rayon et des pentes régulières à faible pourcentage ?

N'y aurait-il pas lieu, monsieur le ministre, d'engager une étude sur les moyens d'utiliser ces emprises, au moins de les protéger, car elles constituent un capital qui peut être, en certaines circonstances parfaitement utilisé ?

Seriez-vous prêt à faire examiner, lors de la prochaine session parlementaire, une proposition de loi du groupe socialiste allant dans ce sens et, en attendant la décision du Parlement, à surseoir à tout démantèlement des lignes et des infrastructures supprimées ?

Dans la deuxième partie de mon intervention, j'aborderai deux problèmes qui concernent l'aviation générale et les moteurs pour les Airbus d'Air France.

Votre politique dans le domaine de l'aviation légère fait l'unanimité contre elle et c'est en termes très vifs que sont condamnées, par tous les intéressés, les mesures inscrites dans la loi de finances.

Ces mesures interviennent alors que les diverses associations aéronautiques et les aéroclubs voient leurs activités stagner ou diminuer, qu'en raison des coûts, dont l'augmentation a été supérieure au taux d'inflation, les jeunes ont de moins en moins la possibilité de pratiquer le vol à voile ou le vol à moteur et que les constructeurs français d'avions légers sont menacés, plusieurs d'entre eux ayant déjà cessé toute activité.

La France exporte les deux tiers des avions légers qu'elle fabrique, mais cette production ne cesse de baisser. Irons-nous jusqu'à sa disparition ? Dans la division internationale du travail qui se met actuellement en place, cette production dans laquelle notre pays, par tradition et par passion, peut tenir une place très importante, doit-elle progressivement être transférée ailleurs ?

Certes, je n'ignore pas le succès de la Socata — la société de construction d'avions de tourisme et d'affaires — filiale de la S. N. I. A. S., mais vous n'ignorez pas non plus, monsieur

le ministre, qu'elle-même émet des réserves sur vos initiatives et que son succès sur les marchés extérieurs, pour être durable, doit s'appuyer sur un marché intérieur solide.

Est-ce le moment de l'affaiblir ? Est-ce le moment d'accentuer les risques de chômage, le déséquilibre de la balance commerciale ? Est-il même concevable, à notre époque, que l'accès des jeunes et des moins jeunes à une activité de loisir épanouissante, enrichissante et passionnante, soit à ce point fermé ?

Jamais l'aviation populaire, née en 1936 et œuvre du Front populaire, n'a été aussi vivement regrettée par tous ceux qui aujourd'hui, quelle que soit leur appartenance politique, s'en souviennent et veulent croire encore à la renaissance d'une aviation légère largement démocratisée.

Aussi, les socialistes vous demandent-ils très fermement de renoncer à votre politique suicidaire et aux mesures néfastes inscrites dans la loi de finances.

Le temps est venu, si vous avez réellement la volonté politique de sauver l'aviation générale, de vous reporter, monsieur le ministre, aux conclusions de l'ingénieur général Kungler dans son rapport sur « la place de l'aviation légère dans la nation », et d'être plus attentif aux avis de ceux qui, passionnés d'aviation, contribuent, par leur dévouement et leur compétence, à assurer sa survie.

Pour terminer — le temps qui m'est imparti est très insuffisant — je voudrais faire une observation concernant le choix des moteurs qui doivent équiper Airbus.

Le point faible de notre construction aéronautique civile réside dans la non-existence d'une industrie nationale produisant la totalité des éléments constitutifs des turbo-réacteurs dont notre aviation civile a besoin.

Notre pays se doit donc d'avoir, dans ce domaine, une stratégie s'appuyant nécessairement sur ce qui existe, c'est-à-dire la S. N. E. C. M. A. associée à General Electric, et visant à donner à notre industrie nationale une part de plus en plus importante dans la production des réacteurs.

Ce ne sont donc pas des considérations à court terme qui peuvent déterminer le choix du constructeur chargé de la motorisation des Airbus. Ce n'est donc pas à Air France qu'incombe la responsabilité d'effectuer un choix stratégique dans ce domaine.

Certes, sa direction joue le rôle qui est le sien en indiquant sa préférence pour le constructeur le mieux offrant, compte tenu de sa politique financière, économique et technique.

Mais il faut savoir que ce constructeur, Pratt et Whitney, en offrant à Air France des avantages financiers très importants, fait, lui, un choix stratégique. Ce n'est pas le marché immédiat — auquel la S. N. E. C. M. A. est associée à 27 p. 100 — qui est son objectif essentiel, mais davantage le débouché du CFM 56, auquel la S. N. E. C. M. A. participe à 50 p. 100, et les productions futures.

C'est donc la part croissante de notre industrie nationale dans la production de réacteurs qui est directement menacée. C'est bien là que se situe l'élément déterminant du choix qui s'impose en faveur de la S. N. E. C. M. A.

Le Gouvernement faillirait à ses responsabilités s'il se limitait au seul rôle d'arbitre. Il lui faut simultanément lancer la réalisation de l'A 200 Bi CFM 56, pour lequel les débouchés existent, et peser sur General Electric afin que les prix proposés à Air France soient plus proches de ceux de la concurrence que de ceux d'un marché protégé.

L'industrie française, nous en sommes tous certains, est capable de concevoir et de réaliser cet avion nouveau, concurrent de ses rivaux américains, mais il est nécessaire que soit mise très rapidement en œuvre une politique audacieuse d'investissement et d'embauche dans les sociétés maîtres d'œuvre, la S. N. I. A. S. et la S. N. E. C. M. A.

J'aurais souhaité, monsieur le ministre, aborder ce soir d'autres thèmes. Faute de temps, je conclurai pour laisser la parole à mes amis du groupe socialiste.

Il est certain que je peux profiter de la procédure des questions écrites, mais encore faudrait-il que je sois assuré qu'elles connaîtront un sort meilleur que celle que j'ai déposée le 14 décembre 1978. Je vais vous la rappeler puisque nous approchons de la date anniversaire. Nous ne serons pas conformistes et espérons que vous voudrez bien y répondre dès ce soir.

Elle était ainsi libellée : « Suite à l'offensive de l'administration américaine qui vise par la « dérégulation » à bouleverser la structure du trafic aérien et à instituer provisoirement une concurrence tarifaire qui conduirait à des déficits insupportables pour les compagnies aériennes, notamment Air France, M. Bernard Parmentier demande à M. le ministre des transports ce que le Gouvernement prévoit pour assurer la défense du transport aérien national et résister aux visées hégémoniques américaines. »

Depuis, d'autres faits sont intervenus. Une compagnie britannique va demander le droit d'ouvrir un trafic dans l'espace aérien européen, ce qui risque de porter préjudice aux sociétés nationales tant britanniques que françaises. Peut être pourriez-vous m'apporter des précisions et d'avance, je vous en remercie. (Applaudissements sur les travées socialistes. — M. Hugo applaudit également.)

**M. le président.** La parole est à M. Virapoullé.

**M. Louis Virapoullé.** Monsieur le ministre, je suis monté à cette tribune pour attirer, une fois de plus, votre attention sur l'une de nos préoccupations essentielles, à savoir le problème que posent nos liaisons aériennes.

Combien le chef de l'Etat lui-même a-t-il eu raison de dire que l'heure avait maintenant sonné de procéder au désenclavement de ce département lointain qu'est l'île de la Réunion ! Qui, en effet, pourrait contester que le désenclavement des départements d'outre-mer est une donnée économique primordiale qui doit reposer sur une volonté politique ferme, résolue et sans faille ?

L'aspiration profonde des 500 000 Français d'outre-mer que sont les Réunionnais est de briser, une fois pour toutes, le carcan de l'isolement et le masque de l'étouffement dans lequel ils sont, hélas, placés.

Ce problème, notre compatriote Raymond Barre, Premier ministre, l'a parfaitement compris et je voudrais, du haut de cette tribune, lui adresser mes plus vifs remerciements. C'est la première fois qu'un Gouvernement prend, dans le domaine des tarifs aériens relatifs au département de la Réunion, un engagement politique concret qui a, d'ailleurs, commencé à produire ses premiers fruits.

Vous avez vous aussi, monsieur le ministre, agi avec compétence et autorité, et l'histoire retiendra de vous l'homme qui s'est efforcé de concilier les parties en présence dans un climat de vérité des prix.

Je salue en vous le ministre courageux qui a eu le mérite d'ouvrir le dialogue et de provoquer la concertation.

Tous les Réunionnais, vous le savez, vous ont d'ailleurs répondu avec confiance et espérance. Il vous appartient de faire en sorte que cette route de la confiance ne se transforme pas en un chaos de désillusions. Notre vraie victoire à tous doit être non pas celle qui fait appel à la loi du plus fort, mais celle qui se situe dans le domaine du bon sens.

Les Réunionnais — je l'ai dit et je le répète — sont heureux et fiers de vivre sur cette terre si solidement attachée à la métropole. Ce droit d'être français nous impose, certes, des obligations, mais il doit aussi nous permettre de nous engager dans un courageux combat contre les préjugés et de proclamer la vérité sans faux-fuyant. Ce grand combat, qui doit être le nôtre comme le vôtre, doit rester avant tout, et par-dessus tout, celui de la clarté.

Il appartient au Gouvernement de mettre sur pied, et ce dans l'intérêt de la métropole comme dans celui de la Réunion, un véritable plan de développement de notre espace aérien qui soit à même de faire de cette île de 2 500 kilomètres carrés un miroir économique sur l'Océan indien.

Ce plan de développement repose lui-même sur deux éléments fondamentaux : en premier lieu, la définition de la ligne Réunion-Paris ; en second lieu, l'internationalisation de notre aéroport, tant à l'égard des grandes capitales européennes qu'à l'égard des capitales des pays en voie de développement.

Cette politique ambitieuse, fondée sur la défense de l'intérêt général, est la seule qui provoquera l'adhésion de tous, car elle permettra de faire de ce département lointain une terre d'ouverture sur les hommes et les idées.

Pour réussir dans cette noble tâche, monsieur le ministre, vous devez rester l'autorité de décision qui tranche avec courage dans le plus large climat de concertation.

En ce qui concerne la nature de la ligne Réunion-Paris, de deux choses l'une : ou bien il s'agit d'une ligne internationale permettant le jeu de la libre concurrence, ou bien, au contraire, nous sommes en présence d'une ligne intérieure liée à un monopole et dont l'exploitation repose non pas sur la recherche exclusive des bénéfices mais, en priorité, sur la notion de service public.

L'heure que nous vivons est donc celle d'un choix clair, précis et sans ambiguïté.

C'est ainsi que le ministre compétent que vous êtes doit prendre, eu égard à la ligne Réunion-Paris, les mesures fondamentales suivantes.

Il convient, tout d'abord, de faire procéder sans tarder à une étude précise qui permettra de définir le coût exact de la continuité territoriale revendiquée, à juste titre, par les Réunionnais. J'aimerais savoir, monsieur le ministre, la position que vous comptez adopter dans ce domaine.



En attendant le résultat de cette étude qui sera décisive, il vous appartient ensuite de contraindre la compagnie Air France, titulaire du monopole, à respecter la politique que vous vous êtes efforcé de définir clairement en présence de tous les parlementaires et de déjouer une fois pour toutes les fausses manœuvres.

Il n'est pas possible d'admettre qu'après avoir accepté une baisse des tarifs, Air France s'engage sur la route de la hausse, en se fondant sur une augmentation du prix des carburants qui serait de 171 p. 100 à la Réunion et de 80 p. 100 à l'île Maurice, alors que les vérifications qui ont été réalisées font apparaître de la façon la plus claire que la hausse n'a été que de 37 p. 100 à l'île Maurice où les avions d'Air France font le plein de carburant.

Il s'agit là, je vous le dis franchement, d'une pratique intolérable à laquelle nous ne pouvons et ne devons pas prêter main-forte.

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

**M. Louis Virapoullé.** Bien volontiers, monsieur le ministre.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, je voudrais répondre sans tarder aux remarques que vient de formuler M. Virapoullé. Je puis lui indiquer dès maintenant que l'étude sur le coût de la liaison sera faite et que les résultats en seront communiqués aux parlementaires de la Réunion.

Par ailleurs, lorsque je me suis rendu à la Réunion, j'avais reçu mandat du Premier ministre de régler un problème délicat. Des engagements ont été pris tant par moi-même, sur le plan politique, que par le président d'Air France, sur le plan des prix et sur celui des contraintes en matière de réservation et j'entends, comme vous, que ces engagements soient respectés.

Je vais faire vérifier si les augmentations annoncées sont justifiées ou non. Et si, comme vous me l'affirmez, les hausses annoncées par Air France en fonction de prix faux sont bien celles qui ont été retenues, les prix seront révisés. Le ministère des transports est tuteur d'Air France. Quelles que soient la puissance de la compagnie et l'autorité de son président, ils se doivent de respecter les engagements qui ont été pris. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., du C. N. I. P., de l'U. R. E. I. et certaines travées de la gauche démocratique.*)

**M. Charles Pasqua.** Très bien !

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur Virapoullé.

**M. Louis Virapoullé.** Monsieur le ministre, je suis le premier à vous remercier pour ces précisions que vous venez de donner publiquement devant la Haute Assemblée.

Je voudrais maintenant aborder le problème du billet « voyage pour tous ». Il s'agit là d'une institution qui doit devenir une réalité ; il appartient, en effet, à Air France de répondre à la loi de la demande dans un climat d'équité.

Il apparaît que, dans ce domaine, le nombre de places offertes ne correspond pas à ce qu'attendent les voyageurs. En outre, les prestations de services se détériorent de plus en plus. Enfin et surtout, le fait d'obliger le voyageur qui accomplit un trajet de plus de 20 000 kilomètres à préciser la date exacte de son retour est une obligation à la fois inhumaine et contraire au bon sens.

Il devient urgent, en conséquence, d'assouplir un tel système dans des proportions appréciables.

Une fois de plus, pouvez-vous me préciser, monsieur le ministre, la décision que vous espérez prendre dans ce domaine ?

Toujours dans le cadre de la ligne Réunion—Paris, deux mesures à caractère social se révèlent urgentes.

Il s'agit, d'une part, de l'institution en faveur des Réunionnais qui travaillent en métropole de tarifs « vacances » spéciaux, analogues à ceux qui sont accordés aux salariés métropolitains sur les lignes de chemin de fer.

D'autre part, il convient de permettre également à tous les retraités résidant à la Réunion de bénéficier, comme leurs homologues de l'hexagone, d'une réduction de 50 p. 100.

Humanisation, assouplissement, concertation, persévérance, contribution nationale, clairvoyance des Réunionnais, tel est le cadre dans lequel, en définitive, doit se situer l'exploitation de la ligne Réunion—Paris.

L'épanouissement économique de la terre natale de Leconte de Lisle repose aussi, il est grand temps d'en prendre conscience, sur la mise en place, dans un climat de concurrence, de lignes d'exploitation à travers le monde.

Département français de l'océan Indien, la Réunion doit vivre à l'heure des grandes capitales européennes et permettre en outre le rayonnement de la métropole à travers les pays tant de l'Afrique que de l'Asie.

Le plan Serieux établi, vous ne l'ignorez certainement pas, que les touristes, tant allemands que suisses, sont prêts à nous rendre visite en nombre appréciable à condition, cependant, que leurs compagnies puissent atterrir à Gillot.

Comment, dans ces conditions, hésiter à briser un système démodé et archaïque ?

Comment, par ailleurs, continuer à se réfugier derrière le paravent de l'absurdité, de l'incohérence et de l'inconscience ?

Cette ouverture sur le monde marquera la fin d'un passé révolu et le commencement d'un avenir prometteur et conforme à l'intérêt de tous.

Les Réunionnais, qui vous accordent leur plus grande confiance, attendent de vous, monsieur le ministre, des décisions audacieuses.

L'heure n'est donc plus celle du tâtonnement, mais celle de l'action.

Dans ce monde difficile et bouleversé, pour progresser et pour gagner, il faut non pas contempler les autres, mais agir au nom de la France.

Combien il est juste de dire — et ce sera le mot de la fin — que les vraies et grandes victoires doivent être remportées là où flotte le drapeau tricolore ! (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., du C. N. I. P., de l'U. R. E. I. et certaines travées de la gauche démocratique.*)

**M. le président.** La parole est à M. Tajan.

**M. Pierre Tajan.** Je me permets d'évoquer une fois de plus devant vous, monsieur le ministre, ce drame affreux que sont les accidents de la route. Je voudrais, ce soir, attirer tout particulièrement votre attention, ainsi que celle de la Haute Assemblée, sur l'analyse de quelques chiffres : en 1976, il y avait en France 14 000 morts ; en 1977, 13 800 ; en 1978, 12 137.

Si nous poussons plus loin l'analyse de ces chiffres, nous constatons qu'en 1976, sur les 14 000 décès, 8 500 s'étaient produits sur le réseau secondaire. En 1977, ce chiffre était identique ; en 1978, on en dénombrait encore 8 551. C'est un constat d'échec, et nous n'avons pas le droit de laisser plus longtemps se dérouler, par une négligence coupable, ce véritable drame.

Je sais, monsieur le ministre, que vous y êtes sensible.

Pourquoi cette hécatombe sur ce réseau secondaire, trop longtemps oublié ?

Parce que, dans les campagnes de notre pays où l'on croit vivre heureux, détendu, où l'on pense être en sécurité, où, depuis le temps des attelages hippomobiles et des chars à bœufs, on a toujours traversé les carrefours sans la moindre difficulté, un jour, par manque de signalisation, c'est l'accident fatal, l'accident très lourd, cet accident « qui n'arrive qu'aux autres ».

L'an dernier, j'avais pensé déposer une proposition de loi demandant une modification du code de la route en vue d'établir, 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, je n'ai donc pu utiliser cette procédure. Dès lors, je profite de la discussion du budget de l'équipement, comme je l'ai fait les années précédentes, pour évoquer à nouveau ce très douloureux problème.

Je vous avais demandé, monsieur le ministre, de donner aux départements et aux communes les moyens financiers pour qu'ils puissent décider d'une carte du réseau routier secondaire établissant quel est le chemin départemental ou vicinal le plus emprunté et qui est donc prioritaire. Les maires ruraux seraient en l'occurrence des auxiliaires précieux pour les services de l'équipement.

Je sais que vous avez donné des instructions dans ce sens et je vous en remercie, mais cette politique du coup par coup — vous le constaterez avec moi — ne produit pas les effets escomptés.

Je sais aussi que l'on va me rétorquer que la mise en place de tous ces panneaux qui fleurissent sur les routes devient inefficace parce que l'œil s'y habitue.

Pourquoi les automobilistes, qui les observent sur les routes nationales ou les autoroutes, ne les observeraient-ils pas sur les routes secondaires ? Pourquoi seul ce réseau en serait-il privé ?

Je sais que la mise en place systématique de ces panneaux coûterait fort cher.

Mais la vie, monsieur le ministre — nous le savons tous — n'a pas de prix, d'autant que les 126 000 blessés et les 8 551 morts que l'on a dénombrés cette année sur ce réseau coûtent à la

collectivité 2 000 milliards de centimes par an ; le chiffre peut être vérifié. Il m'est pénible de parler finances quand c'est un drame humain qui se joue.

Monsieur le ministre, écoutez ceux qui l'ont vécu, écoutez ces handicapés, écoutez ces orphelins, écoutez ces familles à jamais meurtries, écoutez ce qu'ils disent et prenez les mesures nécessaires pour épargner à d'autres le calvaire qu'ils subissent.

Ne pourriez-vous pas, dans quelques départements, mettre en place une signalisation systématique des carrefours ? Vous vous apercevriez alors qu'on peut arriver à réduire substantiellement cette hécatombe.

Depuis plusieurs années, le nombre des morts sur le réseau secondaire n'a pas varié. Ne continuons pas, comme je l'ai déjà indiqué, par une négligence coupable, à laisser se perpétuer cette tragédie.

Disraeli disait : « La vie est trop courte pour être petite. »

Sachons, dans notre société de progrès, mettre les moyens financiers à la hauteur de ce que nous voulons sauvegarder : la liberté, la dignité, l'intégrité physique de la personne humaine, mais, avant tout, gage de nos valeurs, la vie humaine, vie humaine qui, avant d'être une espérance pour l'avenir, est pour le présent une exigence. (*Applaudissements sur certaines travées de la gauche démocratique ainsi que sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., de l'U. R. E. I. et du C. N. I. P.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pouille.

**M. Richard Pouille.** Mon ami M. Albert Voilquin, qui est souffrant, m'a chargé, monsieur le ministre, de vous faire part de ses préoccupations sur le programme routier de la région lorraine. Je le fais d'autant plus volontiers que tous les sénateurs des quatre départements de la Lorraine partagent les préoccupations d'Albert Voilquin.

La Lorraine a été durement frappée par la crise économique, principalement dans les secteurs sidérurgique et textile. Les Lorrains ont fait appel à la solidarité nationale, mais ils se sont également mobilisés pour faire front et mettre en œuvre un vaste programme de sauvetage, de restructuration et de développement. Ce programme régional fait largement appel aux participations financières de la région et des départements et il comporte d'importants projets routiers.

Ces projets visent trois objectifs principaux.

Le premier est le désenclavement de la Lorraine en Europe dans l'axe Nord—Sud, en particulier avec l'autoroute Lorraine—Bourgogne, mais également dans l'axe Est—Ouest avec la mise à quatre voies de la route nationale 4.

Le deuxième objectif est une meilleure desserte interne assurant, d'une part, le désenclavement du nord de la Lorraine, les secteurs miniers et sidérurgiques de Longwy vers Thionville et Metz et, d'autre part, le désenclavement du sud par la voie express Nancy—Epinal en direction de Besançon et par des liaisons plus faciles entre Lunéville et Saint-Dié.

Le troisième objectif est plus régional ; il concerne les accès aux zones industrielles.

Revenons maintenant à l'autoroute Lorraine—Bourgogne. Mon ami M. Berchet a tout à l'heure ouvert le feu avec le département de la Haute-Marne, qu'il représente ; celui-ci étant très proche de la Lorraine, je ne peux qu'embrayer derrière lui, même si l'autoroute n'existe pas encore.

Dès le départ, la région Lorraine a mobilisé d'importants crédits et a fait de cette autoroute Lorraine—Bourgogne une priorité régionale, car elle s'est rendu compte que c'était un atout indispensable pour son renouveau économique.

M. Valéry Giscard d'Estaing lui-même précisait en 1974 que l'autoroute Lorraine—Bourgogne ferait de la Lorraine le « point de passage obligé » — j'insiste sur cette formule, car c'est ce que nous recherchons — entre la Ruhr et Lyon. Il reconnaissait qu'il s'agissait d'un objectif, certes, ambitieux, mais tout de même raisonnable.

A la suite de ces espoirs, la Lorraine a donc mobilisé ses crédits. Le décret d'utilité publique a été pris en mars 1978. Le traité de concession a été paraphé par M. le Premier ministre le 24 juillet 1978 et des démarrages partiels, certes, insuffisants ont eu lieu, qu'il s'agisse de l'étoile de Langres ou de l'échangeur de Toul. Des acquisitions et des débuts de réalisation se sont manifestés entre Toul et Allain-Colombey. Il manque maintenant aux concessionnaires le feu vert total pour lancer les emprunts nécessaires à la réalisation globale. Il faudrait également — M. Berchet l'a déjà souligné — lever l'incertitude en ce qui concerne le tronçon qui se situe entre Allain-Colombey et Montigny-le-Roi. La réalisation de ce tronçon aurait l'énorme avantage de dégager la ville de Neufchâteau, chère à M. Albert Voilquin, qui est maintenant un lieu de bouchons permanents pendant la période des vacances.

La qualité de l'autoroute qui sera réalisée fait également l'objet de controverses. J'ai noté, tout à l'heure, avec plaisir

que vous aviez chargé le conseil général des ponts et chaussées d'étudier à nouveau ces différents problèmes autoroutiers en vue d'obtenir des économies par des procédés un peu plus simples. Or, ces économies peuvent être substantielles. Le mieux est souvent l'ennemi du bien. Nous avons vu souvent des projets bloqués parce qu'ils étaient trop ambitieux.

J'ai en mémoire — je ne le regrette pas puisque c'est fait — aux environs de Nancy des installations d'échangeurs qui ont coûté très cher. Je reconnais qu'une meilleure concertation entre les techniciens, qui dépendaient de l'équipement à l'époque et qui dépendent maintenant de votre ministère, aurait permis d'ajouter à ces réalisations de nombreux kilomètres de routes.

On a reproché également à cette autoroute de traverser une zone creuse et l'on a argué que, en raison de la faible rentabilité de l'autoroute Paris—Metz, on risquait de se retrouver devant un résultat semblable. Aussi la région, sur ses propres deniers, a-t-elle lancé des opérations de comptage. Déjà sur quatre mois nous avons décompté une moyenne journalière de 11 800 véhicules avec des pointes, journalières également, de 20 000 véhicules.

Un autre problème provient de la société Scetauroute. Le concessionnaire, dès le départ, avait cru à une réalisation rapide en voyant la volonté de la région de lancer cette opération et avait mis en place un maître d'œuvre, Scetauroute, dont les agences de l'Est, à Nancy, Chaumont et Troyes, groupaient quelque 103 ingénieurs, techniciens et employés fin 1977. En 1978, les insuffisances d'autorisations d'emprunts accordées à la société concessionnaire ont entraîné une première réduction d'effectifs. Ces retards font évidemment craindre aux agents de cette société d'autres mesures du même genre.

Mais je ne m'attacherai pas seulement aux agents de Scetauroute ; je pense également aux élus. A partir du moment où le maître d'œuvre est obligé de débaucher ou d'envoyer ses agents ailleurs, on commence à craindre le pire.

Jusqu'à présent, des tranches fermes ont été lancées ; il faut les concrétiser et passer la tranche optionnelle d'Alain-Colombey à Montigny en tranche ferme.

Je reconnais, monsieur le ministre — je suis entièrement d'accord avec vous — qu'il ne faudra la passer en tranche ferme qu'autant que l'on aura cherché vraiment la solution la mieux adaptée à ce secteur, même s'il faut attendre un mois ou deux ; le problème n'est pas là. Le problème est de savoir que, finalement, cette tranche sera réalisée comme les autres, même si, dans un premier temps, on ne réalise pas l'ensemble des ouvrages. Ce qui importe, avant tout, c'est qu'un ruban continu, même s'il n'est pas le ruban de l'autoroute définitive, puisse joindre Nancy à Dijon.

A Vittel, d'ailleurs, M. le Premier ministre avait annoncé que l'autoroute Lorraine—Bourgogne ne tomberait pas en queue. Nous faisons la plus grande confiance à M. le Premier ministre et nous savons, monsieur le ministre, que vous en tiendrez également compte.

Les autres dossiers de la Lorraine touchaient à d'autres réalisations de liaison. MM. Berchet et Amelin, qui sont très proches de notre région, ont abordé ce problème et, sur ce point encore, je suis en accord avec leur raisonnement.

Quant à la R.N. 4, un effort important a été réalisé à Stainville ; la région l'accompagnera, même si des réticences risquent au début de se faire sentir. L'ouverture que vous avez faite a maintenant été comprise et, si le département de la Meuse ne peut pas, à lui seul, assurer la couverture des participations demandées aux collectivités locales, les autres départements y suppléeront.

Le détournement de Lunéville est déjà partiellement prévu dans le cadre du plan Vosges. Nous en prenons acte et souhaitons là aussi, malgré la rigueur de l'annualité du budget, que l'on puisse compter sur un certain programme.

Enfin, le problème important, que vous connaissez également très bien, est celui que pose le contournement de Toul, où les travaux déjà en cours déboucheront malheureusement sur la pleine nature.

En ce qui concerne le sud, les travaux de la voie express reliant Nancy à Epinal doivent se poursuivre. Nous vous en avons déjà parlé ; il s'agit du tronçon de Flavigny à Charmes et de celui de Lunéville à Saint-Dié.

Tous ces éléments positifs nous rassurent ; nous aimerions toutefois recevoir une confirmation de programmation plus nette, ne serait-ce que pour être en mesure d'échelonner nos participations régionales en fonction de celles de l'Etat sur les années à venir.

Vous ne pouvez, monsieur le ministre, décevoir l'effort consenti par les Lorrains. Ils participent déjà, dans la limite de leurs possibilités financières à la vie d'une région durement frappée ; ils sont prêts à poursuivre et à vous aider à les sortir de cette situation difficile.

Vous pouvez nous procurer les outils de sauvetage et nous saurons les utiliser pour la reconversion de notre région.

Par ailleurs, je suis chargé par mes collègues du groupe des républicains et indépendants de dire quelques mots sur l'actuel et délicat problème de la grève des aiguilleurs du ciel.

Il fut un temps où les fonctionnaires français, très fiers de servir leur pays, étaient les premiers à aider à son développement. A l'heure actuelle, il est très mal compris que, en n'encourant aucune responsabilité, certains fonctionnaires profitent du service public pour mettre en grande difficulté l'économie du pays.

Nous nous associerons donc à toutes les dispositions qui permettront de remettre en état, le plus vite possible, des services que nous attendons tous. (*Applaudissements sur les travées de l'U. R. E. I. et du C. N. I. P. — M. Beaupetit applaudit également.*)

**M. le président.** Monsieur Longequeue, votre groupe a épuisé son temps de parole, mais, en application des dispositions de l'article 36, alinéa 6, du règlement du Sénat, je considère que votre intervention est nécessaire à l'information du Sénat et je vous donne la parole, en vous demandant d'être bref.

**M. Louis Longequeue.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen du budget des routes me conduit à vous exprimer aujourd'hui une double inquiétude fondée autant sur les chiffres que vous nous présentez que sur les orientations que vous nous proposez.

Ma première inquiétude est de portée générale. J'observe que le budget des routes pour 1980 marquera une stagnation, sinon une régression, dans la politique de modernisation du réseau routier, tant national que départemental ou communal. En effet, si les autorisations de programme consacrées au développement du réseau routier national progressent de 16 p. 100 environ, les crédits de paiement correspondants n'augmenteront que de 4 p. 100, ce qui signifie en réalité une réduction du volume des travaux. Car, vous le savez, monsieur le ministre, il n'est guère satisfaisant d'accroître les possibilités d'engagement si les moyens financiers permettant de couvrir les dépenses ne suivent pas. On risque ainsi de traîner longtemps des projets ou de ne les réaliser que par fractions si limitées qu'ils perdent une partie de leur efficacité. On allonge également le délai de paiement des entreprises qui sont ainsi incitées à majorer leurs prix.

De plus, cette augmentation des dotations budgétaires affectées au réseau national s'effectue pour partie au détriment des sommes consacrées à l'amélioration des voiries gérées par les collectivités locales, ce qui aboutira en définitive à un transfert de charges qui pèsera alors sur les dotations globales d'équipement des années à venir.

C'est dans ce contexte déjà difficile que je voudrais situer ma seconde inquiétude. Je ne vous étonnerai sans doute pas, monsieur le ministre, en vous disant qu'elle concerne le Limousin, mais aussi, et au même titre, l'ensemble des régions dont l'axe de desserte routière principale est la nationale 20.

Bien que bénéficiant d'une priorité reconnue depuis de nombreuses années au travers de plans successifs d'aménagement du territoire, la modernisation de cette artère routière majeure prend du retard. Elle a bien évidemment souffert de la concurrence des programmes autoroutiers qui l'encadrent à l'Ouest comme à l'Est, mais qui laissent entre eux une vaste zone dont le désenclavement est une nécessité économique. Or cette zone comprend non seulement le Limousin, mais aussi toute la région au sud de Vierzon, l'ouest du Massif central et une fraction importante du Sud-Ouest, notamment le Quercy et une partie du Périgord. Il est vital pour cet ensemble géographique de disposer d'une liaison routière rapide avec Paris, sans laquelle, en outre, une bonne partie des décisions annoncées récemment dans le cadre du grand Sud-Ouest perdrait beaucoup de son efficacité.

En ce qui concerne plus particulièrement Limoges et le Limousin, il faut savoir que les efforts patients et ininterrompus entrepris depuis un quart de siècle pour doter le chef-lieu de la région des équipements d'infrastructure — université, C. H. U., équipement industriel — lui permettant de jouer pleinement son rôle économique et culturel s'avèreraient inutiles si la desserte routière n'était pas assurée dans de bonnes conditions. La R. N. 20 est à cet égard déterminante.

Si sa modernisation n'intervient pas rapidement, Limoges et sa région verront leur développement compromis. Au cours de ses vingt siècles d'histoire, Limoges a évolué en fonction de l'importance du nœud de communications qui l'avait 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<sup>e</sup> 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.

Les conséquences économiques des travaux d'équipement routier dont je sais qu'ils sont coûteux, ne sont pas hypothétiques. Elles sont aisément mesurables sur le plan de l'activité de la région. C'est ainsi que les améliorations déjà intervenues sur le trajet Limoges—Brive ont entraîné, entre 1977 et 1978, une augmentation du trafic de 14 p. 100, alors que la moyenne nationale n'est que de 3,9 p. 100. De même la réalisation de l'autoroute Tours—Poitiers a permis un accroissement d'environ 40 p. 100 du trafic automobile au nord de cette dernière ville.

Dans ces conditions il apparaît clairement que si rien n'était fait dans un délai relativement bref sur la nationale n° 20, notamment entre Limoges et Vierzon, tronçon qui s'intègre pour partie dans le schéma routier du Massif Central, le risque de détournement de trafic vers d'autres axes routiers ou autoroutiers serait grand.

Or, de quels travaux s'agit-il ? Vous savez, monsieur le ministre, que les parlementaires des quatorze départements concernés par la route nationale 20 ont constitué une association, comprenant des représentants de tous les groupes politiques pour appeler l'attention des pouvoirs publics sur l'urgence de l'aménagement de cette voie jusqu'alors presque délaissée.

Au sein de cette association, mes collègues du Sénat m'ont chargé de les représenter et c'est à ce titre que j'ai pu, grâce à des renseignements aimablement fournis par vos services, effectuer une étude sommaire de la situation actuelle de cette route nationale et des travaux à y réaliser.

Entre Vierzon au Nord et la frontière espagnole, la R. N. 20 s'étire sur 670 kilomètres à travers les départements du Cher, de l'Indre, de la Haute-Vienne, de la Corrèze, du Lot, de Tarn-et-Garonne, de la Haute-Garonne et de l'Ariège, ainsi que des Pyrénées-Orientales.

Sur cette longueur, 107 kilomètres sont utilisables actuellement, dans une conception autoroutière c'est-à-dire comportant quatre voies avec séparation centrale. En 1980, la mise en service d'une section de l'autoroute A 61 Toulouse—Bordeaux qui doublera la nationale 20 sur 38 kilomètres permettra de porter cette longueur à 145 kilomètres, c'est-à-dire à 22 p. 100 du trajet.

En plus, quatre kilomètres sont équipés pour une circulation à quatre voies sans terre-plein central et 32 kilomètres à trois voies. Tout cela pour constater que plus de 426 kilomètres subsistent à deux voies sur cet itinéraire, c'est-à-dire 63 p. 100, ce qui est très préoccupant.

Nous souhaiterions savoir ce que nous réserve l'avenir.

Si mes renseignements sont exacts, des études sur 260 kilomètres seraient en cours à différents stades allant de l'examen préliminaire à l'avant-projet détaillé, principalement dans les départements du Cher, de l'Indre, de la Haute-Vienne et accessoirement du Lot.

Cependant, aucune prévision de réalisation correspondante n'est envisagée et il reste 150 kilomètres pour lesquels rien n'est fait ni prévu même à long terme.

Cet axe routier chargé d'histoire — il était emprunté jadis par des pèlerins de l'Europe du Nord se dirigeant vers Saint-Jacques-de-Compostelle — devrait, dans un avenir proche, jouer un rôle de plus en plus grand puisque, reliant Paris à Bourg-Madame, il constitue une voie d'accès importante vers l'Andorre et l'Espagne.

Le Gouvernement espagnol a sans doute apprécié l'intérêt de cette liaison internationale puisqu'il a accepté, par l'accord de Madrid du 9 juin 1978, de financer la construction d'un ouvrage d'art au-dessus de la route nationale 20 pour permettre à ses ressortissants de rejoindre l'enclave de Llívia.

La mise en œuvre de programmes prioritaires, et notamment du programme n° 5 concernant le Massif Central, avait fait naître des espoirs. Elle a permis quelques réalisations, notamment au sud de Limoges. Mais les crédits attribués au compte-gouttes ont été jusqu'alors trop insuffisants par rapport aux besoins. La déclaration de M. le Président de la République le 15 novembre dernier, à Foix, annonçant l'élargissement de la route nationale 20 Paris—Limoges—Toulouse—Foix—Bourg-Madame à deux fois deux voies est-elle le prélude d'un effort plus significatif ? Nous le souhaitons vivement.

La priorité dans les travaux à réaliser devrait porter sur le tronçon Vierzon—Limoges où le trafic est très souvent à la limite de saturation, notamment sur les points les plus noirs représentés par la déviation d'Argenton, celle de Limoges — principal obstacle entre Toulouse et Paris — et le tronçon La Croisière—Limoges, qui fait également partie de l'itinéraire Centre—Europe—Atlantique.

Je dois rappeler que Limoges sera bientôt la seule capitale régionale et la seule ville de plus de 100 000 habitants à n'être desservie par aucune autoroute. Je ne saurais non plus passer sous silence l'urgence des travaux à effectuer sur le tronçon Limoges—Bellac de la route nationale 147 ainsi que sur la route nationale 21, construite au XVIII<sup>e</sup> siècle par l'intendant Tourny, d'abord dans sa partie limousine quand il siégeait à Limoges, puis dans sa partie Aquitaine lorsqu'il administra cette province.

Monsieur le ministre, vous connaissiez déjà les problèmes que je viens de vous exposer. Je souhaite que sur les tronçons de la nationale 20 ayant fait l'objet d'une étude détaillée, les travaux soient entrepris dans les meilleurs délais et qu'en outre, les études en cours soient accélérées afin qu'elles débouchent rapidement sur l'engagement des travaux correspondants. De votre décision, monsieur le ministre, dépendra pour une large part le développement de régions un peu oubliées et peut-être même à la limite leur survie. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Monsieur Ceccaldi-Pavard, votre groupe a épuisé le temps de parole qui lui était imparti, mais, en application de l'article 36, alinéa 6, du règlement, j'estime que votre intervention est nécessaire à l'information du Sénat et je vous donne la parole.

**M. Pierre Ceccaldi-Pavard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, plusieurs de nos collègues, cet après-midi, vous ont rappelé l'article 6 de la loi du 6 mai 1976 qui stipule que « la région d'Ile-de-France définit la politique générale de la circulation et des transports des voyageurs, et assure sa mise en œuvre. »

En fait, grâce à des prorogations successives, le régime des transports parisiens est toujours régi par l'ordonnance du 16 janvier 1959 et, pour permettre cette application du fameux article 6, un projet de loi a été déposé.

Les espoirs que vous aviez formés lors de la discussion budgétaire à l'Assemblée nationale de voir votre projet de loi adopté avant la fin de la session ayant été déçus, une disposition de la loi de finances rectificative proroge pour deux années, jusqu'à la fin de 1980, les dispositions antérieures.

Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, confirmer cet après-midi à notre collègue M. Michel Giraud, président du conseil régional d'Ile-de-France, que, dans le collectif de 1980, des crédits supplémentaires seraient prévus pour réactualiser les crédits d'Etat destinés à combler le déficit de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue.

Mais revenons, monsieur le ministre, à votre projet de loi qui, c'est le moins qu'on puisse dire, ne suscite pas l'enthousiasme des élus régionaux. Pensez-vous, monsieur le ministre, qu'une transformation du système actuel du syndicat des transports parisiens en un nouvel établissement public sous la responsabilité du conseil régional réglerait le problème des transports en région parisienne ?

Certes, financièrement, l'Etat pourrait se désengager peu à peu, les élus locaux prenant la responsabilité d'augmenter le module pour diminuer la charge des collectivités. Mais cela s'arrête là.

Ne croyez-vous pas qu'il faudrait saisir cette occasion pour apporter un changement radical dans l'organisation des transports routiers et par chemin de fer en région d'Ile-de-France ?

Le Gouvernement semble vouloir qu'à terme la région parisienne soit traitée sur un pied d'égalité avec la province. Cette intention est louable et, sans nul doute, tous les parlementaires de province applaudiront à une telle réforme. Le sénateur d'Ile-de-France que je suis s'associerait volontiers à ces applaudissements, mais à une condition, monsieur le ministre, c'est que les élus de la région parisienne aient les mêmes pouvoirs sur les transports de leur région que leurs collègues de province sur les leurs.

La mise en œuvre de la politique régionale de circulation et des transports de voyageurs, prévue par la loi de 1976, ne pourrait être pleinement assurée par le conseil régional d'Ile-de-France que si ce dernier, et non l'Etat, contrôlait la gestion des transports en commun de la région parisienne. Cela suppose, bien entendu, une réforme profonde de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue.

Je ne méconnaissais pas la hardiesse d'une telle proposition et la complexité de sa mise en œuvre, qui demanderait certainement un long délai, mais je suis persuadé qu'à terme c'est la seule solution qui permettrait un développement harmonieux, sous la responsabilité des élus locaux, des transports en commun de la région d'Ile-de-France.

Le projet de loi que vous avez déposé ou tout autre projet du même genre qui module les répartitions du déficit ne m'apparaît que comme un replâtrage financier et non comme

un projet dynamique susceptible, à terme, de donner satisfaction aux usagers de la région parisienne, car au-delà des règles juridiques, au-delà des problèmes de financement, c'est aux usagers qu'il faut penser.

Actuellement, vous le savez, monsieur le ministre, nombre de ces usagers sont mécontents et vous ne m'en voudrez pas d'évoquer une nouvelle fois, dans cette enceinte, les déboires de la ligne S.N.C.F. Paris—Dourdan.

Avant septembre 1978, les usagers n'étaient, certes, pas enthousiastes d'être entassés dans des rames Etampes—Dourdan qui se scindaient à Brétigny, mais au moins ils partaient et arrivaient à l'heure.

Dans un souci, dont nous nous félicitons, d'améliorer leur confort, la S.N.C.F. a établi une nouvelle grille et des rames distinctes pour Etampes et pour Dourdan ont été mises en service.

En septembre 1978, les malheurs commencent. Certes, il y a plus de trains, plus de rames, mais les retards s'accroissent, les trains sont supprimés au dernier moment, des arrêts supplémentaires à Savigny et Sainte-Geneviève sont créés. La S.N.C.F. et vous-même, monsieur le ministre, demandez aux usagers de patienter, la jonction Invalides—Orsay, prévue pour l'été, devant tout arranger.

La liaison est réalisée et, en septembre de cette année, c'est la catastrophe : les trains ne sont pas annoncés, les retards sont ahurissants, les voyageurs sont victimes des perturbations de toute nature. Les usagers, groupés au sein d'une association, l'A.D.V.O.R., prennent avec les élus le « train de la colère ».

Certes, reconnaissons-le, après deux mois, les horaires sont mieux respectés, mais au moindre incident tout est déréglé, la grille établie étant vraiment trop fragile.

Or, nous savons que le trafic doit encore augmenter. Pour faire face à cet accroissement, ne convient-il pas, monsieur le ministre, de faire un effort immédiat dans deux directions ?

Premièrement, en intensifiant les commandes de rames à étages pour la banlieue sud-ouest, et notamment pour la ligne Etampes—Dourdan. L'accroissement du nombre de places dans de telles rames permettrait sans doute de revenir à la solution d'un train commun Etampes—Dourdan, de diminuer ainsi la fréquence des trains et de consolider la grille.

Deuxièmement, ne faudrait-il pas prévoir, dès maintenant, la construction de deux voies supplémentaires entre Juvisy et Savigny ? D'après les techniciens, c'est une nécessité absolue pour assurer la régularité du transport.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le sénateur.

**M. Pierre Ceccaldi-Pavard.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

**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 président, je voudrais répondre à M. Ceccaldi-Pavard et, en même temps, à M. Berrier, dont je suppose qu'il s'entretient avec M. Péliissier, président de la S.N.C.F., à qui je viens de demander de venir pour faire le point.

Comme l'indiquait M. Ceccaldi-Pavard, sénateur-maire de Dourdan, il est évident que l'adjonction de deux voies aux quatre voies existantes de la ligne ferroviaire reliant Juvisy à Savigny est une solution qui, à moyen terme, peut résoudre les problèmes posés en matière de capacité de transport dans la banlieue Sud-Ouest.

Ce problème est, vous le savez, monsieur le sénateur, très complexe. Malgré les difficultés, il conviendrait que la région d'Ile-de-France le prenne en compte parmi ses priorités, mais, en attendant la réalisation de ces travaux, il faut que les capacités de transport soient adaptées au nombre de voyageurs. Or, les rames à deux étages qui existent ne peuvent pas passer sous tous les ponts, d'où la nécessité de lancer de nouveaux programmes. Cela a été fait, mais il faudra attendre deux ans, je crois, pour que les premières voitures soient affectées à cette ligne.

Je tenais néanmoins à vous dire, parce que vous aviez déjà attiré mon attention à l'occasion d'une question orale, ici-même, qu'à votre diligence le maximum a été fait, mais ce qui est réalisé n'est pas de nature à résoudre parfaitement, dans l'immédiat, le problème pour les usagers dont la situation est quotidiennement très difficile.

Je pense que nous aurons à nouveau l'occasion de faire le point pour voir comment doit être organisée la circulation des trains de grandes lignes et des trains de banlieue dans ce secteur extrêmement étroit.

D'autre part, je pense que ce que vous avez considéré comme fragile, et qui l'a été de fait, la liaison Orsay—Invalides, est



maintenant mieux dominé et que les problèmes, disons de jeunesse, du nouveau système seront bientôt un mauvais souvenir du passé.

**M. le président.** Je ne regrette pas, monsieur Ceccaldi-Pavard, de vous avoir donné la parole, car cela a permis à M. le ministre d'apporter au Sénat des précisions importantes.

Maintenant, il vous faut conclure.

**M. Pierre Ceccaldi-Pavard.** Je conclurai, monsieur le président, en remerciant M. le ministre de ses informations et de la préoccupation qu'il manifeste pour cette ligne.

Vous avez déjà fait preuve de beaucoup de sollicitude pour la ligne Paris—Dourdan. Les assurances que vous venez de nous donner permettront, je l'espère, aux malheureux voyageurs qui empruntent la ligne Paris—Dourdan de prendre patience. (*Applaudissements sur certaines travées de l'U.C.D.P., du R.P.R., du C.N.I.P. et de l'U.R.E.I.*)

**M. le président.** Monsieur Billiemaz, avant de vous donner la parole, je dois vous indiquer que votre groupe a presque épuisé son temps de parole. Je vous prie donc d'être bref.

**M. Auguste Billiemaz.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous m'excuserez, parce que je vais parler un peu de ma région.

C'est une région que M. le ministre connaît bien, mais qu'il a complètement oubliée. Aussi je voudrais attirer son attention sur le trafic de ses routes et sur les conséquences de l'ouverture au trafic du tunnel du mont Blanc.

En 1956, avant d'autoriser le Gouvernement à ratifier l'accord franco-italien pour le percement du tunnel du mont Blanc, la commission des transports du Sénat avait envoyé quelques-uns de ses membres, ainsi que les parlementaires des départements intéressés, faire une enquête sur les conséquences de l'ouverture du tunnel sur le trafic des routes qui conduisent traditionnellement en Italie.

Cette commission a donné un avis favorable à la ratification, à condition que des crédits suffisants soient déblocqués pour améliorer, si possible, ces routes et les maintenir en bon état, afin que leur trafic ne soit pas détourné par cette nouvelle voie.

Elle a aussi demandé que soient améliorées et élargies les routes conduisant à ce tunnel, pour l'écoulement normal du trafic.

Qu'en est-il devenu quinze ans après ? Seule la Haute-Savoie a bénéficié de crédits pour la construction de l'autoroute du mont Blanc Chamonix—Annemasse, qui permet d'écouler facilement le trafic dans ce département.

Malheureusement, 80 p. 100 de ce trafic traversent le département de l'Ain par les routes nationales n° 84 et 504. Ce sont des routes ordinaires à deux voies, complètement submergées par un flot de 15 000 à 20 000 véhicules par jour, dont de 4 000 à 5 000 camions.

La circulation y est presque impossible et doubler un véhicule sur ces routes pose un véritable problème.

Les habitants des villes et des villages traversés vivent dans un véritable enfer et sont de plus en plus inquiets pour leur sécurité et celle de leurs enfants. Conduire un enfant à l'école et traverser la rue relève du domaine de l'acrobatie.

Le nombre des accidents, des blessés, des morts ne se compte plus. Telle est la situation actuelle sur les routes nationales n° 84 et 75 dans l'Ain.

Depuis plus de quinze ans, le Gouvernement, pour calmer la population et l'inquiétude des parlementaires, a promis de faire une autoroute A 42, qui doublerait la nationale n° 84, dont le tronçon Annemasse—Châtillon-de-Michaille a été confié à la société des autoroutes du Mont-Blanc et le tronçon Châtillon-de-Michaille—Pont-d'Ain—Lyon à la société autoroutière Paris-Rhin-Rhône — S. A. P. R. R. — ainsi que l'autoroute F 42, Pont-d'Ain—Mâcon, qui doublerait la nationale n° 75 et éviterait la ville de Bourg.

Monsieur le ministre, depuis dix ans, les parlementaires de l'Ain sont tous intervenus pour leur réalisation.

Malgré les promesses du ministre de l'équipement, qui nous avait d'abord garanti que ces autoroutes seraient terminées en 1979, voilà trois ans, M. Fourcade, ministre de l'équipement de l'époque, ainsi que le ministre des finances et du budget, nous ont annoncé que les crédits étaient toujours maintenus, mais que la réalisation était repoussée à 1981.

Je vous avoue que malgré les promesses formelles des ministres et leurs confirmations par lettre, je reste très sceptique.

Pourquoi ? Parce qu'un haut fonctionnaire du ministère de l'équipement expliquait, à la foire de Lausanne, en montrant une belle carte, les futurs moyens de communication entre la France et la Suisse. Il a déclaré que la A 42 confiée à la S. A. P. R. R. ne pourrait réellement être mise en chantier avant 1982-1983,

car on avait demandé, à cette société, de construire en priorité les autoroutes de l'Est — les habitants de cette région sont satisfaits, mais pas nous ! — qu'on mettrait une petite équipe sur ce tronçon pour nous faire patienter et, selon son expression, qu'on creuserait avec un tire-bouchon la première galerie du tunnel de Chamoise. On a fait appel à une équipe plus importante, mais ce tunnel ne pourra pas être livré à la circulation avant 1984-1985.

Quant au désir du conseil général et des parlementaires de voir exécuter en priorité le tronçon Pont-d'Ain—Bellegarde, c'est malgré les promesses, le tronçon Annemasse—Châtillon-de-Michaille, confié à la société du tunnel du Mont-Blanc, qui sera réalisé d'abord parce que cette société a terminé l'autoroute Chamonix—Annemasse.

Où en est l'autoroute A 42 ? Dans le secteur de Lyon — le tronçon Lyon—Pont-d'Ain — on a réalisé quelques ouvrages mais ce tronçon très important pour décongestionner Lyon ne sera pas « livré » avant 1982-1983.

Devant toutes ces promesses jamais tenues, monsieur le ministre, j'ai peur que les riverains de la route nationale n° 84, les habitants de Nantua et de Bellegarde, ne se fâchent réellement.

Quant à ceux de Bourg, dont vous connaissez déjà le souhait de voir réaliser rapidement le détournement de cette ville, ils vous ont demandé un déblocage spécial de crédits et leurs réactions risquent d'être très vives. Je souhaite ardemment, monsieur le ministre, que vous puissiez les satisfaire dans un bref délai.

Ces problèmes sont urgents et j'aimerais vous entendre confirmer que leur solution interviendra bientôt.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** M'autorisez-vous à vous interrompre, monsieur Billiemaz ?

**M. Auguste Billiemaz.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je voudrais répondre à la fois à M. Billiemaz qui est rapporteur d'un budget dont j'ai la charge et à un certain nombre de sénateurs qui ont évoqué le problème du calendrier des réalisations autoroutières.

Un certain nombre d'opérations sont en cours et celles-ci seront terminées. Vous ne devez nourrir aucune inquiétude à cet égard. Il n'est pas question de laisser des tronçons d'autoroutes « dans la nature ». Cela serait stupide. Cette réponse ne vous concerne pas, d'ailleurs, monsieur Billiemaz, elle s'adresse à plusieurs de vos collègues qui ont évoqué cette question.

Mais d'autres questions m'ont été posées à propos d'autoroutes dont les travaux ne sont pas encore engagés. Je signale à ce propos que doit se tenir le 20 décembre, à l'hôtel Matignon, une réunion interministérielle où les opérations à lancer en 1980 seront arrêtées. Nous sommes actuellement en pleine discussion.

Je me suis permis de vous interrompre pour expliquer que je ne suis pas capable, aujourd'hui, de répondre à toutes les questions précises qui me sont posées sur ce point car les décisions ne seront prises que dans quinze jours. Je sais ce que je demande mais j'ignore ce qui en sera retenu.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur Billiemaz !

**M. Auguste Billiemaz.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette réponse, mais nous avons déjà entendu faire tellement de promesses que je voudrais au moins que celle-là se réalise.

**M. Bernard Legrand.** Pour une fois, il n'y a pas eu de promesse !

**M. Auguste Billiemaz.** Voilà où nous en sommes pour les routes du Nord du département.

Malheureusement, monsieur le ministre, l'avenir est très sombre pour nous.

Vous vous êtes rendu en Savoie, voilà quelques mois, pour tranquiliser les Savoyards sur les conséquences qui résulteront pour eux de l'ouverture du tunnel de Fréjus. Vous n'avez pas daigné venir dans l'Ain, malgré vos promesses.

Monsieur le ministre, vous avez commis ici la même erreur que pour le tunnel du Mont-Blanc et on se trouve devant le même problème dans mon département.

L'ouverture du tunnel de Fréjus drainera le même flot de véhicules que celui du Mont-Blanc sur la route nationale n° 504 et provoquera les mêmes inconvenients.

La vie est déjà intenable et, si vous ne débloquez pas les crédits pour contourner les villages situés le long de cette route, vous allez déclencher une violente réaction de la part des

riverains et je ne garantis pas que vous puissiez les calmer. Vous assisterez certainement à de plus vives réactions que pour la route nationale n° 504.

Comment sortir de cette situation ? Vous savez, monsieur le ministre, que les poids lourds n'empruntent presque jamais les autoroutes et surtout celles des Alpes parce qu'elles sont trop chères.

Il faudrait donc trouver un moyen pour inciter les camions qui vont sortir du tunnel du Fréjus à emprunter l'autoroute Chambéry—Lyon. Malheureusement, c'est la route nationale n° 504 qui sera utilisée car les camions ne passeront pas par l'autoroute.

J'ai entendu dire, voilà trois ans, que, si l'essence et le gaz-oil augmentaient de 5 à 6 centimes par litre, les sommes dégagées seraient suffisantes pour rembourser les emprunts des sociétés et rendre gratuites les autoroutes.

Je souhaiterais savoir, monsieur le ministre, si cette information est exacte. En effet, il est absolument nécessaire de trouver une solution à l'intensité de la circulation sur nos routes.

On ne peut, en effet, admettre une circulation intense de camions sur des routes inadaptées, ce qui les rend extrêmement dangereuses, alors que des autoroutes parallèles sont inutilisées par les véhicules et spécialement par les poids lourds.

Il serait temps, monsieur le ministre, de trouver une solution définitive à cette situation intolérable. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guillard.

**M. Paul Guillard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la percée commerciale de l'avion Airbus est maintenant un fait unanimement reconnu. Les commandes fermes et les options atteignent, nous dit-on, près de 400 appareils, ce que vous avez confirmé hier soir à la télévision, monsieur le ministre.

A Nantes et à Saint-Nazaire notamment, où le taux de chômage est très élevé, comment ne pas se réjouir d'un tel succès, après la période de doute et d'angoisse pour notre industrie aéronautique que nous avons vécue au cours des dernières années, après l'arrêt de la fabrication des Caravelle et des Transall, dont les conséquences se sont trouvées aggravées par la faillite irrémédiable à laquelle a donné lieu l'opération Concorde, appareil qui constituait cependant une réussite technologique incontestable ?

Mais le succès même remporté par l'Airbus est à l'origine me semble-t-il, d'autres préoccupations dont témoignent de façon regrettamment spectaculaire les troubles graves enregistrés ces derniers jours à l'usine de la S. N. I. A. S. à Saint-Nazaire.

Ce sont précisément ces événements, monsieur le ministre, qui m'incitent à vous poser, à l'occasion de la discussion des crédits affectés à votre département pour 1980, une double question.

Ma première interrogation sera pour vous demander si les cadences de production ne risquent pas d'être insuffisantes pour pouvoir honorer, dans les délais prévus, les commandes enregistrées, ce qui ne manquerait pas d'être préjudiciable à l'image de marque de notre industrie aéronautique, face à une concurrence américaine toujours redoutable.

J'aimerais aussi savoir — cette seconde question est liée à la première — si les conditions financières sur lesquelles les accords ont été conclus avec les différents acquéreurs ne risquent pas de se trouver remises en cause du fait de ces éventuels retards de livraison, ou simplement du fait de prix de revient aggravés par l'augmentation des charges de production ou une moindre productivité.

Il semble, en effet, qu'un malentendu, pour ne pas dire un dialogue de sourds, oppose à ce sujet la direction de l'usine précitée aux membres de son personnel.

La première ayant, semble-t-il, et à juste raison, pleine conscience de la fragilité du succès actuel de l'Airbus, tente de réduire le prix de revient par une réorganisation du travail.

Les autres refusent d'admettre ou craignent la remise en cause éventuelle de certains avantages acquis, fussent-ils excessifs, et résistent à la décision de confier à la sous-traitance le travail que les moyens actuels de l'usine ne permettent pas d'y effectuer, plutôt que d'embaucher.

Il conviendrait de définir clairement, à cet égard, la politique de la S. N. I. A. S. pour éviter de simples malentendus ou des incidents graves.

Je voudrais profiter de ma présence à cette tribune pour vous demander, dans un tout autre domaine, monsieur le ministre, de bien vouloir me faire connaître où en sont les études entreprises par vos services pour une traversée de la Loire en aval immédiat de Nantes.

L'urgence d'une telle réalisation — qu'il s'agisse d'un pont ou d'un tunnel — n'est plus à démontrer et elle se manifeste tous les jours par la formation, à l'entrée sud de la ville, de bouchons dont il n'est pas exagéré de dire qu'ils figurent parmi les plus importants de France.

Il n'est pas rare, par exemple, de mettre de une heure à une heure et demie pour se rendre de l'aéroport et de sa zone industrielle au centre de l'agglomération distant seulement de dix kilomètres, du fait de la traversée obligatoire de la rivière Erdre et de la Loire, cause de difficultés de circulation. Il en résulte une véritable asphyxie, pour l'industrie notamment.

Le préjudice que cause une telle situation à l'économie de Nantes et de sa région est important.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Même insupportable !

**M. Paul Guillard.** C'est pourquoi je ne saurais trop insister, monsieur le ministre, pour qu'une priorité soit accordée d'urgence à la réalisation que je sollicite au nom de toute la population concernée.

Enfin, puisque M. Fourcade a parlé des jeunes qui utilisent un vélomoteur et de leur sécurité, permettez-moi de rappeler un problème hors budget que j'ai soumis à votre prédécesseur, celui de la conduite des tracteurs agricoles, essentiellement dans les petites exploitations familiales où se pose le problème que je veux évoquer.

Malgré l'interdiction légale de conduire un tracteur à cet âge, les jeunes de moins de seize ans le font pratiquement les jours de congé scolaire ou les soirs d'été dans toutes les exploitations, parce qu'ils aiment conduire un tracteur, que c'est sans doute le meilleur moyen de les retenir à la terre, qu'ils rendent service à leurs parents, ce qui est parfois une nécessité, et que le tracteur, dont la vitesse est limitée à vingt-cinq kilomètres à l'heure, est très certainement, pour eux, et pour les autres usagers de la route, moins dangereux que la rapide motocyclette dont ils usent ou abusent les soirs ou le dimanche.

Aux réunions de prévention rurale organisées dans les départements avec le concours de moniteurs spécialisés et des C. R. S., des jeunes, âgés parfois de moins de quatorze ans, démontrent des qualités dans la conduite des tracteurs et des connaissances du code de la route bien supérieures à celles de nombre d'adultes et obtiennent, à l'issue des épreuves, un diplôme qui leur fait bien plaisir, mais n'a aucune valeur pratique.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait réaliste et utile aux petits agriculteurs que l'autorisation de conduire les tracteurs soit donnée à partir de quatorze ans sous la seule réserve, mais une réserve obligatoire, de l'obtention d'un permis du code de la route qui pourrait être passé à la brigade de la gendarmerie du canton, permettant un contact humain et un échange utile avec les gendarmes, alors qu'actuellement ces jeunes peuvent conduire à partir de seize ans sans permis et sans aucune notion du code de la route ?

Cette demande, je vous la renouvelle ce soir, monsieur le ministre, me faisant l'interprète de l'ensemble des présidents et responsables des 25 000 caisses locales des assurances mutuelles agricoles à l'écoute des réalités de la base et du monde agricole. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., de l'U. R. E. I. et du C. N. I. P.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, trois orateurs sont encore inscrits, le temps de parole imparti à leur groupe respectif est épuisé. Néanmoins, en vertu de l'article 36, alinéa 6, du règlement, jugeant leur intervention nécessaire à l'information du Sénat, je leur permettrai de s'exprimer durant quelques minutes.

La parole est à M. Bialski.

**M. Jacques Bialski.** Monsieur le ministre, les socialistes sont à la fois surpris et profondément inquiets ; surpris de voir qu'en matière de crédits d'équipement pour les ports maritimes et de commerce le Gouvernement français fait exactement le contraire de ses homologues britannique, hollandais, belge, italien ou allemand ; profondément inquiets des graves conséquences que peut entraîner un relâchement de l'effort d'investissement.

Les chiffres sont là, monsieur le ministre, et, croyez-moi, leur lecture suscite un certain pessimisme chez tous ceux qui souhaitent que les ports français deviennent des outils compétitifs en permanence. Oui, monsieur le ministre, tout le monde, les élus, les responsables des chambres d'industries maritimes et des ports autonomes, les organisations syndicales, s'émeuvent de la détérioration constante des crédits d'équipement prévus dans le budget de l'Etat pour les ports maritimes et de commerce.

Vous reconnaissez volontiers, monsieur le ministre, que c'est volontairement que les dotations pour les constructions portuaires n'ont pas été augmentées en valeur absolue et en francs constants. Permettez-moi de m'étonner car, dans la conjoncture

actuelle, cette « pause » n'a pour effet que de placer les ports français en position d'infériorité, face notamment aux concurrents des pays du Marché commun.

Vous nous dites, monsieur le ministre, que l'effort du Gouvernement ne doit être poursuivi que si nos ports sont « fiables », et qu'actuellement l'activité portuaire souffre d'un manque de crédibilité. Cela signifierait-il que vous souhaitez la remise en cause des droits acquis par les dockers et les personnels portuaires ? Croyez-vous à l'extinction des luttes syndicales dans les ports français ? Reprenez-vous à votre compte les déclarations d'un député de la majorité à l'Assemblée nationale qui prétendait qu'il fallait exporter une certaine information syndicale encombrante ? Cela me semble ridicule, « méprisable », comme le dirait M. le Président de la République.

Croyez-vous vraiment que la fiabilité des ports étrangers soit supérieure à la nôtre ? Voulez-vous que je vous parle des grèves de Rotterdam ou d'Anvers ?

Les socialistes récuse ce type d'arguments, qui ne sont ni fondés ni opposables. C'est trop facile, ne trouvez-vous pas, d'invoquer sans cesse le climat social pour menacer ou justifier une pause des investissements ?

La seconde raison que vous utilisez pour expliquer la stagnation de votre budget portuaire est l'inadaptation de l'organisation de la fonction portuaire.

La mise en place d'un certain nombre de réformes empêche-t-elle la poursuite des investissements ? Je ne le crois pas. Et, à ce propos, je me permets, monsieur le ministre, de vous rappeler que je vous ai adressé une longue lettre relative aux problèmes de sécurité dans les ports. Vous m'en avez accusé réception — je vous en remercie — mais vous ne m'avez pas répondu sur le fond. Je le regrette d'autant plus que ces problèmes sont graves et qu'il est urgent de les résoudre, pour les travailleurs et parce que le temps perdu en ce domaine ne se rattrape jamais.

Ce budget, monsieur le ministre, déçoit profondément tous ceux, et ils sont nombreux, qui considèrent que le développement de notre potentiel portuaire est l'une des conditions pour parvenir à une meilleure santé économique et sociale de la France.

Car, monsieur le ministre, l'insuffisance, voire le blocage des investissements est extrêmement préjudiciable, non seulement à l'équilibre de nos échanges, mais aussi à l'économie de nos régions maritimes. Les gouvernements étrangers ont très bien compris que, dans le climat de concurrence très dure qui règne actuellement, les ports doivent faire face à l'importante mutation en cours du commerce international.

Alors, pourquoi pas nous ? Pourquoi accumule-t-on les retards en France ? Pourquoi prend-on le risque de bloquer temporairement — un temporaire qui nous fera, à coup sûr, perdre des années par rapport aux ports étrangers — le développement des régions du littoral dont les ports constituent les éléments moteurs ?

Car c'est bien de cela qu'il s'agit, et il nous est impossible, à nous, socialistes, d'accepter de telles lacunes dans ce budget, alors que, par ailleurs, des collectivités locales et régionales, notamment celles du Nord-Pas-de-Calais, consentent des aides financières très importantes.

Vous me pardonnerez, monsieur le ministre, de régionaliser mon intervention ; mais il est important, à mon avis, que tout le monde sache qu'il est indispensable pour la région Nord-Pas-de-Calais que ses trois entités portuaires, Dunkerque, Calais et Boulogne, continuent à bénéficier d'un large effort de l'Etat. Car notre développement économique passe obligatoirement par celui du littoral.

C'est pourquoi il est nécessaire, si l'on veut rentabiliser les équipements déjà réalisés et si l'on veut rester compétitif par rapport aux ports voisins d'Anvers, de Zeebrugge ou de Rotterdam, qui mettent chacun en œuvre un programme d'investissement considérable, avoisinant ou même dépassant le milliard de francs annuel.

Dunkerque est le troisième port français ; il a un impérieux besoin d'un nouveau poste trans-Manche, comportant une passerelle et trente-cinq hectares de terre-pleins, de nouveaux postes à conteneurs, d'un quai à pondéreux, d'une desserte de son port ouest par voies navigables et de la jonction des ports est et ouest.

Boulogne, premier port de pêche, doit restructurer sa gare maritime pour le trafic trans-Manche, réaliser des aménagements importants pour son port de pêche, enfin, assurer l'extension de son port de commerce.

Calais, premier port de voyageurs de l'Europe internationale envisage, avec le déplacement de sa jetée est, d'accroître ses possibilités.

Devant toutes ces nécessités impérieuses, croyez-vous que ce soit le moment de faire une pause ? Voulez-vous vraiment

que nos ports ressemblent à de belles voitures auxquelles on aurait oublié de mettre des pneus et qui ne pourraient pas rouler ?

La situation dans laquelle nous place volontairement le Gouvernement est très préoccupante à la fois pour les travailleurs et les partenaires sociaux, pour les élus de toutes tendances, pour les acteurs économiques.

Je tiens toutefois à préciser qu'il n'est pas question pour les socialistes que les établissements publics régionaux ou que les collectivités locales se subsistent à l'Etat, qui doit impérativement faire face à ses obligations, et pour les ports autonomes et pour les ports secondaires.

Toutes les études réalisées démontrent que le rôle des ports maritimes dans la vie de la nation devrait leur assurer d'une manière continue une place importante dans l'effort d'investissement de l'Etat. Pourquoi le Gouvernement les ignore-t-il et réduit-il progressivement ses dotations ?

Les outils portuaires doivent s'adapter, dans les années qui viennent, à l'évolution du commerce maritime mondial et donc être en mesure de répondre aux besoins des nouveaux trafics et des nouveaux types de navires. Pourquoi le Gouvernement laisse-t-il délibérément les ports étrangers prendre une avance considérable dans ces domaines ?

Finalement, quelles seront les conséquences de ces retards constatés dans les investissements ? Ce seront tout simplement : une augmentation des détournements de trafic, ce qui signifie une perte de devises ; un manque à gagner pour les ports et pour l'économie régionale et nationale ; un déséquilibre de la balance des paiements.

Le budget pour 1980 contribue à un affaiblissement de la capacité concurrentielle des ports français. Nous le déplorons profondément, pour l'avenir de nos régions, c'est-à-dire pour l'avenir de notre pays. Vous porterez, monsieur le ministre, avec le Gouvernement, l'entière responsabilité de la situation qui peut en résulter. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guy Robert.

**M. Guy Robert.** Dans le laps de temps qui m'est imparti, je souhaiterais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la situation de l'aviation légère dans notre pays.

Ainsi que vous le savez, lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 1980, le Sénat a supprimé par un vote l'article 10 qui lui était soumis et introduit, à l'article 9, « une exonération de la taxe spéciale pour certains aéronefs » — pour ceux dont la puissance est inférieure à 260 chevaux.

En adoptant ces modifications, que j'avais proposées, le Sénat a manifesté son inquiétude devant la politique suivie par les pouvoirs publics tendant à compromettre le développement de l'industrie française des avions légers.

Fournisseur à plus de 80 p. 100 du marché national des monomoteurs, l'industrie des avions légers a vu ses débouchés nationaux s'acheminer vers une régression spectaculaire, que les ventes à l'exportation ne parviennent pas à compenser. En France, 495 avions monomoteurs ont été immatriculés en 1974 contre 216 seulement en 1978.

Plusieurs facteurs expliquent cette évolution : la situation économique du pays, l'accroissement du prix des carburants, la diminution des ressources des aéro-clubs et, pour les particuliers assujettis à l'impôt sur le revenu, la crainte d'une taxation excessive pour le calcul du train de vie.

L'évolution défavorable de ce secteur ne date pas d'aujourd'hui et, le 6 juin 1973, M. Maurice Grimaud, alors secrétaire général de l'aviation civile, chargea l'inspection générale de l'aviation civile d'entreprendre une étude sur les problèmes posés par le développement en France de l'aviation légère.

Cette synthèse, connue sous le nom de « rapport Kungler », notait la désaffection d'un grand nombre d'usagers, notamment des jeunes, à l'égard de l'aviation légère. Première en Europe, troisième dans le monde derrière les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, elle devait sa place à l'effort de l'Etat, qui avait favorisé son développement depuis les années qui ont précédé la guerre et celui-ci s'était poursuivi ensuite.

Le rapport Kungler relevait qu'en termes comptables les activités de l'aviation légère, dans leur ensemble, rapportaient à l'Etat sensiblement autant qu'elles lui coûtaient.

Dans ce rapport, figuraient aussi un certain nombre de recommandations, notamment à l'attention des pouvoirs publics. Je les rappelle brièvement.

Il s'agissait de ne pas aggraver les contraintes et, particulièrement, de ne pas augmenter les taxes de redevance de nature aéronautique, de consulter les associations sur toutes les mesures susceptibles d'intervenir dans le domaine de l'aviation légère. En conclusion, le rapporteur affirma : « Il semble bien que le

désengagement progressif de l'Etat soit allé trop loin, compte tenu de l'évolution des conditions économiques, et qu'un réajustement est aujourd'hui nécessaire. »

Cette mise en garde ne semble pas avoir été entendue puisque, cette année, malgré une situation encore aggravée depuis la parution du rapport Kungler, nous avons eu la surprise de voir se multiplier un certain nombre de mesures qui ne seront pas sans conséquences graves sur le développement de l'aviation légère et dans l'industrie aéronautique correspondante.

La plus importante de ces conséquences est la diminution de moitié des crédits accordés jusqu'ici sous forme de primes d'achat de matériel aéronautique, dont on peut penser qu'elle affaiblira la construction française de planeurs et d'avions légers.

La suppression simultanée des crédits d'achat d'avions remorqueurs et de blocs pédagogiques aura des conséquences graves pour le vol à voile.

Les exportations, qui représentaient en 1973 les deux tiers de la production, se sont amenuisées, d'autant plus que la baisse de la devise américaine rend la concurrence de l'industrie d'outre-Atlantique plus sérieuse.

La mise en application au 1<sup>er</sup> janvier 1980 des accords G.A.T.T. aggravera encore cette concurrence.

Alors qu'il est nécessaire de procéder à une restructuration efficace de ce secteur de notre industrie, je suis convaincu que l'orientation que vous avez prise est de nature, au contraire, à l'affaiblir. Les crédits de bourses attribuées par l'Etat n'ont pratiquement pas bougé depuis douze ans. En 1968, le montant de chaque bourse était de 600 francs pour quinze heures de vol et couvrait la moitié du prix de ces heures. Il est maintenant de 800 francs, toujours pour quinze heures de vol, mais ne couvre plus que 20 p. 100 du prix de ces mêmes heures.

L'heure de vol sur le même avion pèse trois à quatre fois moins dans le budget du pilote privé américain que dans celui du pilote français, mais, aux Etats-Unis, il y a un pilote privé pour 650 habitants ; en France, il y en a un pour 1 850 habitants.

Les aéro-clubs, qui sont particulièrement intéressés à l'achat des avions — puisque, sur 216 immatriculations de monomoteurs en 1978, 109 sont immatriculés dans ces associations — représentent une activité de loisir et une activité sportive au sens le plus noble du terme. Ils sont avant tout un instrument de la formation aéronautique des jeunes : formation morale et école d'équilibre.

Ils constituent une véritable école professionnelle de début, travaillant à moindre frais grâce à leur gestion bénévole. Des aéro-clubs sont issus un grand nombre de professionnels civils et militaires. Par leurs investissements, ils maintiennent et soutiennent fortement notre industrie d'avions légers.

Dans le cadre des restrictions générales qui sont demandées à de nombreux secteurs de l'économie, il est clair que l'industrie française des avions légers ne doit pas échapper à l'effort collectif. Mais sans doute faudrait-il que s'instaure une véritable concertation entre toutes les parties intéressées et les pouvoirs publics, de façon à éviter que ne se crée, dans ce domaine, une situation susceptible d'entraîner des fermetures d'entreprise et un changement regrettable, qui serait vraisemblablement irréversible.

Pour terminer, je souhaiterais vous rappeler brièvement quelques chiffres : la production des monomoteurs était de 970 en 1973 ; elle a été de 624 en 1978. Les ventes totales d'avions légers, en France et à l'étranger, étaient de 1 019 en 1973 ; elles n'étaient plus, en 1978, que de 727. Quant aux immatriculations, alors qu'elles étaient au nombre de 377 en 1969 et de 495 en 1974, elles étaient, en 1978, au nombre de 216.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je tenais à apporter à la Haute Assemblée. J'espère que vous serez à même de m'apporter quelques apaisements. (*Applaudissements sur certaines travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., du C. N. I. P. et de l'U. R. E. I.*)

**M. le président.** La parole est à M. Moinet.

**M. Josy-Auguste Moinet.** Mes chers collègues, j'ai pris connaissance ce soir, comme vous-mêmes j'imagine, du communiqué publié à l'issue du conseil des ministres. J'en ai extrait le passage suivant : « La politique d'aménagement du territoire consiste à offrir à chaque région l'égalité des chances ».

**M. Bernard Parmantier.** Enfin !

**M. Josy-Auguste Moinet.** « C'est une question de justice, mais c'est aussi une question d'efficacité : dans une compétition internationale de plus en plus difficile, la France a besoin du dynamisme démographique, économique et culturel de toutes ses régions. »

**M. Bernard Legrand.** Bravo !

**M. Josy-Auguste Moinet.** Je voudrais parler plus particulièrement de la valorisation du littoral dans la région Poitou-Charentes, singulièrement en Charente-Maritime.

Brièvement, monsieur le ministre, je vous rappellerai une situation que vous connaissez bien.

Le conseil des ministres du 23 novembre 1977 a reconnu explicitement, après un comité interministériel d'aménagement du territoire, la vocation de La Rochelle et de son port à participer au développement économique de la façade atlantique et de l'Ouest. Conformément à cette décision, un avant-projet détaillé a été transmis à votre ministère visant à développer les installations portuaires du site de La Rochelle-La Pallice, le 4 juillet 1979.

Il s'agit d'un programme global de 129 millions de francs dont l'exécution doit s'étendre sur quatre années à partir de 1979.

Je rappelle que ce projet doit être financé à concurrence de 33 p. 100 par des crédits d'Etat et de 66 p. 100 par les collectivités locales, établissements publics et département, ainsi que par la ville et la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle.

Quel est mon propos ? Premièrement, monsieur le ministre, obtenir confirmation de votre part que ce programme n'est pas remis en cause ; deuxièmement, être assuré que son échelonnement non plus ne fait pas l'objet de discussion, que les 22 millions de francs qui nous ont déjà été accordés nous sont maintenus — compte tenu, bien entendu, du décalage qui résulte du fait que les travaux n'ont pas commencé en 1979 — et que, pour 1981, ce sont bien 26 millions de francs, et non 12 millions de francs, comme cela est annoncé actuellement, qui nous seront effectivement octroyés.

Au cas où vous n'accepteriez pas d'accorder ces 26 millions de francs, nous avons formulé une proposition transactionnelle visant à obtenir de votre part que 43 millions de francs soient mobilisés sur les deux premières années : 22 millions de francs la première année et 21 millions de francs la seconde.

Ma question est donc précise, monsieur le ministre : pouvez-vous confirmer l'accord du Gouvernement sur le programme d'une part, sur les crédits nécessaires à sa mise en œuvre pour les deux premières années, à hauteur de 43 millions de francs, d'autre part ?

Le deuxième point que je voudrais évoquer fait naturellement suite à ce que je viens de dire en ce qui concerne le port.

Avoir un port, c'est bien, mais il peut n'être qu'un « cul-de-sac » s'il ne dispose pas de moyens de dégagement vers l'intérieur. Le Gouvernement l'a fort bien compris et c'est la raison pour laquelle, dans le cadre d'un P. A. P. I. R. — programme d'action prioritaire d'initiative régionale — financé par l'établissement public régional, les collectivités locales de base — le département, en l'occurrence — et l'Etat, il a été prévu de prolonger la rocade qui entoure la ville de La Rochelle jusqu'au port de La Pallice et de mettre en place une déviation sur la route nationale n° 22 qui réunit La Rochelle à Niort, à hauteur de Dompierre-sur-Mer.

Une seconde déviation est absolument indispensable, pour cette liaison entre La Rochelle et Niort — l'autoroute passera en 1982 — à hauteur de Nuillé-d'Aunis.

Monsieur le ministre, vous est-il possible de m'indiquer que cette déviation sera programmée en 1981, et même peut-être avant si les nécessités de la conjoncture économique obligeaient à mettre en œuvre un plan de soutien ?

Tels sont, monsieur le ministre, les deux points que je souhaitais évoquer. Si je vous ai interrogé, c'est parce que, ce matin, lorsque vous avez été conduit à répondre à l'un d'entre nous sur le problème des transports aériens, vous avez indiqué qu'à l'occasion des nouvelles négociations que vous alliez entamer avec la compagnie Air Inter à la fin de l'année 1980, vous prendriez en compte les objectifs d'aménagement du territoire. Monsieur le ministre, je pense que, sans attendre cette renégociation — j'aurai l'occasion de vous interroger sur ce point — vous les prendrez en compte dès maintenant.

Je voudrais terminer en citant de nouveau le communiqué publié à l'issue du conseil des ministres. Il précise, en effet : « Des conseils restreints se tiendront à l'Elysée pendant l'année 1980 pour faire le point de l'état d'avancement et du respect des engagements pris pour l'ensemble des plans régionaux annoncés par le Gouvernement ».

Monsieur le ministre, les plans annoncés, nous les connaissons ; ils sont d'ailleurs portés à notre connaissance, au hasard des déplacements du chef de l'Etat. Je ne suis pas certain qu'ils constituent le meilleur moyen de mettre en place une programmation, une planification sur une longue période.

Cependant, ce qui me préoccupe plus particulièrement, c'est la situation des régions qui ne sont pas encore dotées de plans de ce genre. Les dossiers sont-ils complètement fermés ; en



d'autres termes, les régions qui vont, au cours du premier semestre de 1980, discuter de leur budget ont-elles encore vocation à exprimer leurs besoins? Par conséquent, les conseils restreints qui se tiendront à l'Elysée en 1980 traiteront-ils non seulement de l'état d'avancement des plans déjà annoncés, mais aussi des plans qui pourraient être demandés par les régions qui n'en sont pas dotées?

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, des réponses précises que vous voudrez bien faire à ces questions ponctuelles que je me suis permis de poser à cette heure bien tardive. (Applaudissements.)

**M. le président.** M. le ministre a demandé une suspension de séance de quelques minutes pour conférer avec le président de la S. N. C. F. et le président d'Air France, et le Sénat acceptera certainement d'interrompre ses travaux. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le vendredi 7 décembre 1979 à zéro heure vingt minutes, est reprise à zéro heure trente-cinq minutes.)

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord vous présenter mes regrets pour la suspension que, contrairement à mes habitudes, j'ai dû vous demander; mais un certain nombre d'informations apportées par plusieurs d'entre vous me posaient des problèmes, et j'ai tenu à faire le point directement avec les présidents des deux sociétés nationalisées concernées.

Un rendez-vous a été pris, je crois, pour mercredi prochain, entre M. Berrier et M. Pelissier, afin que toutes explications soient données à propos des informations que M. Berrier avait reçues de M. Joxe.

Par ailleurs, je transmettrai à M. Virapoullé des informations écrites pour lui confirmer ce que je lui ai dit ainsi que les intentions d'Air France dans l'immédiat et le moyen avenir.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le débat d'aujourd'hui a montré que, pour tous les parlementaires de cette Assemblée, le transport tient une place essentielle dans l'activité du pays. Non seulement il assure la fonction primordiale de mobilité des personnes et des biens, mais il constitue — M. Moinet le rappelait à l'instant — un moyen privilégié d'aménagement du territoire.

Plusieurs d'entre vous ont également rappelé qu'il soutenait l'activité des entreprises de travaux publics et métallurgiques. Cela explique l'importance d'un certain nombre de chiffres qui montrent la place du transport dans l'économie nationale.

En 1978, la valeur ajoutée de cette branche a représenté, hors T. V. A., 84 milliards de francs, c'est-à-dire 4,8 p. 100 de la production intérieure brute, son taux de croissance étant supérieur à celui de cette même production intérieure brute.

Les ménages ont dépensé près de 160 milliards de francs pour leurs déplacements, soit 12 p. 100 de leur consommation totale. Les transports terrestres de marchandises ont représenté 181 milliards de tonnes-kilomètre. Le trafic passagers des compagnies aériennes a dépassé les 32 milliards de passagers-kilomètre et le chiffre d'affaires de l'armement maritime s'est élevé à 10 milliards de francs.

En fait, le transport occupe actuellement dans notre pays un peu plus de 1 500 000 travailleurs, c'est-à-dire 7 p. 100 de la population active; 700 000 travaillent dans le transport pour compte propre et 850 000 pour compte d'autrui.

Il s'agit d'un secteur économique qui se développe, qui est créateur d'emplois et d'investissements. En 1978, le montant des investissements a été de l'ordre de 28 milliards de francs. Le transport est un secteur économique en expansion et sa croissance est d'ailleurs plus rapide que celle de la moyenne de l'économie de notre pays.

Mais le transport doit s'adapter à une conjoncture difficile marquée par le renchérissement de l'énergie et se développer avec un souci accru de sécurité. Comme vous tous, j'ai été très marqué par l'intervention de M. Tajan à qui je pense d'ailleurs répondre plus en détail dans quelques instants.

Dans cette optique, la politique du Gouvernement répond aux objectifs suivants: d'abord améliorer la sécurité de nos infrastructures de transport et des systèmes de régulation et de contrôle des trafics; puis assurer entre les différents modes de transport une saine concurrence qui soit compatible avec les impératifs du service public et donner aux entreprises les moyens de soutenir efficacement la concurrence étrangère; enfin, permettre aux intérêts maritimes français d'améliorer leur situation internationale et de jouer un rôle positif dans la définition des nouveaux rapports mondiaux en matière d'échanges maritimes et d'exploitation de la ressource biologique.

Dans le domaine industriel qui est de la compétence du ministère des transports, il s'agit d'aider les chantiers navals à s'adapter aux conditions d'un marché difficile et de favoriser pour l'aéronautique le développement de matériels qui connaissent, ou sont appelés à connaître, des débouchés prometteurs.

Pour toutes ces raisons, le choix et la conception des programmes sont définis en fonction d'une volonté d'efficacité, d'économie d'énergie et de prévention des nuisances éventuelles, en fonction aussi de leurs conséquences sur l'emploi, particulièrement dans les régions les plus touchées par les difficultés économiques.

Le projet de budget que vous examinez ce soir est l'un des moyens de cette politique, mais — et j'aurai l'occasion d'y revenir lors de l'examen d'un amendement présenté par plusieurs d'entre vous — ce n'est pas le seul.

M. Braconnier a indiqué que ce budget était modeste. Pourtant, il s'élève à 35 milliards de francs, soit 25 milliards de francs de dépenses ordinaires et près de 10 milliards de francs de crédits de paiement. Il représente 8,4 p. 100 du budget civil et est en augmentation de 11,6 p. 100 par rapport à 1979.

Les autorisations de programme croissent plus rapidement et leur montant dépasse de 13 p. 100 celui de 1979, ce qui signifie qu'elles augmentent plus fortement que l'ensemble du budget civil de l'Etat.

Le document budgétaire que vous avez analysé correspond à ce que je vous avais annoncé l'an passé. Sa présentation a, en effet, été modifiée afin de tenir compte des nouvelles structures gouvernementales et de l'organisation particulière du ministère des transports.

Néanmoins, il est possible de présenter les principales masses de ce budget. Ce sont les suivantes: 21 milliards de francs, soit 62 p. 100 du budget, concernent des interventions de l'Etat, sous des formes très différentes. Plus de 17 milliards de francs sont destinés à la S. N. C. F., parfois pour des raisons parfaitement normales de compensation, parfois par nécessité d'équilibrer ses dépenses.

De nombreux orateurs, dont M. le rapporteur Debarge, ont parlé d'un Etat qui abandonnerait le fer. Le simple énoncé de ce chiffre montre qu'il n'en est rien. La réévaluation de cette dotation, lorsqu'on la compare à celle de l'an dernier, correspond en grande partie à une prise en compte plus réaliste des charges fixes d'entretien des voies ferrées et vise à mieux équilibrer la concurrence entre le rail et la route. Le contrat signé par la société nationale avec l'Etat clarifie les obligations des deux parties donnant plus de responsabilités à la S. N. C. F. et permettant à l'Etat une intervention financière plus grande afin qu'à terme, aidant mieux pour l'entretien, il soit amené à réduire progressivement sa subvention d'équilibre.

La deuxième grande masse concerne l'entretien et la construction des infrastructures, c'est-à-dire les routes, les ports, les voies navigables et les bases aériennes: 21 p. 100 du budget seront consacrés à cette partie de l'activité du ministère des transports. Plus de 7 500 millions de francs y seront consacrés. Les routes voient notamment leur dotation en autorisations de programme pour le développement d'infrastructures augmenter de 16 p. 100. Cela montre nettement la volonté du Gouvernement de poursuivre sa politique d'investissement et de soutenir l'activité dans le secteur des travaux publics.

On notera la même volonté dans le domaine typiquement économique pour lequel il est prévu 2 262 millions de francs, soit 6 p. 100 du budget, pour les programmes aéronautiques civils et les aides à la construction et à la réparation navales. L'effort d'investissement et le souci de soutenir l'activité dans ces domaines sont particulièrement significatifs — je pense à la construction et à la réparation navales — puisque les autorisations de programme seront, en 1980, si vous adoptez ce budget, de 1 706 millions de francs, en augmentation de 26 p. 100 sur 1979.

Les pêches maritimes ne sont pas non plus oubliées, loin de là. Conscient de leur spécificité et de leurs difficultés, le Gouvernement a augmenté les crédits dans ce domaine de 37 p. 100.

Enfin, les problèmes de sécurité et de contrôle de la circulation, que ce soit sur les routes, dans les airs ou sur la mer, restent une préoccupation primordiale: 1 330 millions de francs y seront consacrés en 1980. La sécurité routière bénéficiera, notamment, de 561 millions de francs de crédits d'équipement, soit 41 p. 100 de plus qu'en 1978.

A l'occasion de l'élaboration du plan de soutien à l'économie qui a été adopté par le Gouvernement voilà quelques mois, j'ai d'ailleurs pu me rendre compte que ce secteur de la sécurité n'était pas sacrifié, mais qu'il s'agissait d'un secteur où l'on ne réalisait pas volontairement des études. Pour avoir réservé 40 p. 100 des crédits du plan Barre à ce secteur, j'ai pu constater que, dans la plupart des départements, aucune étude n'était

prête. A la suite de cette prise de conscience, non seulement, j'ai demandé la réalisation de ces études, mais j'ai décidé que, dans le projet de budget, une part importante serait également consacrée à la sécurité. En liaison avec mon collègue de l'intérieur, nous avons donné des instructions aux préfets pour que le réseau secondaire bénéficie également, dans la mesure où l'Etat intervient pour certains financements par l'intermédiaire du F. S. I. R., de dotations, même modestes. Je pense en particulier, à toutes ces informations qu'évoquait tout à l'heure M. Tajan, notamment à propos de la pose de panneaux. Le problème de la sécurité sur lequel je reviendrai, n'est pas simplement un problème de grandes opérations; c'est un problème d'opérations ponctuelles multiples qu'il est nécessaire de réaliser partout.

Telles sont donc les grandes masses, c'est-à-dire les principales caractéristiques de ce projet de budget qui, malgré la conjoncture difficile où nous nous trouvons, est apte à répondre aux besoins du pays en matière de transports, durant l'année 1980.

Malais ce budget ne donne qu'une idée très partielle de l'effort national effectué dans ce domaine capital pour le développement de notre économie.

En effet, certains de ces crédits ne sont qu'une participation à l'effort fourni par les collectivités locales, qu'elles soient départementales ou communales. De plus, les investissements réalisés par nos entreprises nationales et établissements publics, tels que S.N.C.F. réseau principal, Air France, Compagnie générale maritime, Aéroport de Paris, ne sont pas inclus ou ne le sont que partiellement — R.A.T.P. et S.N.C.F. banlieue, ports autonomes — dans le fascicule budgétaire. Or, ces investissements s'élèveront en 1980 à 13 milliards de francs, auxquels il importe d'ajouter plus de 3 milliards de francs de travaux réalisés sur emprunts autorisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ces chiffres sont à ajouter aux chiffres budgétaires qui représentent les efforts proprement dits de l'Etat. Les autres chiffres sont généralement contrôlés par les prêts du F.D.E.S. Nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure.

L'effort d'investissement dans les transports et particulièrement les transports collectifs est donc considérable et, outre les améliorations qu'on peut en attendre pour les usagers, il est le signe que le Gouvernement se donne les moyens de soutenir la croissance, dans un environnement international difficile.

Cela ne veut pas dire qu'il n'existe pas de problèmes de transport. Ils sont au contraire nombreux et variés et je voudrais en retenir quelques-uns, non pas pour masquer les autres, mais parce que ceux-là me paraissent essentiels. Il s'agit de la sécurité, de l'entretien et du développement des infrastructures, du domaine économique, au sens large du terme, et de la tutelle que l'Etat exerce sur les entreprises publiques. Plusieurs intervenants ont souligné, au cours de cette journée, que cette tutelle est à l'heure actuelle ou trop ou insuffisamment exercée.

Le problème primordial est celui de la sécurité.

Dans le domaine de la mer, ses données ont été totalement bouleversées depuis quelques années par deux phénomènes totalement différents. L'un concerne l'augmentation considérable du trafic, particulièrement du transport de marchandises dangereuses pour l'environnement par des navires de grande capacité, dans des zones très resserrées. Je pense notamment à la Manche et au pas de Calais. Le second phénomène — autre facteur dont on parle peu, mais qui pose problème — c'est le développement considérable de la navigation de plaisance.

Le ministère des transports s'est organisé pour faire face aux nouveaux aspects de cette mission et poursuit, contrairement à ce qu'a indiqué M. le rapporteur Le Pors, en 1980, l'effort entrepris depuis plusieurs années et qui s'est accéléré à partir de 1978. C'est ainsi que dans le projet de budget pour 1980 se trouvent inscrits 155 millions de francs et la création de soixante-treize emplois.

Nos moyens, vous les connaissez. Trois centres de surveillance fonctionnent sur la route maritime la plus fréquentée au large de nos côtes : Ouessant, Jobourg et Gris-Nez. Le centre d'Ouessant sera doté en 1981 des équipements les plus modernes grâce à la construction d'une tour radar sur l'île même et d'un centre d'exploitation situé sur le continent.

Pour les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les C.R.O.S.S., qui coordonnent l'action des divers services dotés de moyens maritimes — marine marchande, douanes, gendarmerie, marine nationale — et qui centralisent les informations sur la circulation des navires, le budget de 1980 prévoit pratiquement le triplement des crédits d'équipement.

Si j'insiste sur ce point, c'est qu'une inquiétude s'est fait jour récemment, qui n'est absolument pas fondée. Il est bien évident que ce qui est la marine marchande le demeure, notamment les C.R.O.S.S., même si, à l'avenir, les actions en mer

entre les différentes parties agissantes sont plus coordonnées. Dans ce domaine, aucune des prérogatives du ministère des transports n'est abandonnée.

Par ailleurs, la mise en place des centres de sécurité implantés dans les ports principaux et chargés d'appliquer la réglementation relative à la sécurité des navires, tant français qu'étrangers, sera achevée en 1980, ce qui portera à quinze le nombre de ces centres, vingt emplois supplémentaires étant créés à ce titre.

Enfin, les 64 millions de francs inscrits pour la signalisation maritime permettront de poursuivre la mise en place d'aides modernes à la navigation, conformes aux nouvelles règles.

L'activité que nous déployons pour la sécurité maritime apparaît nettement dans deux chiffres : 49 180 visites de navires et 3 216 opérations de sauvetage, dont 2 710 pour la plaisance, ont été effectuées en 1978.

Si le budget de l'Etat permet ces interventions par l'intermédiaire de ses fonctionnaires, je ne méconnais pas le rôle capital que joue la société nationale de sauvetage en mer. Un certain nombre de sénateurs, MM. Lise, Yvon, Legrand, Lombard, soit par un amendement, soit par une question, ont évoqué ces problèmes. Je prends l'engagement — j'aurai l'occasion tout à l'heure de m'en expliquer — d'augmenter la dotation prévue dans le « bleu » de façon qu'elle se traduise non en francs courants, mais en francs constants.

J'ajoute enfin que la sécurité passe aussi par un contrôle des pavillons de complaisance. Je puis vous assurer que nous continuerons à combattre ces pavillons : dans nos ports, par des visites de plus en plus fréquentes pour en contrôler les normes et, dans les organismes internationaux, par une action visant à obtenir une réglementation beaucoup plus complète.

Cependant, la sécurité doit s'exercer également dans les airs et sur la terre.

La sécurité aérienne est fondamentale. Elle nécessite à la fois des appareils sûrs, des personnels bien formés et des services de navigation aérienne aptes à remplir leurs missions. Dans tous ces domaines, nous faisons ce qu'il faut et nous continuerons à faire ce qu'il faut.

L'effort est constant. L'effort est massif. Il est d'abord le fait des hommes, dont la formation et la compétence ne sont pas discutées, mais il est également le fait d'une organisation qui évolue d'une façon constante, dont il dépend et qui est un service public, celui de la navigation aérienne.

J'ai eu l'occasion, en interrompant plusieurs orateurs ce matin, d'indiquer très clairement quelle était la politique que le Gouvernement entendait suivre dans ce domaine. Il n'est pas question, de quelque manière que ce soit, d'abandonner la notion de service public, ni de privatiser, sous quelque forme que ce soit, ce qui est de la responsabilité de l'Etat. Je le dis nettement, comme je le dis nettement que le Gouvernement, qui est responsable vis-à-vis de la nation, entend exercer pleinement cette responsabilité et ne pas la confier non plus au personnel. Il l'exerce avec les personnels.

Cela souligné, je crois que les résultats de l'effort fourni en matière de sécurité sont là. En dépit de l'augmentation continue du trafic aérien, le niveau de sécurité s'est régulièrement élevé ces dernières années. J'ai passé, hier soir, quelques heures avec les représentants de la profession. J'ai pu me rendre compte, derrière la technicité de certains propos, que les matériels sont en évolution permanente, que l'entretien s'améliorait de façon régulière; et lorsque l'on demande à ceux qui travaillent de comparer ce qui est avec ce qui peut être ailleurs, je puis vous affirmer que le système français n'est pas considéré comme inférieur en qualité à ce qu'il est ailleurs. Je voulais le rappeler car ces résultats sont obtenus grâce à un effort important de la collectivité nationale qui tient à ce que les moyens de la navigation aérienne soient adaptés en permanence à l'accroissement du trafic.

Certains exposés ont, me semble-t-il, trop volontairement ignoré tous ces efforts; je pense en particulier à l'exposé de M. Méric, exposé qui a été d'ailleurs corrigé par d'autres interventions. La sécurité absolue n'existe pas, mais nous faisons le maximum pour améliorer ce qui est. Cela nous oblige à renouveler le matériel en remplaçant progressivement le système informatique d'assistance automatisée au contrôle dit Cautra 3 par un nouveau plus fiable et plus performant, le Cautra 4, dont le premier exemplaire sera mis en service à Brest en 1980.

Il s'agit pour nous d'améliorer les outils de contrôle par l'introduction du filet de sauvegarde qui permet d'avertir les contrôleurs de l'imminence d'un rapprochement excessif de deux avions et par l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des échanges radio-téléphoniques entre pilotes et contrôleurs. Il s'agit, enfin, d'augmenter la capacité du système de contrôle. C'est à cet objectif que répond la construction, qui est en cours, du C.R.N.A. de Reims, cinquième centre dont la construction a été décidée en 1976, qui sera opérationnel à partir de 1982-1983 et

qui, en l'espace de trois ans, pourra desservir une quinzaine de secteurs sans vraisemblablement toucher en quoi que ce soit aux responsabilités d'Athis-Mons en quantité de personnels.

Ces informations — d'ailleurs publiques depuis des années — que j'ai longuement données aux personnels que j'ai reçus hier soir, n'ont pas fait l'objet de leur part d'une volonté de remise en cause, contrairement à ce qui avait pu être dit ou écrit. C'est pourquoi je puis indiquer au Sénat que le C.R.N.A. de Reims sera, non seulement construit, mais terminé et ouvert en 1982-1983.

Pour 1980, ce sont environ 614 millions de francs qui sont affectés au fonctionnement, et 169 millions de francs à l'équipement de la navigation aérienne. Ce budget permettra, soit par la création de postes nouveaux, soit par le remplacement de personnels partant en retraite, soit par une meilleure gestion de ces personnels, de créer, pour les contrôleurs de la navigation, les 200 postes dont je parlais ce matin, et pour les techniciens de l'aviation civile, les 150 que j'ai cités.

Le fer comme l'avion est un moyen de transport très sûr. La S.N.C.F. dépense d'ailleurs 8 milliards de francs pour l'entretien de son infrastructure et la signalisation. L'Etat lui rembourse sur ces 8 milliards, 3 773 millions qui correspondent aux charges fixes du transport marchandises. Cette dernière subvention est en augmentation considérable par rapport à celle 1979 et elle est en grande partie le prix qu'il faut payer pour la sécurité.

Mais le problème le plus préoccupant est celui de la sécurité routière. M. Tajan, tout à l'heure, a rappelé qu'il ne s'agissait pas simplement de traiter du problème de la sécurité routière sur le réseau national, mais de s'en préoccuper également sur le réseau secondaire.

Comme je le lui ai dit tout à l'heure, avec mon collègue de l'intérieur, nous avons donné aux préfets et aux directions départementales de l'équipement en ce domaine des instructions que je pourrais détailler tout à l'heure.

Cette sécurité routière s'analyse classiquement en trois composantes : l'infrastructure, le véhicule et l'usager. Sur chacune de ces composantes, le ministre des transports exerce ses responsabilités, soit comme maître d'œuvre, soit comme auteur de réglementation, et c'est une tâche qui a été vivement critiquée durant cette journée.

Cette réglementation est essentielle, car il s'agit de sauver des vies humaines, mais elle n'est pas chose facile. Le besoin de réglementer les véhicules, par exemple, semble souvent paradoxal, surtout si l'efficacité du dispositif prévu n'est perceptible qu'au moment de l'accident.

Un certain nombre d'éléments qui ont été retenus et sur lesquels j'aurai l'occasion de revenir lors de la discussion des amendements sont fort discutés, que ce soit la ceinture de sécurité ou l'usage des codes. Je pourrai donner des détails, rappeler des chiffres qui sont significatifs. Il n'est pas question, dans un Etat comme le nôtre, d'admettre que, chaque année, plus de 12 000 personnes meurent et que plusieurs centaines de milliers soient blessées et, pour partie, handicapées toute leur vie. Nous devons, même si cela est contraignant, prendre des mesures, mais des mesures adaptées et c'est ce que j'ai dit à M. Fourcade lorsqu'il a évoqué, cet après-midi, le problème particulier de la circulation des deux-roues et notamment des motocycles.

S'agissant des codes, la réglementation qui a été prise, et qui paraît loin de faire l'unanimité en sa faveur, mérite néanmoins d'être expérimentée. J'ai répondu à M. Cluzel, voilà quelques jours, à ce sujet. J'ignore si l'expérimentation durera un an, mais il faut, en tout cas, qu'elle dure plusieurs mois pour que nous puissions en tirer des conséquences et des conclusions. Il s'agit de protéger et d'informer à la fois l'automobiliste et le piéton.

Certes, lorsqu'on circule dans Paris, une telle décision paraît arbitraire, voire inutile.

**M. Bernard Legrand.** Et dangereuse !

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Mais il suffit de sortir de Paris et de circuler dans certaines banlieues pour voir que certains axes sont fort bien éclairés, mais que d'autres le sont très mal, ou tout simplement de circuler à la campagne pour se rendre compte que dans des agglomérations, même relativement importantes, l'éclairage peut laisser sérieusement à désirer.

Je sais que certains sénateurs souhaiteraient que les élus aient la possibilité d'adapter la réglementation à la situation de leur commune. Mais, à ce niveau de responsabilité, la réglementation ne peut avoir qu'un caractère national.

Je dis de nouveau à M. Cluzel et à tous ceux qui ont évoqué cette question que, pour l'utilisation des codes, il s'agit d'une expérience dont nous tirerons certainement, en liaison très étroite avec le Parlement, quelques conclusions. Encore faut-il que l'expérience ait lieu pendant un certain nombre de mois.

J'aurai l'occasion de reparler de la ceinture de sécurité à l'occasion de l'examen d'un amendement. La gêne qu'elle provoque est réelle. Mais les inconvénients qui sont ressentis ne sont rien à côté des avantages que le milieu médical, le milieu chirurgical lui reconnaissent et je dois dire que certains inconvénients très graves sont mineurs à côté du solde positif qui est constaté. J'invite ceux qui pourraient en douter à se rendre à Garches pour faire le point avec ceux qui traitent des accidents de la route.

Le problème de la sécurité sous son aspect réglementaire concerne aussi bien les véhicules à deux roues — j'en ai parlé — que les poids lourds. Je voudrais répondre à l'un des orateurs qui s'est étonné que la France accorde peu de moyens à la définition des prototypes ou des véhicules expérimentaux. Nous le faisons aussi bien pour les économies d'énergie que pour la sécurité dans le domaine automobile. Nous le faisons également dans le domaine du transport collectif.

Je souhaite ardemment que l'effort accompli soit payant, c'est-à-dire qu'il ne conduise pas certaines collectivités ou certains particuliers à acquérir des véhicules étrangers. Le marché français doit être servi également par la production française. Je puis vous assurer que, dans le domaine de la sécurité, nous ne sacrifions absolument pas l'expérimentation.

Mais, en ce qui concerne les investissements routiers les plus spectaculaires, je citerai quelques chiffres. Les engagements budgétaires passent, de 1979 à 1980, de 576 millions de francs à 756 millions de francs. Ils seront consacrés, en priorité, à régler des problèmes ponctuels de sécurité. Je sais que, très souvent, le corps des ponts et chaussées, notamment tel ou tel directeur départemental, préfère attaquer tel grand problème du réseau de transport. J'ai rappelé à tous les directeurs que le problème de la sécurité était le problème prioritaire et que, aussi modestes soient certaines interventions, elles devaient être retenues de façon prioritaire. Je préfère que 10 millions de francs donnent lieu dans un département à quarante, cinquante, soixante opérations ponctuelles plutôt qu'à un renforcement coordonné pour une opération plus importante et plus spectaculaire, car il s'agit de régler des problèmes pratiques que l'automobiliste, le piéton ou le cycliste perçoivent, mais qui ne sont pas évidents sur une carte.

Pour régler ces problèmes, comme je vous l'ai indiqué, 40 p. 100 des crédits du plan de soutien ont été affectés à des opérations de sécurité. Cet effort change complètement le rythme antérieur car ces 40 p. 100 du plan de relance de l'économie appliqués à la sécurité représentent à peu près les investissements pour la sécurité de trois années budgétaires. Il y a donc un changement de volume considérable. Notre ambition est, dans les meilleurs délais, de descendre au-dessous de 10 000 morts annuels.

Dans le domaine de la sécurité, un service dont on n'a pas parlé joue un rôle considérable, c'est celui de la météorologie. En effet, la météorologie par les informations qu'elle donne permet de disposer de prévisions et d'éviter de nombreux accidents. Le budget qui vous est présenté permet de développer l'action de la météorologie. Cette action est d'ailleurs très bien perçue par nos compatriotes, car le nombre de demandes d'informations est multiplié régulièrement par trois ou quatre chaque année, ce qui est considérable.

Mais, en dehors de l'information du particulier, il s'agit, pour certaines régions, de protéger ce qui est. Dans le cadre du budget pour 1980, un effort particulier est prévu, grâce à la météorologie, pour la protection de la forêt méditerranéenne. Des investissements importants doivent être consentis afin de limiter, autant que faire se peut, les dégâts que nous avons connus cet été et d'en éviter le renouvellement.

Si la sécurité est la préoccupation primordiale, elle n'est pas la seule et, bien entendu, ce budget doit permettre le développement des infrastructures de transport.

Au projet de budget sont prévues les infrastructures de transport suivantes : routes et autoroutes, ports, voies navigables et transports collectifs urbains. Ces infrastructures représentent un peu plus de huit milliards de francs de moyens d'engagement, sont un supplément supérieur à un milliard de francs par rapport à 1979.

Après avoir donné l'affectation sectorielle de ces crédits j'aborderai un peu plus longtemps le plan « Grand Sud-Ouest », dont le président de la République a parlé dans le discours de Mazamet et qui concerne, pour trois régions, l'ensemble des infrastructures.

La plus grande partie de ces crédits, au niveau national, sont destinés aux routes et autoroutes avec 7 000 millions de francs de moyens d'engagement et 6 428 millions de francs de moyens de paiement.

L'effort portera sur le développement des infrastructures, avec 4 238 millions de francs contre 3 648 millions voilà un an, soit un accroissement de 16 p. 100.

S'agissant du milieu urbain ou de la rase campagne, cette évolution profitera, en particulier, aux régions en difficulté : Vosges, bassin sidérurgique lorrain ; à la poursuite du plan routier breton et du plan Massif central, auquel s'ajoute un effort supplémentaire pour la route nationale n° 9 ; à la réalisation des opérations inscrites dans le cadre des programmes d'action.

En disant cela, je pense répondre à une question de M. Moinet, qui s'inquiétait du financement des actions entreprises dans les régions qui ne sont pas concernées par un plan. Des crédits fort importants restent disponibles — et c'est heureux — qui sont affectés en particulier aux programmes d'action prioritaires d'intérêt régional, les P. A. P. I. R., qui ont été établis par les établissements publics régionaux et l'Etat. Dans le cadre du budget pour 1980, les P. A. P. I. R. seront financés par les crédits d'Etat pour une somme de 440 millions de francs.

Il s'agira, dans d'autres domaines, de poursuivre la mise en œuvre d'opérations fort coûteuses, comme la rocade A 86 en Ile-de-France — située, je le précise, dans la partie ouest de l'agglomération parisienne — enfin, à l'exécution des travaux d'accueil des autoroutes de liaison.

Une foule de questions très ponctuelles et très particulières m'ont été posées par MM. Touzet, Francou et Longueue. A ce dernier je répondrai d'une façon plus précise, en me rendant à Limoges dans quelques jours. Nous aurons l'occasion de faire le point du calendrier concernant la R. N. 20. On s'est inquiété de ce qui serait réalisé au nord car, au sud, beaucoup de travaux ont été entrepris dans le cadre du plan du Grand Sud-Ouest.

A M. Touzet, je voudrais indiquer que les travaux de la déviation d'Argenton-sur-Creuse seront poursuivis. Nous avons commencé à les financer en 1979 et les crédits sont inscrits pour 1981.

Sur la section Châteauroux-Lathiers, l'an passé, un crédit de trois millions de francs avait été engagé. Il est prévu d'engager douze millions cette année. Les travaux entrepris sur cet axe, ne seront achevés qu'en 1981.

Enfin, vous avez évoqué la section la plus au nord, entre Vierzon et Châteauroux. Considérant déjà comme acquis les travaux autoroutiers, vous vous êtes interrogé sur ce qui était réalisé à côté. Les études sont actuellement en cours. Je vous tiendrai au courant quand vous le souhaitez, de leur détail. Je précise que la déviation de Vatan est prise en considération.

Pour les autoroutes de liaison, j'ai eu l'occasion de répondre, d'une manière générale, que tout ce qui est entrepris sera poursuivi afin d'être terminé. Cette lapalissade me paraît nécessaire, car ce qui m'a frappé, au cours de ce débat, c'est le doute.

On m'a dit : « Avant, il n'y avait rien. Vous avez lancé l'étoile de Langres, mais continuerez-vous ? » Je vois mal le Gouvernement entreprendre la réalisation d'une série d'opérations sans les conduire à leur terme, le problème étant de suivre le rythme.

M. Braconnier m'a interrogé ce matin à propos de l'autoroute A 26. J'aurai, comme je l'ai indiqué d'une façon globale tout à l'heure, l'occasion de répondre aux différents intervenants qui m'ont interrogé sur l'ampleur des travaux autoroutiers nouvellement lancés, de les informer dans une quinzaine de jours, lorsque le comité interministériel en aura arrêté le programme. Cependant, je puis dire dès maintenant que l'année 1980 sera marquée par l'achèvement de Paris—Rennes, avec la mise en service du Mans—La Gravelle, d'Angers—Nantes, de la section Beaune—Rhin, avec la mise en service de Beaune—Gendrey et Mulhouse—Rhin ; Grenoble—Genève sera terminée, de même que la liaison autoroutière Bordeaux—Narbonne, à l'exception de la section Agen—Montauban et de la traversée de Toulouse pour laquelle, dans un premier temps, la rocade ouest sera utilisée en attendant que la liaison par la vallée de l'Hers soit réalisée en 1985.

Simultanément seront poursuivis les travaux sur la liaison Paris—Poitiers—Bordeaux—Espagne, sur l'étoile de Langres, sur la A 26, pour la section Lillers—Saint-Omer. Le problème est de savoir ce qu'à l'est on réalisera ; je souhaite, monsieur Braconnier, que ce soit le plus long parcours possible et que l'on atteigne au moins Saint-Quentin.

Enfin les acquisitions foncières et les travaux préparatoires d'Orléans—Bourges et du Mans—Angers seront engagés en 1980.

Au total, c'est 1 240 millions de francs de crédits budgétaires qui seront affectés en 1980 aux autoroutes, auxquels il convient d'ajouter 3 100 millions de francs d'emprunts. Il y aura donc, en matière d'autoroutes, 4 340 millions de francs de travaux.

Au total, 450 kilomètres d'autoroutes et de voies rapides urbaines seront mis en service, portant à 7 150 kilomètres à la fin de l'année 1980 le réseau autoroutier français, auquel s'ajoutent les deux fois deux voies séparées par un terre-plein central.

M. Billiemaz, à la fois comme rapporteur et comme élu de l'Ain, m'a interrogé sur des programmes précis — je répondrai à cet égard dans les jours qui viennent — ainsi que sur la liaison rapide Bruxelles—Genève qui n'est pas, en tant que telle, prise en considération. Mais, à la suite du comité interministériel auquel j'ai fait allusion, je pourrai lui fournir les éléments souhaités.

MM. Berchet et Amelin, ainsi que le sénateur qui parlait au nom de M. Voilquin, ont évoqué, pour la Champagne et les Vosges, la liaison entre Toul et Langres. Il est bien évident que les travaux se poursuivront. Quant à savoir à quelle cadence, c'est seulement à la fin de l'année que je pense être en mesure de les informer à cet égard.

Le programme autoroutier déjà décidé sera mené à son terme, mais de nouvelles orientations doivent maintenant être définies. Les grandes liaisons achevées, il s'agira surtout, à l'avenir, d'assurer de bonnes dessertes régionales. Je considère que des routes à deux fois deux voies répondant à tous les impératifs de sécurité, mais réalisées selon une conception et des normes plus économiques que les autoroutes, sont à même de mieux satisfaire ces nouveaux besoins. Nombre de sénateurs ont parfaitement compris ce problème.

Je pense être en mesure d'avoir les premiers résultats de l'étude que j'ai demandée au conseil général des ponts dans le courant du mois de décembre, et ces normes seront immédiatement rendues publiques.

A l'entretien routier seront consacrés, en 1980, 1 900 millions de crédits d'engagement. La priorité sera donnée à l'entretien proprement dit, à l'amélioration de la viabilité hivernale — les problèmes de la montagne sont tout à fait particuliers et M. Pellarin m'a montré, en Haute-Savoie, combien les difficultés étaient grandes — ainsi qu'aux moyens des parcs qui assurent ces travaux de viabilité.

Quant aux programmes de renforcements coordonnés des chaussées, il permettra de porter, en 1980, à 15 000 kilomètres, soit un peu plus de la moitié du réseau national, la longueur des voies ainsi renouvelées.

Les ports constituent un autre secteur des infrastructures de transport.

J'ai sans doute un trop grand défaut au cours de ce débat, celui d'être très franc. Or, pour avoir expliqué le pourquoi d'une certaine stabilité, certains sénateurs en ont tiré une conclusion, me semble-t-il, un peu rapide, celle que le Gouvernement faisait l'impasse sur les ports.

Or, dans le projet de budget pour 1980, 405 millions de francs d'autorisations de programme et 457 millions de francs de crédits de paiement pour l'équipement et 292 millions de francs pour l'exploitation leur seront consacrés en 1980. Ces chiffres sont loin d'être négligeables.

Que fera-t-on avec ces sommes ? Il s'agit essentiellement de poursuivre des opérations déjà engagées. Comme l'on a douté de la capacité de faire un certain nombre de choses nouvelles ou de terminer les travaux, je voudrais préciser les principaux.

Le dock flottant du Havre, qui sera, je pense, commandé dans les jours qui viennent.

La forme de radoub de Brest, qui sera mise en service durant le premier trimestre de 1980.

A Montoir, sur l'estuaire de la Loire, l'approfondissement du chenal de la Loire pour la réception des méthaniers, dont la mise en service interviendra également en 1980, ainsi que les travaux pour le quai à conteneurs, mais il faut que dans ce domaine quelques études complémentaires soient faites. Les travaux prévus à Donge ne me paraissent pas parfaitement coordonnés avec ceux qui sont envisagés à côté.

La poursuite de l'aménagement du chenal de la Seine, afin de permettre l'accès au port de Rouen à des navires de plus forts tonnages.

Les travaux d'aménagement de l'avant-port de La Pallice-La Rochelle, entre autres. Si je n'ai pas sous la main le décompte, année par année, des engagements de crédits, je tiens à indiquer au rapporteur que les travaux commenceront en 1980. J'aurai l'occasion de lui préciser très prochainement selon quel rythme ils seront exécutés puisque je dois me rendre dans son département.

L'aménagement à Marseille et à Fos pour la réception des marchandises diverses.

MM. Tony Larue et Millaud m'ont interrogé au sujet des travaux du nouveau port de Nice. S'il n'est pas possible de laisser l'agglomération niçoise sans port, on ne peut non plus



reprennent les travaux qui avaient été engagés. Une mission d'inspection est actuellement au travail. En fonction de ses conclusions, d'une part, des crédits seront dégagés et, d'autre part, des autorisations de travaux ordonnées.

Outre-mer, les principaux crédits sont prévus pour l'approfondissement des accès du port du Degrad de Cannes, en Guyane, et l'achèvement du quai à conteneurs de Pointe-à-Pitre, et, pour répondre à une préoccupation exprimée par M. Lise, à des travaux d'aménagement du port de Fort-de-France.

L'avenir de nos ports durement concurrencés par leurs voisins européens ne sera assuré que s'ils améliorent leur compétitivité. Celle-ci n'est plus seulement affaire d'investissement ; elle dépend aussi de leur productivité.

Je voudrais rappeler à ceux qui l'oublieraient que dans le secteur de la manutention, qui représente 50 p. 100 du coût d'utilisation du système portuaire, ce qui existe en France ne donne pas partout satisfaction. Il est donc indispensable que l'outil portuaire s'adapte à l'évolution rapide des techniques et des conditions économiques. Des décisions ont déjà été prises dans ce sens et cette question est fondamentale.

M. Bialski et M. Ehlers, ce matin, ont imaginé, derrière cette affirmation, que le Gouvernement poursuivait la remise en cause de beaucoup de choses. En fait, il s'agit d'avoir des ports qui soient opérationnels, qui soient fonctionnels, qui soient crédibles.

J'ai écouté M. Ehlers décrire tous les avantages du port d'Anvers, toute l'importance du trafic français qui s'effectue par ce port. Il n'a été discret que sur un chiffre, le nombre, depuis la fin de la guerre, je ne dis pas des mois, ni des semaines, ni des jours, mais des heures de grève qu'a connues le port d'Anvers : quelques heures en trente ou trente-cinq ans !

La crédibilité d'un port est fonction de la disponibilité de ses installations. C'est un élément fondamental. Rien ne servirait d'effectuer des investissements si ceux-ci devaient, à plusieurs reprises dans une année et pendant des périodes plus ou moins longues, rester inutilisés en raison d'arrêts de travail. C'est toute la crédibilité du port qui se trouverait engagée. Ce problème mérite d'être médité sérieusement.

Cette réflexion, d'ailleurs, doit dépasser ce cadre. C'est la façon dont les fonctions portuaires sont remplies dans certains ports qui appellera, de la part du ministère des transports, un examen particulier en 1980.

En effet, lorsque, dans tel ou tel port, les tarifs augmentent de plusieurs dizaines de points de pourcentage en fonction de services qui, eux, n'ont pas connu la même évolution, on est en droit de s'interroger sur la façon dont ces ports sont gérés ou tout au moins sur la façon dont les professions portuaires exercent leurs fonctions.

Les voies navigables, pour leur part, seront dotées de 412 millions de francs en 1980, contre un peu moins de 400 millions de francs en 1979. Je reconnais que la progression est faible. Je signalerai néanmoins l'effort particulier accompli dans le domaine de l'entretien dont la dotation augmente de 40 p. 100.

Il s'agit là d'une orientation fondamentale de la politique suivie qui tend à utiliser en priorité les ressources disponibles pour maintenir en bon état et moderniser le réseau actuel, plus particulièrement les sections qui supportent le trafic le plus important.

C'est la même orientation qui a guidé le Gouvernement dans le choix des opérations qui ont bénéficié du récent plan de relance, au titre duquel, l'un des rapporteurs l'a rappelé, 45 millions de francs ont été affectés cette année.

Le budget de 1980 permettra, d'une part, de poursuivre les grandes opérations en cours — la liaison Rhin-Rhône, la liaison du réseau du Nord avec la Belgique, certains travaux sur le canal du Midi — et, d'autre part, de faire un effort notable en faveur d'opérations de restauration et de sécurité. MM. Braconnier et Moinet ont regretté qu'un schéma directeur ne soit pas publié. Je leur avais déjà dit, l'an passé, qu'il s'agissait d'un exercice assez vain dans la conjoncture actuelle en raison d'une inconnue majeure qui tient à la décision qui sera prise par le Parlement, relative à l'engagement ou non des opérations de la liaison Rhin-Rhône. Le Gouvernement a fait son choix mais, en fonction de la décision du Parlement, le schéma sera différent ou non.

Voilà pour quoi, jusqu'à présent, je n'ai pas établi un tel schéma directeur, mais les débats qui auront lieu à l'Assemblée nationale dès lundi prochain et au Sénat le 18 décembre me permettront d'y voir beaucoup plus clair et, en liaison avec vos commissions, de travailler à ce schéma qui est réclamé.

Ayant promis à l'Assemblée nationale qu'il serait établi — bien que je sois fort réservé sur ce point — je ne vais pas le refuser au Sénat.

Des crédits d'un montant de 112 millions de francs seront consacrés, en 1980, aux voies à grand gabarit et de 101 millions de francs aux voies à petit gabarit.

MM. Moinet, Francou, Gérin et Braconnier ont surtout évoqué la liaison Rhin-Rhône pour laquelle 140 millions de francs sont prévus, sur lesquels 105 millions de francs sont destinés à des travaux sur le Rhône — à Fos et à Vaugris — à des travaux sur la Saône — la déviation de Mâcon — et au nord, vers Saint-Jean-de-Losne.

Les 35 millions de francs qui seront affectés à la liaison Saône-Rhin sont loin d'être négligeables. En effet si, comme je l'espère, le Parlement modifie les statuts de la compagnie nationale du Rhône afin de lui confier le soin de réaliser cette opération, elle pourra utiliser ces crédits, soit pour l'acquisition de terrains immédiatement disponibles, soit pour l'acquisition de terrains réservés dans les plans d'occupation des sols dont les communes voudraient que l'Etat ou, en l'occurrence, la compagnie nationale du Rhône, puisse prendre possession dans les meilleurs délais.

Quant à l'exploitation du réseau, les crédits prévus permettront de poursuivre, ni plus ni moins, la politique qui est conduite actuellement.

Depuis plusieurs années, une politique de rachat des bateaux vétustes permet aux artisans âgés de quitter la profession dans les meilleures conditions. Elle sera poursuivie. Elle permet non pas d'assainir, mais de simplifier un peu une profession fort compliquée. C'est une des raisons pour lesquelles je tiens à ce que l'Office national de la navigation soit maintenu.

Depuis deux ans, en effet, et malgré un trafic en stagnation, l'Etat n'a pas eu à intervenir pour octroyer aux artisans des avances en cas de trop longue attente entre deux affrètements. Cela prouve que le système en vigueur fonctionne à peu près normalement et qu'il n'y a pas lieu de le modifier.

Les rapporteurs, ainsi que de nombreux sénateurs, notamment MM. Giraud, Noé, Colin et Ceccaldi-Pavard, ont évoqué les problèmes de transport en milieu urbain.

Le budget pour 1980 financera, à hauteur de 317 millions de francs dans la région d'Ile-de-France, des opérations d'extension du réseau ferroviaire qui concernent surtout l'interconnexion Nord-Sud S. N. C. F. et R. A. T. P. et le prolongement au Sud de la ligne R. A. T. P. n° 7.

En province, la dotation pour les métros passera de 120 millions de francs à 177 millions de francs au profit de Lille, de Marseille et de Lyon, et 125 millions de francs seront consacrés aux aménagements de voirie pour les transports collectifs.

L'expérience de l'année 1979 montre que les crédits sont suffisants en volume et correspondent aux demandes.

J'en viens aux aéroports. L'effort principal porte sur l'aéroport de Paris pour lequel le conseil de direction du F. D. E. S. a autorisé un investissement, en 1980, de 655 millions de francs consacrés en quasi-totalité à la poursuite de la réalisation du premier module de l'aérogare n° 2 et à l'engagement de la construction des deux modules suivants de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Le projet de budget prévoit également un crédit de 50 millions de francs pour la deuxième piste de l'aéroport de Nice.

Vous savez qu'actuellement les travaux sur cet aéroport sont stoppés ; ils ne seront repris qu'en fonction des conclusions de la mission d'inspection que j'ai envoyée sur place. Il ne semble pas que la plateforme aéroportuaire ait souffert du cataclysme qui a détruit les installations portuaires. Néanmoins, ne connaissant pas encore entièrement les causes de cet accident récent, j'ai demandé que des études complémentaires soient faites pour savoir si la plate-forme est à même de recevoir, comme il était prévu, les installations envisagées. C'est seulement lorsque je serai en possession des conclusions de ce rapport, sans doute au début de l'année 1980, que je pourrai prendre une décision sur la poursuite des travaux.

Je voudrais dire quelques mots, sans abuser de votre patience, du plan du « Grand Sud-Ouest ». Il s'agit d'un plan, certes, parmi d'autres, mais il vise au développement économique de trois régions de programme qui sont particulièrement vastes et pour lesquelles l'équipement en moyens de transport est un élément fondamental.

Le ministère des transports intervient dans ce plan à de multiples titres, que ce soit pour la mise en valeur de ressources naturelles, celles de la mer notamment, par des investissements dans la conchyliculture et dans l'aquaculture, ou que ce soit dans le domaine des transports aériens, des installations portuaires, ferroviaires ou routières.

Pour ce qui est du fer, 1 500 millions de francs d'investissement entreront en service entre 1980 et 1985, dont 800 millions de francs pour l'électrification.

Pour ce qui est de la route, l'Etat engagera, dans les six années à venir, 4 500 millions de francs de crédits, qui permettront, grâce à des financements complémentaires — soit de sociétés d'économie mixte, soit de collectivités — d'engager 6 000 millions de francs de travaux.

C'est ainsi que, dès 1980, des travaux routiers seront effectués dans la région du « Grand Sud-Ouest » pour un montant de 1 milliard de francs. Cette somme sera affectée à certaines liaisons autoroutières, à l'accueil d'autoroutes et à l'aménagement de trois grands axes — R. N. n° 20, R. N. n° 9 et R. N. n° 10 — ainsi qu'à l'aménagement des liaisons d'intérêt régional qui auront été définies par les assemblées régionales dans le cadre de P. A. P. I. R., c'est-à-dire dans le cadre de contrats passés avec l'Etat.

Je ne cite aucun exemple mais, à l'occasion du vote des crédits, je pourrais vous donner la liste complète des opérations pour 1980, qui est malheureusement un peu longue, mais qui peut intéresser les élus du Sud-Ouest. Sinon, je la leur adresserai par courrier.

Reste à examiner un point particulièrement important. Il concerne le domaine économique du ministère des transports, son action dans certains secteurs et la tutelle d'un certain nombre d'établissements.

Le domaine économique du ministère des transports est extrêmement diversifié. Je m'en suis rendu compte à la variété de vos interventions.

Il englobe aussi bien les grands programmes aéronautiques civils que la construction et la réparation navales ou les pêches maritimes.

Vous me permettrez de commencer par les pêches, car il en a été fort peu question aujourd'hui.

Les pêches maritimes présentent une situation contrastée. Notre production ne satisfait pas, à elle seule, les besoins de la consommation intérieure. De ce fait, le déficit de la balance du commerce extérieur des produits de la mer est considérable : il se monte à 2 800 millions de francs, alors même que l'outil de pêche se modernise. Le budget doit faciliter la valorisation de ce qui existe, mais cela ne suffit pas car nous consommons nombre de produits que nous ne pêchons pas, et nous vendons à l'étranger nombre de produits que nous pêchons.

Tant dans le domaine de l'hexagone que dans celui des départements et territoires d'outre-mer, nous ferons le maximum pour que les recherches actuellement en cours de poursuite, de façon que l'accès à la ressource soit plus facile, cette dernière étant mieux connue.

Ce problème d'accès à la ressource est un des plus délicats qui se posent à nous, surtout dans les eaux communautaires.

Le règlement communautaire prévoit, pour tous les pêcheurs de la C. E. E., « la mise en place d'un régime de gestion de la ressource, s'appuyant sur le principe de l'égalité des conditions d'accès à cette ressource ».

Ce principe, vous le savez, est remis en cause par le Royaume-Uni qui veut conserver à son bénéfice exclusif une bande côtière de douze milles et une allocation préférentielle dans la zone de douze à cinquante milles.

La position du Gouvernement français est claire. Aucune concession n'a été consentie et ne le sera en ce qui concerne l'égalité des conditions d'accès et le maintien des droits historiques. Il en va de même dans notre différend avec la Grande-Bretagne sur le maillage des chaluts pour la pêche de la langoustine ou sur d'autres maillages. Le dernier conseil des ministres a décidé de renvoyer ce problème avec l'accord de la Grande-Bretagne. Nous défendrons nos pêcheurs qui appliquent le règlement et refusent de reconnaître les autorités britanniques, et nous continuerons à défendre, dans les instances communautaires, le maintien du maillage tel qu'il est, d'autant plus que nos connaissances actuelles sur la biologie de la langoustine ne permettent pas de justifier le passage à un maillage plus large.

Mais, par ailleurs, la création de zones économiques et la mise en place de quotas de captures très contraignants ne permettent pas à la pêche industrielle de trouver l'équilibre qu'elle devrait normalement avoir.

Il se pose là un problème grave ; c'est pourquoi nous essayons d'orienter certaines de ces actions vers des recherches dans des mers plus lointaines. Nous avons engagé sur ce point des discussions avec la Mauritanie, les Seychelles, l'île Maurice, voire avec le Mexique.

Parallèlement, nous faisons des efforts de recherche assez considérables ; j'ai eu l'occasion, répondant à l'un de vos rapporteurs, de préciser ce matin comment évolueraient, en 1980, les crédits pour les pêches maritimes.

En ce qui concerne les chantiers navals, le contexte mondial, caractérisé par une surcapacité importante, est toujours aussi médiocre. Le budget de 1980 traduit la poursuite du soutien de l'Etat à l'industrie navale.

La dotation globale est de 1 706 millions de francs en autorisations de programme, soit une augmentation de 26 p. 100 par rapport à 1979. Mais le problème est qu'elle soit effectivement utilisée.

Le soutien aux grands chantiers de construction et de réparation navales est mon objectif premier, non pas que je veuille, de quelque façon que ce soit, sacrifier les petits chantiers, mais ceux-ci ou sont plus dynamiques ou ont plus de commandes, et, comme je l'ai indiqué à un rapporteur ce matin, ils pourront bénéficier de commandes militaires.

Ces dotations permettront le soutien de 20 000 emplois dans les grands chantiers, de 3 500 dans les petits chantiers, de 4 000 dans la réparation navale, ainsi que des emplois du secteur connexe — presque équivalent en effectifs — des sous-traitants et fabricants d'équipements. Certes, en 1980, les effectifs continueront à diminuer, par le jeu des conventions sociales intervenues dans le cadre d'une concertation chantier par chantier — je pense aux préretraites en particulier.

Mais ces dotations doivent permettre le maintien de l'emploi grâce non seulement à la diversification de l'activité des chantiers mais également à la conversion de certains chantiers. Je reçois d'ailleurs demain, à ce sujet, la chambre syndicale de la construction navale pour faire le point avec elle et l'inciter à plus de dynamisme.

L'avenir de nos chantiers est pour partie — mais pour partie seulement — lié à celui de notre flotte.

Le plan de développement qui a été lancé en 1975 a doté notre pays d'un outil moderne — certains d'entre vous ont bien voulu indiquer qu'il s'agissait du plus jeune armement européen — et permis de réduire le déficit de la balance des services de transports maritimes. Il convient de donner à cet outil le maximum d'efficacité, dans l'intérêt de l'économie nationale et dans celui des personnes concernées. Des décisions ont été prises lors d'un récent conseil des ministres pour atteindre cet objectif.

Ce que nous voulons, c'est que les entreprises d'armement développent librement leurs initiatives, mais en respectant un certain nombre de données fondamentales auxquelles nous sommes attachés, notamment en ce qui concerne le pavillon.

Par ailleurs, les pouvoirs publics, très attachés à la formation des navigants de la marine marchande, ont décidé de participer au financement des « stages embarqués ».

Pour que la France conserve dans ce domaine son avance technologique, nous lancerons, d'ici à la fin de l'année, un concours pour un nouveau type de navire plus performant et surtout plus économe d'énergie.

Reste un problème qui a été évoqué par plusieurs d'entre vous, celui du régime social des marins.

On m'a interrogé pour savoir quelles étaient les suites que je comptais donner au rapport Dufour sur les pensions des marins et si ce rapport serait publié. Je réponds oui. Quand ? Au début du printemps. Pourquoi ? Parce que ce rapport m'a montré qu'un certain nombre de mesures s'imposaient. J'ai l'intention, à l'intérieur du budget de 1980, de prendre un certain nombre de mesures, en particulier pour les catégories les plus défavorisées — je pense à des mesures relatives aux pensions de réversion pour certaines veuves.

Mais je voudrais utiliser au mieux les crédits. C'est pourquoi j'ai demandé qu'une inspection générale des finances ait lieu, à la fois pour témoigner de la bonne gestion de l'E. N. I. M. — établissement national des invalides de la marine — et peut-être pour suggérer des solutions. Cette inspection, confiée à M. Heilbronner et à trois inspecteurs généraux des finances, est en cours. Elle sera terminée à la fin de janvier.

Je me réserve un mois ou un mois et demi pour tirer toutes les conclusions de ce rapport et de cette inspection et les rendre publiques.

On a beaucoup parlé des programmes aéronautiques civils. La situation se présente, dans ce domaine, sous un jour favorable grâce au développement de machines et de moteurs qui correspondent aux besoins du marché.

On a parlé de Concorde. Nous nous sommes mis d'accord, mon collègue britannique et moi-même, pour que, de part et d'autre de la Manche, nous puissions utiliser les Concorde non vendus ; ils seront remis aux compagnies nationales pour un franc symbolique. Nous nous sommes également mis d'accord pour que, quelles que soient les décisions que pourrait prendre une des compagnies en matière d'approvisionnement de matériels — moteurs ou cellules — tout soit maintenu. Cela constitue, je dois le dire, une garantie pour l'exploitation du supersonique.

Certains ont reproché au Gouvernement de ne pas s'être lancé dans une seconde génération de supersoniques.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Heureusement !

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** C'est oublier qu'il s'agit non pas tant de définir une cellule, mais surtout de mettre au point un moteur qui soit, dans des conditions économiques, beaucoup plus puissant que ceux du Concorde, pour un avion ayant une portée beaucoup plus grande. Or, la mise au point d'un tel moteur suppose plus de quinze années d'études,

et ce n'est que lorsque ces études seront entreprises que l'on pourra, avec des associés, définir la cellule. Bien entendu, cela dépendra également des possibilités d'exploitation commerciale. Car, parmi les difficultés que rencontrent Air France et British Airways, il y a le refus de survol d'un certain nombre de territoires qui constitue pour nous un handicap sérieux. Le Concorde serait un merveilleux avion pour joindre l'Europe au Japon si nous avions l'autorisation de survoler l'Union soviétique et d'avoir une escale. Or cela nous a été refusé.

En ce qui concerne l'Airbus, vous connaissez la situation.

Le 10 juillet 1978, le Gouvernement approuvait le lancement du nouvel appareil A 310. Seize mois plus tard, cet appareil est vendu sur plan à plus de 120 exemplaires. Dans le même laps de temps les ventes de l'A 300 sont passées de 138 à 267. Au total, ce sont près de 400 appareils qui ont été vendus à plus de 30 compagnies, sans compter les lettres d'intention de quatre autres compagnies. Notre ambition est d'atteindre les 40 compagnies, ce qui assurerait, pour les modèles A 300 et A 310, une vente de 800 ou 900 appareils environ.

Dans le budget, 632 millions de francs sont prévus pour développer la version A 310 et continuer d'apporter des améliorations aux versions B 2 et B 4. En effet, l'A 310 n'est pas simplement un avion plus petit. Il possède, sous l'angle technique, des différences considérables, qui lui donnent une certaine avance sur l'A 300; nous serons sans doute conduits à adapter ces améliorations techniques à d'autres appareils.

Vous savez également que le conseil des ministres du 14 novembre a pris deux décisions importantes. L'une concerne les investissements de la S.N.I.A.S. La société nationale a été autorisée à investir 400 millions de francs dès 1980 afin de se doter des moyens d'atteindre les cadences qui nous permettent de tenir les engagements commerciaux que nous avons pris.

On a beaucoup parlé des effectifs.

Les dirigeants de la S.N.I.A.S. doivent se conduire en dirigeants d'entreprise et utiliser au mieux leurs effectifs, faire travailler leurs filiales, sous-traiter pour irriguer le réseau industriel de certaines régions et, bien entendu, si cela est nécessaire, embaucher.

J'ai entendu citer des chiffres. Je tiens à dire qu'il n'y a ni limite maximale, ni limite minimale. C'est au président de la S.N.I.A.S. et à son conseil d'administration d'adapter leur plan de développement aux besoins, surtout dans les secteurs où ces besoins apparaissent ou apparaîtront les plus urgents.

Il convient de savoir qu'aujourd'hui l'Airbus emploie en Europe environ 17 000 personnes, dont 11 000 en France : 5 900 pour la cellule — 5 000 à la S.N.I.A.S., le reste chez les sous-traitants — 600 pour les moteurs à la S.N.E.C.M.A. et 4 500 environ pour les équipements. D'ici à 1984 ces effectifs doubleront; ils feront même plus que doubler pour les équipements, car la part réalisée en matière d'équipements par la France est très supérieure à la part qu'elle réalise en ce qui concerne le moteur ou la cellule. C'est donc cette industrie des équipements qui se développera le plus. Alors qu'elle occupe actuellement, s'agissant de l'Airbus, environ 4 500 personnes, elle en occupera plus de 9 000 en 1984.

Telles sont les quelques précisions que je voulais donner; elles devraient être de nature à rassurer ceux d'entre vous qui étaient inquiets.

Dans le domaine des moteurs, les premières commandes portent sur près de 500 moteurs CFM 56 destinées à remotoriser les DC 8. Ces premières commandes en laissent espérer d'autres, d'autant que des pourparlers sont en cours. Cela explique que 318 millions de francs d'autorisations de programme soient demandés, en 1980, pour poursuivre des opérations de développement et d'amélioration de ce moteur dont les débouchés sur le marché deviennent sérieux.

Mais les deux problèmes qui ont été le plus souvent évoqués dans le domaine de l'aéronautique, au cours de ce débat, concernent, l'un, les subventions accordées aux associations aéronautiques, l'autre, le moteur qui équipera certains avions d'Air France.

Je voudrais faire le point.

Le rapporteur de la commission des affaires économiques, dès ce matin, et de nombreux autres orateurs, cet après-midi et ce soir, ont regretté que les crédits relatifs aux subventions accordées aux associations aéronautiques pour l'acquisition de matériel d'instruction soient en diminution de 2 millions de francs. S'agit-il de sacrifier un secteur à la fois sympathique et utile? Pas du tout. Mais la Cour des comptes a étudié, en 1977, comment avaient été utilisées ces subventions en 1975, 1976 et 1977, et ses conclusions ont montré que, pour une part importante, ces crédits, sans être détournés de leurs objectifs, n'allaient pas exactement à ce à quoi ils étaient destinés. C'est la raison pour laquelle nous avons pris la décision de réduire, dans ce budget, le volume des subventions.

Je pense que les équipements actuels sont suffisants. Mais, en raison du décret de 1975 qui a étendu l'aide de l'Etat à l'acquisition d'appareils fabriqués dans la Communauté économique européenne, on a trop souvent subventionné les constructeurs étrangers au détriment des constructeurs français. Il s'agit donc d'être vigilant. En 1980, il faudra revoir ce problème, car le développement de cette activité ne doit pas être limité et, en même temps, nous devons servir notre industrie.

Reste, dans le domaine aéronautique, une affaire qui a été longuement évoquée. Air France est confronté à un problème difficile. Cette compagnie a acquis seize Boeing 747 qui sont équipés, comme ceux qui ont été achetés par d'autres compagnies au même moment, de propulseurs américains Pratt et Whitney qui doivent être révisés ou renouvelés.

Le fournisseur a proposé à la compagnie nationale des conditions de remise en état extrêmement avantageuses, à condition qu'elle équipe ses futurs A 310 d'un produit de sa gamme.

Si nous avons vendu cent vingt Airbus, deux compagnies seulement, Lufthansa et Swissair, ont choisi, à l'heure actuelle, leur moteur: la première a donné la préférence à General Electric, la seconde à Pratt et Whitney. La compagnie Air France a devant elle un an pour décider du moteur qui équipera ses A 310. En revanche, elle ne peut pas attendre pour la remotorisation des Boeing 747 qu'elle avait achetés.

A cette offre première est venue s'ajouter une seconde émanant de General Electric et de la S. N. E. C. M. A. Dans un premier temps, la différence entre les deux offres était considérable. Nous avons lancé des études économiques pour examiner les conséquences industrielles de l'une et de l'autre. Au fil des mois, elles se sont modifiées. En particulier, celle de General Electric s'est sérieusement améliorée. Bien entendu, elle doit être étudiée aussi sérieusement que celle présentée par Pratt et Whitney. Cela exige un minimum de temps.

Le président d'Air France a la possibilité, sans demander l'accord de l'Etat, de commander le moteur qu'il veut. L'organisation de la société le lui permet. Mais, comme de nombreux orateurs l'ont rappelé, il est difficile au Gouvernement d'ignorer les choix. C'est la raison pour laquelle nous ferons savoir à Air France, lorsque les études économiques en cours seront terminées, ce que nous lui conseillons, et cela par l'intermédiaire des administrateurs d'Etat qui siègent au conseil d'administration d'Air France.

Ce problème particulier illustre assez bien la difficulté que l'on éprouve à exercer la tutelle des entreprises publiques. Certains d'entre vous l'ont d'ailleurs dit en citant quelques exemples. Je pense notamment à M. Virapoullé et aux parlementaires corses que j'ai rencontrés tout à l'heure.

Les rapports entre l'Etat et les entreprises publiques sont difficiles à fixer. Les pouvoirs publics leur imposent des obligations qui sont justifiées par leur nature de service public, mais qui sont parfois en contradiction avec les règles de la stricte gestion économique.

Aussi, afin de clarifier les rapports entre l'Etat et les sociétés nationales, des contrats d'entreprises ont-ils été mis au point. Ils fixent les obligations qui donnent lieu à compensation financière, les responsables des entreprises publiques étant, pour le reste, libres de leur gestion qu'ils doivent conduire avec l'objectif d'équilibrer leurs comptes.

Air France a été la première compagnie à signer un tel contrat en 1978. Une subvention de 335 millions de francs, contre 395 millions de francs en 1979, a été inscrite dans le projet de budget que vous examinez, pour compenser les charges qui lui sont imposées, notamment pour l'exploitation du Concorde.

Nos relations avec Air Inter se situent dans un contexte différent, celui de la convention. L'actuelle convention expire à la fin de 1980. L'Etat l'a dénoncée avant le 30 juin, comme il y était obligé pour conserver ouvertes toutes les possibilités d'avenir. Cela permettra, lorsque nous en discuterons, de tenir compte de considérations liées à l'aménagement du territoire. Plusieurs sénateurs me les ont rappelées.

La seule contribution financière que l'Etat verse à Air Inter est liée à l'application du protocole Mercure, et représente 24 millions de francs.

La S.N.C.F. a signé, voilà quelque mois, un contrat d'entreprise qui intéresse son réseau principal, c'est-à-dire que le réseau banlieue en est exclu. Ce contrat, conclu pour quatre ans, sera certainement suivi d'autres, car l'on imagine mal qu'après 1982, la S.N.C.F. disparaisse. Les inquiétudes que certains propos témoignent me paraissent, dans ce domaine, totalement infondées.

Ce contrat est basé sur des prévisions d'augmentation modérée des trafics, que ce soit le trafic voyageurs ou le trafic marchandises. Il donne à la S.N.C.F. une plus grande liberté en matière de tarifs. Elle en use, d'ailleurs, avec beaucoup de bonheur.

Il lui donne également l'assurance d'un effort budgétaire soutenu de l'Etat, constitué notamment par une réévaluation sensible de la contribution aux charges d'infrastructure — elles ont augmenté d'environ un milliard de francs cette année — et la garantie de ressources d'investissement importantes — cinq milliards de francs par an environ.

En contrepartie, la S.N.C.F. s'est engagée à améliorer sa productivité, afin de maintenir ses coûts de production en francs constants, et à réaliser son équilibre financier au cours des prochaines exercices.

Le projet de budget pour 1980 traduit les conséquences de l'application du contrat d'entreprise.

Les diverses contributions suivent l'évolution escomptée, soit des tarifs, pour ce qui est de la compensation des tarifs réduits, soit des salaires, pour ce qui touche à la contribution très importante au régime particulier des retraites des cheminots.

Le point notable est la réévaluation sensible de la contribution aux charges d'infrastructure qui, comme je vous l'ai indiqué, atteint cette année 3 773 millions de francs.

Le point qui a été le plus longuement débattu concerne la compensation du déficit des services omnibus.

Nous avons demandé à la S.N.C.F. de faire le maximum, dans des limites tout de même très modestes, c'est-à-dire de maintenir au moins 95 p. 100 de la capacité omnibus existante. Nous souhaitons que là où des lignes seront supprimées, puisse être envisagé un transport sur route, afin que la continuité du service public pour le transport des personnes soit assurée.

Si, tout à l'heure, j'ai réagi d'une façon aussi vigoureuse à l'intervention de l'un d'entre vous, c'est parce que j'estime indispensable que les décisions prises par la S.N.C.F. soient connues des élus plusieurs mois avant leur mise en application, afin qu'elles puissent être discutées, voire corrigées ou adaptées.

La subvention forfaitaire d'équilibre devrait décroître. Elle est néanmoins, cette année, de 2 600 millions de francs.

Il est trop tôt pour porter un jugement sur les résultats du contrat d'entreprise. Néanmoins — comme je vous l'ai indiqué — l'emploi qu'en fait la société nationale me paraît bon. Lorsque nous disposerons, sur deux ans ou même sur un an, des résultats complets, je pense qu'ils surprendront agréablement ceux qui redoutaient une application ou des conséquences trop brutales de ce contrat.

La Compagnie générale maritime est la dernière entreprise publique qui a signé un contrat d'entreprise. Etant donné sa situation financière très dégradée, ce contrat a une durée limitée de deux ans. En fait, il reste onze mois environ à courir. Pendant ce temps, l'Etat apporte à la société une dotation en capital de 430 millions de francs.

Par ailleurs, nous accordons une subvention à titre de participation aux charges sociales de la compagnie. En contrepartie, nous lui demandons d'augmenter sa productivité en réduisant ses coûts d'exploitation, en améliorant sa gestion commerciale et en comprimant très sérieusement ses frais généraux.

Les autres entreprises publiques n'ont pas signé de contrat d'entreprise, parce que cela ne s'imposait pas ou paraissait fort complexe.

Nous pensons que le contrat de la C.G.M. devra être suivi d'un nouveau contrat de deux ans tirant les conséquences du premier.

Si la R.A.T.P. n'a pas signé de contrat d'entreprise, tout comme la S.N.C.F. banlieue, le projet de loi de finances est loin d'être muet à leur égard. Cependant, il est cohérent avec un projet de loi qui, je le sais, ne pourra être discuté à cette session. Comme je l'ai indiqué en réponse à un intervenant, un article additionnel au collectif de fin d'année a prévu la situation.

Ma dernière remarque sur ce projet de budget concernera les relations maritimes et aériennes avec la Corse.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Ah !

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Les subventions inscrites à ce titre au projet de budget sont de 294 millions de francs pour la continuité territoriale maritime et de 12 millions de francs pour la desserte aérienne.

Sur ce point, le budget de 1980 est un budget de transition. Des études sont en cours pour définir la structure des liaisons aériennes et maritimes à l'horizon de 1985 et, dès 1981, un fonds commun d'aide aux liaisons maritimes et aériennes entrera en vigueur pour assurer une bonne coordination entre ces deux modes de transport complémentaires.

Les sénateurs élus ou originaires de Corse m'ont posé un certain nombre de questions concernant à la fois les tarifs pratiqués pour les liaisons avec la Corse, les horaires et le maintien de ces liaisons quels que soient les événements qui puissent survenir. Je voudrais, sur ces trois points, leur répondre très simplement que j'ai demandé aux compagnies Air France et Air Inter, avec lesquelles je suis en discussion, de revoir leurs

tarifs — elles le font d'ailleurs pour un certain nombre d'autres lignes — afin de tenir compte de leur mission de service public.

Par ailleurs, je pense provoquer très prochainement — le président d'Air France l'a promis il y a quelques heures à plusieurs d'entre vous — une réunion pour fixer des horaires qui correspondent mieux aux besoins tels qu'ils sont ressentis.

Enfin, je puis vous indiquer qu'en cas d'arrêt du fonctionnement de la navigation aérienne, la liaison avec la Corse sera maintenue par des moyens appropriés.

Telles sont, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, les grandes lignes de ce projet de budget des transports dont nous discutons depuis le début de la matinée.

**M. le président.** De la matinée d'hier, monsieur le ministre !

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Vous avez tout à fait raison, monsieur le président.

Parfois, l'action de l'Etat est une intervention directe ; quelquefois, il s'agit d'un soutien ; dans d'autres cas, ce n'est qu'une subvention incitative. Cependant, cet ensemble est en progression dans une conjoncture tendue.

Le transport est une activité prestataire de services qui concerne les personnes et les entreprises et qui est de plus en plus nécessaire dans une société moderne. La qualité de ces prestations est largement fonction des infrastructures et des véhicules.

Tous les moyens dont nous disposons doivent nous permettre de concourir au renforcement de la sécurité. C'est pour nous la priorité essentielle. Ce n'est pas simplement une affaire de réglementation ou d'investissements, c'est une affaire d'information et de conduite des hommes. Dans ce domaine, je retiens certaines suggestions formulées par M. Guillard et d'autres sénateurs. Certains jeunes conduisent déjà fort bien, mais d'autres n'ont pas cette virtuosité. Une adaptation est nécessaire et j'aurai l'occasion de vous en reparler.

J'ai tenté — et cela explique sans doute la longueur de cet exposé — de répondre à la plupart des questions qui m'ont été posées au cours de ce long débat. Cela étant, malgré le soin que j'ai pu apporter à suivre ce débat, il se peut que j'aie commis des oublis. Je relirai avec soin le *Journal officiel* et, par écrit, je donnerai à chaque président de commission, les réponses aux questions qui m'ont été posées et auxquelles je n'aurais pas répondu.

Je vous remercie, mesdames et messieurs, et je vous demande de bien vouloir pardonner la longueur de ma réponse. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du C.N.I.P., du R.P.R., de l'U.C.D.P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

**M. Gérard Ehlers.** Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à M. Ehlers.

**M. Gérard Ehlers.** Monsieur le ministre, une fois n'est pas coutume. Je voudrais vous féliciter, car vous m'avez véritablement surpris. Je ne m'imaginai pas, en effet, qu'un ministre puisse parler plus d'une heure et demie en expliquant par un seul mot — le mot « grève » — sa politique de déclin portuaire et, surtout — mais là je comprends mieux, persuadé qu'il ne s'agit pas d'un oubli — qu'il puisse être resté muet sur le nouveau plan de démantèlement du vicomte Davignon, comme s'il se révélait difficile, désormais, de prononcer ce nom sans faire référence à un nouvel abandon de souveraineté, à une nouvelle politique de déclin et de dépendance à l'égard des multinationales étrangères.

Nous le répétons, c'est parce que nous sommes, nous, aux côtés de ceux qui créent les richesses et qui, en même temps, sont les victimes de votre politique, que nous ne voterons pas ce projet de budget.

Entre le plan Davignon et l'intérêt des travailleurs, nous avons choisi définitivement, et dès le début.

C'est avec eux que nous sommes contre votre politique, en particulier dans leur lutte, même si cela ne vous plaît pas, parce que seules les luttes sont de nature à vous imposer, en définitive, la satisfaction de leurs légitimes aspirations. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. le président.** Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports et figurant aux états B et C, ainsi que l'article 56.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 302 787 302 francs. »

Par amendement n° 301, MM. Jean Cluzel et Edouard Bonnevof proposent de réduire ce crédit de 1 150 000 francs.

La parole est à M. Cluzel.

**M. Jean Cluzel.** Monsieur le président, cet amendement a pour objet de réduire les crédits d'information du comité inter-



ministériel de la sécurité routière qui sont inscrits au chapitre 37-46 du budget du ministère des transports ; ils sont estimés à 16 millions de francs pour 1980.

La réduction proposée vise les campagnes d'information menées au titre de l'obligation d'allumer les codes en ville. Au mois d'octobre 1979, le coût des campagnes d'information, tant pour l'obligation du port de la ceinture de sécurité en ville que pour l'obligation d'allumer les codes, a été au total — films, radio, affiches, presse — de 3,25 millions de francs, dont 1,15 million de francs pour la « campagne des codes ». Cette dernière mesure, inutile et dangereuse, se révèle en outre coûteuse pour les finances publiques.

Il est donc proposé de mettre fin à ce que, monsieur le ministre, vous avez à l'instant appelé une expérimentation.

Les codes obligatoires sont un échec aveuglant. Il faut en tirer les conséquences et laisser l'automobiliste responsable d'adapter lui-même l'éclairage de son véhicule aux conditions ambiantes, en fonction, bien sûr, de la sécurité nécessaire.

Monsieur le ministre, par des courriers quotidiens extrêmement abondants, des Françaises et des Français font appel au Sénat à l'encontre d'une mesure technocratique qu'ils jugent inutile et dangereuse non seulement pour les automobilistes, mais également pour les piétons.

Permettez-moi de vous donner lecture d'un passage extrait d'une lettre émouvante que j'ai reçue ce matin : « Je me permets d'attirer votre attention sur la vue du malheureux piéton maintenant agressé par tous ces phares. Il lui devient très difficile de traverser les rues, ébloui qu'il est continuellement par les phares de centaines de voitures. Et les motos, si bruyantes déjà, augmentent notre désarroi par la violence de leur éclairage. J'ai l'espoir que, grâce au Sénat, nous obtiendrons des adoucissements pour le sort des piétons. »

**M. le président.** Monsieur Cluzel, je vous donne à nouveau la parole pour donner connaissance au Sénat de l'intervention qu'avait préparée M. le président Bonnefous pour soutenir cet amendement.

**M. Jean Cluzel.** Monsieur le président, mes chers collègues, voici le texte de cette intervention :

« Monsieur le ministre, cet amendement vise l'obligation faite depuis le 15 octobre aux automobilistes de rouler en code en ville. Il s'y ajoute l'obligation du port de la ceinture de sécurité en ville. Ces deux décisions prises depuis le début du mois d'octobre sont maladroites, dangereuses et coûteuses pour la collectivité.

« L'obligation de rouler les codes allumés en ville a provoqué les réactions indignées de la quasi-unanimité des automobilistes. Nos collègues, MM. Carous et Braconnier, s'en sont déjà éloquemment fait l'écho à cette tribune.

« Cette mesure est dangereuse en effet. Par temps de pluie, sur la chaussée mouillée et surtout avec le mauvais réglage des phares, l'obligation des codes en ville est une aberration et un danger : on est ébloui, on ne voit plus rien et surtout pas un piéton éventuel, alors même que l'objectif était de garantir une meilleure sécurité pour les piétons.

« Etrange paradoxe ; si, socialement, cette décision est dangereuse, physiologiquement c'est une véritable hérésie. C'est de plus en plus l'avis des médecins ophtalmologistes : en effet, les codes provoquent, chez celui qui vient en face, un éblouissement passager, si bien que, pendant un court instant, il ne distingue plus les détails ni les obstacles éventuels. En outre, plus on avance en âge, moins le cristallin est clair et plus le « temps mort » de vision augmente. Il faudrait ajouter tous les incidents mécaniques qui peuvent résulter en ville d'une utilisation trop intensive des batteries. Celles-ci supportent mal cette utilisation intensive ; il faudra les changer beaucoup plus souvent. D'ailleurs, on observe déjà un accroissement considérable des dépannages dus à des pannes de batterie. J'ai lu également que tout cela allait entraîner une augmentation de la consommation de plomb, alors que nous sommes déjà contraints de pratiquer des importations importantes.

« Il est inconcevable que l'on ait adopté, sans débat ni consultation publics, de telles dispositions. C'est véritablement une preuve de l'esprit technocratique qui règne dans certaines administrations qui, au mépris de toutes les observations et de toutes les contestations de bonne foi, poursuivent une politique qu'elles seules définissent.

« De plus, j'ajouterai que cette mesure est coûteuse pour les contribuables.

« Il faut savoir, en effet, que du 1<sup>er</sup> au 31 octobre 1979, la délégation de la sécurité routière a entrepris une vaste campagne pour sensibiliser les conducteurs au port de la ceinture en toutes circonstances et à l'allumage des codes en ville, le soir. Cette campagne, financée par le budget du ministère des transports,

a coûté 3 250 000 francs. Est-ce défendable ? Je ne le pense pas.

« Comment est-il possible d'engager, dans la conjoncture actuelle, autant d'argent pour la promotion de mesures dont l'utilité est aussi contestable ?

« Indépendamment de ces incidences financières, l'obligation d'allumer les codes en ville est aberrante et contradictoire avec toute la politique d'économies d'énergie que le Gouvernement prétend mener. On estime, en effet, que la consommation d'essence augmentera de 0,3 p. 100 par an à la suite de cette décision. Doit-on tenir pour négligeables les 60 000 tonnes d'essence supplémentaires que, selon une évaluation officielle d'ailleurs, les codes feront consommer en plus ? Il faut bien voir qu'il s'agit seulement de l'effet direct ; si l'on y ajoute les conséquences indirectes, la charge sera plus lourde. Cette obligation a, en effet, entraîné un ralentissement général de la circulation dans les grandes villes. Or, comme chacun le sait, ces gigantesques embouteillages provoquent un surcroît de consommation d'essence.

« Pour toutes ces raisons dont vous devez reconnaître le bon sens, monsieur le ministre, je vous demande de renoncer à des mesures dont la nocivité est avérée.

« Sur un plan plus général, d'ailleurs, je suis préoccupé par ce qu'un hebdomadaire appelait récemment « l'absolutisme technocratique ». Il me paraît dangereux pour notre société que le pouvoir — ou l'administration — prenne des décisions de cette nature sans procéder à des consultations nombreuses. Personne ne peut prétendre, à lui seul, être juge de ce qui est bon pour les Français.

« Cette leçon me semble s'appliquer à la désastreuse expérience en cours. » (Applaudissements.)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des finances sur cet amendement ?

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Monsieur le président, la commission des finances souhaiterait entendre le Gouvernement avant de formuler un avis.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** M. le président, le Gouvernement est hostile à cet amendement et je voudrais m'en expliquer. L'année dernière, M. le président Bonnefous était intervenu pour réfuter avec beaucoup de vigueur l'emploi de la ceinture de sécurité et je dois dire que, sans avoir été vraiment ébranlé, j'avais du moins conçu quelques doutes.

Depuis, je me suis personnellement informé. Comme je vous l'ai dit dans mon exposé oral, je me suis rendu dans certains hôpitaux, particulièrement à Garches, et je dois dire que mes doutes ont été complètement balayés par les explications que m'ont données les spécialistes qui ont à connaître du plus grand nombre d'accidents de la route.

Dans ce domaine, je pense — et j'en suis même convaincu — que la ceinture de sécurité, malgré la gêne et les problèmes qu'elle peut poser, constitue un avantage dans le domaine de la sécurité.

Un pays comme le nôtre ne peut pas se satisfaire de plus de 12 000 morts et de plusieurs centaines de milliers de blessés par an. Un effort gigantesque doit être réalisé. Je ne dis pas que l'emploi de la ceinture de sécurité supprimera tout cela, mais il contribuera à la réduction du nombre des morts et des blessés. C'est pourquoi cette mesure me paraît indispensable.

L'amendement qu'ont déposé M. Cluzel et M. le président Bonnefous ne vise pas uniquement, cependant, la ceinture de sécurité mais beaucoup plus la réglementation en matière d'éclairage des voitures avec obligation de rouler en code la nuit en ville.

**M. le président.** Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre, mais l'amendement ne vise même que cela.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Non, monsieur le président, il vise les deux. Il a été parlé de la ceinture ; en outre, les crédits dont on propose la suppression sont liés à des opérations d'information routière qui concernent et la ceinture de sécurité et l'obligation de rouler en code. Il n'y a pas de différence à l'intérieur de la ligne budgétaire.

**M. le président.** Permettez-moi seulement, monsieur le ministre, de vous renvoyer à l'exposé des motifs de l'amendement où il est indiqué ; « ... 3 250 000 francs, dont 1 150 000 francs pour la « campagne des codes ». Par conséquent, en réduisant les crédits de 1 150 000 francs, nos collègues MM. Bonnefous et Cluzel n'entendent viser que cette campagne.

**M. Jean Cluzel.** Absolument !

**M. le président.** Cela dit, je ne suis intervenu que pour la clarté du débat et je vous prie de m'excuser de vous avoir interrompu, monsieur le ministre.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, les crédits dont il est fait état concernent aussi bien la ceinture de sécurité que les codes.

Si j'ai mentionné pour commencer la ceinture de sécurité, c'est parce que M. le président Bonnefous avait évoqué certaines recommandations médicales pour justifier son hostilité à la ceinture de sécurité.

Pour contester aujourd'hui l'emploi systématique des codes, il utilise également des arguments médicaux. Or, l'instauration des codes a été décidée à un moment où se tenait à Paris un congrès de médecins ophtalmologistes et je dois dire que les conclusions de ce congrès ne sont pas du tout celles qu'indique M. le président Bonnefous.

Sans doute existe-t-il, chez les spécialistes, des points de vue différents, mais je ne suis cependant pas convaincu par l'argumentation du président de la commission des finances.

En outre — je tiens à insister sur ce point — comme je l'avais indiqué à M. Cluzel, il me paraîtrait déplacé d'arrêter ce qui est pour moi une expérience, donc une action limitée, mais qui, s'étendant sur un mois, ne permet pas de tirer des conclusions.

Je souhaiterais que le Sénat maintienne ces crédits, étant entendu que ce qui a été décidé dans le domaine réglementaire en matière de codes est expérimental et d'une durée limitée.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission, puisque le Gouvernement s'est maintenant exprimé ?

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Je voudrais, à propos de cet amendement, faire trois observations.

La première est une observation de forme : la commission des finances n'a pas été appelée à examiner cet amendement. Les deux autres remarques seront des remarques de fond.

L'une concerne les arguments qui ont été développés par M. le président Bonnefous et M. Cluzel et à propos desquels un large consensus est apparu au cours des débats de cette journée. Le président de la commission des finances interprète de façon très fidèle la pensée de la majorité, pour ne pas dire l'unanimité de la commission des finances sur ce point en particulier, même si un certain nombre d'arguments peuvent être mis en cause ou tout au moins discutés sur le plan strictement scientifique.

L'autre argument que je voudrais avancer dans ce débat, c'est qu'à la vérité, si, au moment où, l'an passé, les crédits ont été sollicités au titre du comité interministériel de la sécurité routière, nous avons eu toutes les informations nécessaires sur l'utilisation de ces crédits, notamment sur la campagne que vous proposiez en ce qui concerne tant le port de la ceinture de sécurité que l'usage des codes, nous n'aurions pas, aujourd'hui, ce débat. Il s'agit là, monsieur le ministre, d'un problème d'information du Parlement. C'est un excellent sujet, un très bon exemple des conditions dans lesquelles le Parlement est appelé à voter des crédits sans savoir exactement quel usage en sera fait.

C'est pour ces raisons que la commission des finances ne peut que donner un avis très favorable à l'amendement présenté par M. Cluzel et cosigné par M. le président Bonnefous.

**M. Bernard Parmantier.** Je demande la parole.

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

**M. Bernard Parmantier.** Monsieur le ministre, vous avez fait état d'experts qui sont intervenus dans la décision prise. Je voudrais indiquer que l'audition d'une autre catégorie d'experts serait fort intéressante. Il s'agit des chauffeurs de taxis parisiens, qui ont un point de vue particulièrement éclairé.

**M. le président.** C'est le cas de le dire ! (*Sourires.*)

**M. Bernard Parmantier.** Je dois préciser que le groupe socialiste votera l'amendement.

**M. Dominique Pado.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Pado.

**M. Dominique Pado.** Je suis de ceux, rares ici sans doute, qui sont prêts à accorder à M. le ministre des transports le délai supplémentaire qu'il demande. Je veux simplement lui poser une question pour éclairer le Sénat.

J'aimerais savoir si, autour de vous, en Europe, des pays appliquent la mesure qui a été édictée en France voilà un mois, depuis combien de temps, si certaines de ces expériences ne sont pas déjà un peu plus longues et si le délai qu'on nous demande n'est pas déjà effectif, car alors on pourrait en tirer des conclusions.

Les questions que je pose sont, me semble-t-il, importantes et, si des réponses pouvaient m'être fournies, elles pourraient être très utiles pour notre décision finale.

En effet, je m'inquiète quelque peu d'une réaction qui me fait l'effet d'une campagne parfaitement organisée pour faire pression sur les automobilistes. A la vérité, si nous supprimons l'obligation des codes, vous verrez que les automobilistes continueront à s'en passer, même là où ils ne voient rien et c'est là qu'est tout le problème. L'emploi des codes sur les Champs-Élysées n'est peut-être pas nécessaire, mais, dans d'autres quartiers de Paris, nous verrons, lorsque les lampes seront éteintes, où nous en serons !

**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.** Depuis plus d'un an, parfois depuis plusieurs années, monsieur Pado, l'emploi des codes de façon systématique pour la circulation nocturne en ville est obligatoire en Belgique, au Luxembourg, aux Pays-Bas, en Allemagne fédérale, en Finlande, en Suède, en Norvège, en Hongrie, en Tchécoslovaquie, en Suisse, aux États-Unis et au Japon. L'attitude française n'est nullement exceptionnelle. La plupart des pays que j'ai cités en sont satisfaits. J'ai interrogé le préfet de Strasbourg pour savoir comment les choses se passaient. Beaucoup d'automobilistes, qui ne sont pas seulement des voisins d'outre-Rhin, roulent effectivement la nuit en code.

**M. Jean Cluzel.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Cluzel.

**M. Jean Cluzel.** Je dirai simplement à M. le ministre qu'on ne peut comparer que des choses comparables. En effet, dans les pays qu'il vient de citer, l'éclairage vertical dans les villes est amplement supérieur au nôtre et de qualité plus régulière. Par conséquent, dans ces pays, le fait que les automobilistes utilisent les lanternes ou les codes ne pose aucun problème, ni pour l'automobiliste ni pour le piéton.

En revanche, ce problème se pose en France — vous l'avez reconnu, monsieur le ministre — en raison de la qualité inégale de l'éclairage vertical, c'est-à-dire de l'éclairage urbain.

C'est la raison essentielle pour laquelle nous souhaitons, mes collègues et moi-même, que l'automobiliste soit reconnu comme responsable d'adapter son éclairage aux conditions de la sécurité.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 301, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission des finances a donné un avis très favorable.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 51 :

Nombre des votants .....	286
Nombre des suffrages exprimés .....	285
Majorité absolue des suffrages exprimés.	143
Pour l'adoption .....	283
Contre .....	2

Le Sénat a adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, ainsi modifié, le crédit figurant au titre III. (*Ce crédit est adopté.*)

**M. le président.** « Titre IV, plus 3 019 086 282 francs. »

La parole est à M. Legrand.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** J'ai admiré l'habileté de la réponse de M. le ministre, puisqu'il a survolé — c'est bien normal dans ce budget ! (*Sourires*) — les problèmes, répondant à un grand nombre de questions, y compris à des questions qui ne lui étaient pas posées, sans répondre, par ailleurs, à certaines qui lui étaient posées, notamment par le rapporteur que je suis de la commission des affaires économiques et du Plan.

En effet, monsieur le ministre, vous n'avez nullement répondu à la question concernant la tarification internationale. Je vous ai demandé ce matin de nous faire savoir clairement si le Gouvernement français allait dans le sens du libéralisme exacerbé que les Etats-Unis voulaient imposer aux tarifs des trafics internationaux, si, plus précisément, vous aviez favorisé la tentative de Laker Airways. Monsieur le ministre, s'agissant d'un problème essentiel pour l'aménagement du territoire plannétaire, il est intéressant que vous nous fassiez connaître votre réponse.

En ce qui concerne l'aviation légère, sujet sur lequel je me suis étendu comme un certain nombre de mes collègues, votre réponse ne peut nous satisfaire. Vous nous avez dit que les mesures que vous aviez envisagées tenaient à un avis de la Cour des comptes, qui avait cru déceler certains abus.

Mais les abus, monsieur le ministre, c'est à vous de les relever. Vous avez les moyens de contrôle. Il existe des commissions. Toutes ces subventions ne sont pas accordées « à la tête de pipe ». Elles sont accordées après un examen par des commissions dans lesquelles l'administration est très largement représentée.

Alors, je crois que cette réponse qui consiste à dire que nous ne ferons plus rien parce qu'un certain nombre de crédits auraient pu être mal utilisés, n'est pas bonne. Notre question est infiniment plus précise : oui ou non, allez-vous prendre des mesures qui risquent de faire grand tort à ce sport de haut niveau qu'est le sport de l'aviation légère, mais aussi à la construction aéronautique française dont je dois vous rappeler — et ce n'est pas courant — qu'elle est exportatrice pour 70 p. 100 de sa production ?

Monsieur le président, j'en arrive maintenant au titre IV pour lequel vous avez bien voulu me donner la parole. Sur le titre IV, je voudrais demander à M. le ministre de consentir un effort en faveur de la Société nationale de sauvetage en mer, effort que j'avais déjà sollicité de M. le ministre du budget en présentant un amendement sur la première partie de la loi de finances. Vous venez de me donner une réponse valable, monsieur le ministre, et je vous en remercie, puisque vous avez annoncé une augmentation de la dotation prévue et, cela, en francs constants. C'est important. Je vous demande cependant de bien vouloir préciser les chiffres. En outre, je me permets de vous rappeler que le souhait exprimé, là aussi, à partir d'un avis donné, en 1972, par la Cour des comptes, est que l'action du Gouvernement soit pérennisée et qu'on puisse permettre à cette société nationale de sauvetage en mer, d'avoir les moyens réguliers d'exercer cette fonction dont tout le monde reconnaît l'importance pour la sécurité.

Alors oui, dites-nous les chiffres que vous proposez pour 1980 et dites-nous les mesures que vous envisagez pour la poursuite de cette action.

**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.** M. Legrand m'a posé des questions extrêmement différentes, la première concernant la déréglementation, la deuxième Sir Freddy Laker et les initiatives qu'il envisage et la troisième concernant la société nationale de sauvetage en mer.

Sur la déréglementation, je voudrais dire que les initiatives qui ont été prises proviennent des Etats-Unis. Elles ont d'abord été le fait de rivalités ou d'émulations entre compagnies intérieures américaines et très rapidement ce qui, à l'origine, était à usage domestique a gagné le champ international. D'ailleurs, cela correspondait à certains intérêts américains, mais ne coïncidait pas forcément avec les intérêts des partenaires des Etats-Unis. Beaucoup s'en sont rendu compte et ont passé des accords bilatéraux pour maintenir la situation en l'état.

Au niveau français, nous avons tenu à maintenir notre indépendance aéronautique et je dois dire que nous ne sommes pas désireux, tout au moins sur le plan de la déréglementation, face aux initiatives américaines, de modifier ce qui est.

En revanche, au niveau européen une initiative assez spectaculaire a été annoncée par sir Freddy Laker, mais en dehors de cette annonce rien n'a franchi, pour le moment, les frontières du Royaume-Uni. Dans le cadre des rapports entre la Grande-Bretagne et la France, un accord franco-britannique organise le partage du trafic aérien entre les deux pays à égalité pour les deux pavillons. Je souhaite tout simplement que cet accord soit respecté. Chacun est donc libre de désigner autant de compagnies qu'il veut sur les routes aériennes qui joignent les deux pays, c'est dire que les compagnies britanniques déjà désignées devraient faire la place au nouveau venu.

Dans le cadre de l'accord franco-britannique se pose donc un problème anglo-britannique. Pour le moment il n'est pas résolu ; nous attendons.

Enfin, la troisième question que vous m'avez posée concerne la société nationale de sauvetage en mer. L'an passé, au cours de la discussion de ce projet de budget, j'avais indiqué que par rapport à la dotation initiale, la subvention d'Etat serait augmentée de 500 000 francs.

De nombreux orateurs m'ont demandé de revoir cette subvention. J'ai indiqué à la tribune tout à l'heure qu'elle devait évoluer en francs constants. Il faut donc ajouter à la subvention inscrite dans le fascicule budgétaire 800 000 francs qui seront pris à l'intérieur de mon budget. Je vous demande de bien vouloir me faire confiance quant à la recherche du meilleur poste budgétaire pour dégager ces crédits.

Vous m'avez posé une quatrième question sur l'avenir. Je me propose dans le courant de l'année de faire le point avec l'amiral Amman qui préside cette société, de façon à examiner son organisation et ses besoins. Il s'agit d'une société indiscutée dont l'utilité est reconnue par tous, y compris par le Gouvernement. Mon objectif serait, tout en ménageant les deniers publics, de lui assurer une subvention constante en valeur.

**M. le président.** La parole est à M. Vade pied.

**M. Raoul Vade pied.** Monsieur le président, j'interviens à la place de M. Lombard qui vous prie de l'excuser d'avoir dû s'absenter. Il voulait attirer l'attention de M. le ministre sur les ressources de la société nationale de sauvetage en mer. Comme M. Legrand l'a fait excellemment et que M. le ministre lui a répondu, je n'insisterai pas sur ce problème à cette heure avancée de la nuit.

**M. le président.** Je mets aux voix le crédit figurant au titre IV. (Ce crédit est adopté.)

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V : autorisations de programme, 2 987 000 000 francs. »

« Crédits de paiement, 1 802 802 000 francs. »

La parole est à M. Labèguerie.

**M. Michel Labèguerie.** Je vous remercie, monsieur le président, de m'autoriser à prendre la parole à la place de MM. Goetschy et Millaud, qui m'ont tous deux demandé de les remplacer pour cette très courte intervention.

Permettez-moi de dire que je suis très heureux de remplacer plus spécialement M. Millaud car j'estime qu'il est temps que les parlementaires de la métropole soient plus nombreux à se préoccuper des problèmes de l'outre-mer et des lointains territoires qui doivent pouvoir profiter de leurs richesses spécifiques inexploitées et apporter par ce fait même à la métropole certaines ressources d'avenir dont elle a besoin.

Monsieur le ministre, au cours du colloque de Nouméa, en septembre 1979, l'un des dix-sept points proposés par le ministre des départements et territoires d'outre-mer portait sur la nécessité d'entreprendre des études pour détecter les ressources en thonidés dans les zones économiques des territoires d'outre-mer du Pacifique.

Des études positives ont été réalisées en Nouvelle-Calédonie. Il est nécessaire d'entreprendre en Polynésie française une étude analogue fondée sur la radiométrie et sur des campagnes de pêches expérimentales pour localiser et évaluer le potentiel de thonidés, en particulier des germons susceptibles d'être pêchés par nos armements.

Dans cette perspective, je vous demande de bien vouloir participer à cette étude afin que nous puissions définir le potentiel de pêche hauturière dont pourrait bénéficier ce territoire.

Les assurances que vous pourrez me donner dans ce domaine sont de nature à répondre aux conclusions que le groupe de l'U. C. D. P. a pu tirer du séminaire qu'il a tenu voilà trois mois en Polynésie française ainsi qu'au désir légitime des élus de ce territoire.

**M. le président.** Monsieur Millaud, M. Labèguerie s'est exprimé en votre nom, mais peut-être avez-vous quelque chose à ajouter ?

**M. Daniel Millaud.** Pas du tout, monsieur le président, je confirme le propos de M. Labèguerie.

**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.** L'intention du Gouvernement est de donner satisfaction à cette demande.

**MM. Daniel Millaud et Michel Labèguerie.** Merci, monsieur le ministre.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...  
Je mets aux voix les crédits figurant au titre V.  
(Ces crédits sont adoptés.)

**M. le président.** « Titre VI: Autorisations de programme, 2 646 625 000 francs. » (Adopté.)  
« Crédits de paiement, 556 761 000 francs. » — (Adopté.)

#### Article 56.

**M. le président.** « Art. 56. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée pour 1980 à 455 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 253, présenté par M. Jacques Braconnier au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, a pour objet de supprimer cet article.

Le second, n° 302, présenté par MM. Duffaut, Spénale, Tournan, Champeix, Allies, Chazelle, Louis Perrein, Larue, Debarge, Chochoy, les membres du groupe socialiste et apparentés, tend à le rédiger comme suit :

« Les transferts, dans la voirie départementale des routes nationales secondaires, prévus par l'article 66 de la loi de finances pour 1972, sont annulés. »

La parole est à M. Braconnier, pour défendre l'amendement n° 253.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** L'amendement de M. Duffaut me paraît beaucoup plus éloigné du texte voté par l'Assemblée nationale que celui que j'ai présenté. C'est pourquoi, il serait préférable qu'il soit discuté avant le mien.

**M. le président.** Vous pensez bien, monsieur Braconnier, que si c'était le cas, j'aurais appelé l'amendement n° 302 avant le vôtre. Il est bien évident qu'un amendement de suppression est plus éloigné du texte initial qu'un amendement qui tend à une autre rédaction. Je crois pouvoir déceler dans vos propos que vous me proposez en fait une demande de priorité pour l'amendement n° 302. Est-ce bien cela ?

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Tout à fait.

**M. le président.** Je suis saisi d'une demande de priorité visant à examiner l'amendement n° 302 avant l'amendement n° 253.

En vertu de l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, sont acceptées « les demandes de priorité ou de réserve dont l'effet, en cas d'adoption, est de modifier l'ordre de discussion des articles du texte sur lequel elles portent. »

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** La commission des finances ne fait pas d'objection à la prise en considération de la demande de priorité.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je laisse le Sénat libre de sa décision.

**M. le président.** Je mets aux voix la demande de priorité formulée par M. Braconnier, rapporteur pour avis.  
(La priorité est décidée.)

**M. le président.** La parole est donc à M. Spénale pour défendre l'amendement n° 302 rectifié.

**M. Georges Spénale.** Tout le monde, dans cette Assemblée, se souvient de la manière dont les choses se sont passées en 1972.

Le gouvernement a demandé aux conseils généraux d'accepter la départementalisation de 55 000 kilomètres de routes classées contre une subvention qui ne pouvait être inférieure à 300 millions de francs. Le gouvernement décida que la dotation ne pouvait être supérieure à cette somme ; elle fut donc fixée à 300 millions de francs.

De longues discussions eurent lieu au sein des conseils généraux et si, finalement, ils ont accepté, c'est surtout avec l'espoir que les routes concernées seraient un peu mieux entretenues par leurs soins, car elles étaient dans un très mauvais état.

Mais nombreux furent ceux, notamment celui du Tarn, où je siégeais à l'époque, qui émirent des vœux pour que le crédit de 300 millions de francs soit indexé sur le coût réel des travaux et soulignèrent que leur acceptation était conditionnée par la prise en considération de cette exigence, en sorte que, dans la mesure où cette condition ne serait pas respectée, l'accord donné par les conseils généraux devrait être réputé caduc.

Or, qu'en est-il aujourd'hui ? Dans l'excellent rapport de notre collègue M. Braconnier, on voit que, de 1972 à 1980, le coût des travaux en francs courants aura doublé tandis que la dotation passe de 300 à 455 millions de francs et, en francs constants, de 300 à 203 millions de francs.

D'une année sur l'autre, entre 1979 et 1980, la dotation progresse de 5,8 p. 100 en francs courants, alors que le coût des travaux augmentera vraisemblablement d'au moins 15 p. 100 compte tenu de l'accroissement des salaires et du prix des bitumes, notamment.

Si, aujourd'hui, le coût réel des travaux dépasse largement la subvention, ce n'est pas par politique de facilité, puisque les départements se trouvent obligés de voter en période difficile des impôts nouveaux. Il y a là un exemple caractéristique de transfert de charges de l'Etat vers les collectivités locales.

On n'aperçoit guère que trois solutions pour renouer le contrat et en revenir à l'équité : ou l'Etat consent à actualiser les crédits et il s'engage à les indexer pour l'avenir sur le coût des travaux, ou il s'engage à rembourser après coup, à chaque département, la différence entre la dotation initiale et le coût réel des travaux, qui sont d'ailleurs contrôlés par ses propres ingénieurs des travaux publics, ou bien l'Etat reprend directement à sa charge l'ancien réseau national départementalisé et s'engage à l'entretenir en bon père de famille, ce qui n'était pas toujours le cas avant qu'il nous le recède.

Le choix pour nous est indifférent et si nous avons, dans notre amendement, proposé la troisième solution, c'est seulement pour éviter le tranchant de l'article 40. Mais il va sans dire que nous serions tout disposés à voter l'amendement de M. Braconnier si le nôtre était repoussé.

Tels sont, mes chers collègues, le sens et la portée de notre amendement. Nous espérons que cette assemblée, protectrice naturelle des collectivités locales, lui donnera un appui très large.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 302 ?

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Monsieur le président, après examen de l'article 56, la commission lui a donné un avis favorable. Par conséquent, elle ne peut pas accepter un amendement qui vise à ne pas adopter cet article.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 302 ?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, le Gouvernement est contre cet amendement, mais comment manifester cette opposition ?

L'amendement de M. Braconnier tend à supprimer l'article et, en conséquence, à modifier les crédits affectés au ministère de l'intérieur au titre des collectivités locales. Il entraînera de ma part une demande de réserve en vue d'une discussion avec les articles détachés.

**M. le président.** Sur quoi portera votre demande de réserve, monsieur le ministre ?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Ces crédits pour les routes nationales déclassées doivent être examinés, me semble-t-il, avec les crédits pour la voirie communale et urbaine. Or, puisque dans la plupart des cas ils sont étudiés avec les crédits du ministère de l'intérieur, ils sont gérés par des collectivités locales. Dans ce cas, je pense qu'il serait préférable que la discussion de l'article 56 intervienne en même temps que celle des articles non rattachés.

**M. le président.** Monsieur le ministre, de quel texte demandez-vous la réserve et jusqu'à quel moment ?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, je demande la réserve des amendements pour une discussion avec l'article 56 et les articles non rattachés.

**M. le président.** Mais, monsieur le ministre, vous avez laissé commencer la discussion de cet article 56 ainsi que des amendements qui l'affectent et il est désormais trop tard pour en demander la réserve !

Permettez-moi, de plus, de vous faire remarquer qu'il n'a pas été fait preuve, dans le déroulement de cette procédure, d'une rapidité particulière puisqu'un débat est même intervenu sur la priorité à accorder à l'un des deux amendements.



Dans ces conditions, je regrette, monsieur le ministre, mais je suis obligé de laisser se poursuivre le débat.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Votre argumentation, monsieur le président, pour quelqu'un qui n'est pas membre du Sénat, est tout à fait convaincante.

J'ai siégé à l'Assemblée nationale pendant plus de vingt ans, et j'en connais bien le règlement, mais je dois constater qu'en revanche, je connais fort mal celui du Sénat.

Telle est l'origine de mon erreur, car il est bien évident que ma volonté était de demander la réserve.

**M. le président.** Il est exact qu'à l'Assemblée nationale, la réserve est de droit lorsqu'elle est demandée par le Gouvernement. Ici, il faut que le Sénat statue, et qu'on le lui demande en temps utile.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Alors, je demande au Sénat de rejeter les deux amendements présentés. Leur application irait, en effet, à l'encontre de ce qui est souhaité.

Comme il n'est pas prévu dans le budget, soit du ministère des transports, soit du ministère de l'intérieur, des crédits supplémentaires, si nous suivions les sénateurs qui ont déposé ces amendements et qui sont animés d'ailleurs des meilleures intentions, nous risquerions de nous retrouver sans rien.

Leur souci est d'attirer l'attention du Gouvernement sur ce qu'ils estiment être un volume insuffisant de crédits pour faire face aux charges liées à l'entretien des routes déclassées, mais, si l'un de leurs amendements était retenu par le Sénat et par l'Assemblée nationale, il aurait des conséquences extrêmement néfastes pour les collectivités locales.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'amendement n° 302 rectifié, repoussé par la commission des finances et par le Gouvernement.  
(Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

**M. le président.** Nous en revenons à l'amendement n° 253, qui tend à supprimer l'article 56.  
La parole est à M. Braconnier.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, vous avez très bien résumé tout à l'heure la situation et l'intention de la commission des affaires économiques. Mais il se trouve que si j'ai mission de défendre cet amendement, je n'ai pas celle de le retirer. C'est la raison pour laquelle j'irai jusqu'au bout en vous expliquant pourquoi.

En se référant à la discussion qui a abouti à ce transfert de routes en 1971, on peut lire une phrase très importante : « Ce classement donne lieu au versement par l'Etat aux départements intéressés d'une subvention annuelle déterminée dans des conditions fixées par décret en fonction notamment des caractéristiques du réseau transféré et de la situation financière des départements. »

Cela signifie, et l'histoire l'a prouvé, que compte tenu d'une situation financière difficile, vous avez accepté, au fil des ans, d'augmenter cette subvention en francs courants.

Mais là où nous ne sommes pas d'accord — et, chaque année, ce débat se déroule de la même façon — c'est sur le chiffre proposé. En effet, on a parlé tout à l'heure des comparaisons en francs constants qui laissent apparaître que, malheureusement, cette subvention diminue au lieu d'augmenter.

Je ferai une autre comparaison, monsieur le ministre, en prenant deux crédits de votre budget : le crédit « Entretien routes nationales » et le crédit « Programme entretien ». Depuis 1972, le premier est passé de 986 à 1 876 millions de francs, et l'autre, de 468 à 1 205 millions de francs. Une simple règle de trois me donne d'abord un coefficient d'augmentation de 2,24 pour le premier et de 1,90 pour le second. Si j'applique ces deux coefficients au crédit de 300 millions de francs, je trouverai la même progression que celle à laquelle vous avez abouti pour vos crédits d'entretien de routes nationales, car je pense que l'entretien des routes nationales ne coûte ni plus cher, ni moins cher que celui des routes ex-nationales devenues départementales. Pour le coefficient le plus fort j'arrive à 672 millions de francs, et pour le plus faible, à 570 millions. Or, actuellement, le projet de loi de finances en prévoit 455.

Reconnaissez, monsieur le ministre, que c'est un véritable transfert de charges que nous ne pouvons pas accepter. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé la suppression de cet article.

Cela ne signifie pas que nous allons nous trouver dans une situation impossible, car j'imagine qu'il y aura une autre lecture, le texte de l'Assemblée nationale et celui du Sénat n'étant pas conformes. Vous pourrez alors réintroduire des crédits, et j'imagine, comme vous l'avez laissé entendre tout à l'heure,

que vous ferez un geste qui montrera, cette fois-ci, qu'une véritable concertation a eu lieu entre le Gouvernement et le Parlement, tout au moins le Sénat.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** De même que pour l'amendement qui a été présenté tout à l'heure par nos collègues socialistes, la commission qui, je le répète, a adopté l'article 56, ne peut pas, par conséquent, donner un avis favorable à cet amendement.

Cela dit, je voudrais vous rappeler, monsieur le ministre, que dans le rapport écrit que j'ai présenté et commenté ce matin à la tribune, j'ai cru devoir rappeler les préoccupations de la commission des finances, qui ne les a peut-être pas exprimées de la même façon en déposant un amendement de suppression, comme M. Braconnier au nom de la commission des affaires économiques, ou un amendement modifiant l'article, comme nos collègues socialistes.

A la vérité, monsieur le ministre, vous le savez bien, les deux amendements qui ont été présentés ne visent naturellement pas — vous l'avez vous-même indiqué — à priver les collectivités locales des moyens financiers indispensables pour entretenir le réseau routier qui a été transféré ; ils ont simplement pour objet, sous des formes diverses, d'augmenter les moyens supplémentaires mis à leur disposition. Dès lors, si vous acceptez de prendre un certain nombre d'engagements à cet égard, je pense que vous répondrez à l'attente du Sénat.

Au surplus, monsieur le ministre, vous pouvez le faire, cette année, dans de bien meilleures conditions que l'année dernière car autant que je sache, les circonstances à la suite desquelles le budget a été considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, n'ont probablement pas permis au Gouvernement de procéder à des tractations ou d'envisager un certain nombre d'arbitrages sur tel ou tel chapitre. Dès lors, les moyens nouveaux susceptibles d'être mis à la disposition du Parlement au cours de la discussion budgétaire doivent donc être encore intacts.

L'an passé, vous aviez déjà fait un effort dans ce domaine. Peut-être, cette année, comme le demandaient M. Braconnier, au nom de la commission des affaires économiques, et nos collègues socialistes, serait-il bien venu que vous annonciez qu'un effort sera consenti.

Je sais bien que cela ne dépend pas entièrement de vous. Mais, à la vérité, si le Sénat tout entier appuie vos efforts, je pense que M. le ministre du budget pourra se laisser convaincre.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Monsieur le président, vous me voyez très nostalgique d'avoir fait une mauvaise manœuvre dans l'art de la réserve. Manifestement, je comprends très bien les intentions de M. Braconnier et celles du rapporteur spécial de la commission des finances, mais je n'ai pas la possibilité de leur donner satisfaction. Je sais que des discussions sont en cours entre le rapporteur général et le ministre du budget sur un certain nombre de points, dont celui-là.

Quelle est la meilleure tactique à suivre ? Convient-il d'adopter l'amendement et d'obtenir un complément de crédits ? Faut-il retirer l'amendement ? C'est plutôt cette solution que je demanderai à M. Braconnier de retenir, en laissant néanmoins le Sénat s'exprimer dans sa sagesse. Il existe un danger à suivre M. Braconnier, c'est que l'adoption de son amendement supprimerait les crédits. L'objectif est de demander une augmentation de ces crédits. Si l'article 56 est voté dans sa forme actuelle, je puis vous assurer qu'épaulant le travail de votre rapporteur général je ferai en sorte que le chiffre inscrit puisse être revu, mais je ne peux pas aller au-delà ni donner de précision. Je suis désolé mais vous comprendrez fort bien ma position. Aussi je souhaiterais que cet amendement fût retiré.

**M. Richard Pouille.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Pouille.

**M. Richard Pouille.** Je fais également partie de la commission des affaires économiques qui a voté l'amendement présenté par notre collègue et ami, M. Braconnier, au nom de cette commission. Nous avons chargé M. Braconnier d'obtenir un engagement du ministre. Nous sommes en présence d'un ministre qui et peut-être trop franc et qui ne compte pas assez sur ses possibilités vis-à-vis de ses autres collègues.

Monsieur le ministre, compte tenu de toutes vos déclarations en réponse à nos différentes interventions, je crois que nous pouvons vous faire confiance.

En tant que membre de la commission des affaires économiques, je demanderai à M. Braconnier de retirer cet amendement. Il a joué le jeu comme nous lui avons prescrit de le faire. Maintenant, monsieur le ministre, nous comptons sur vous pour jouer le jeu à votre tour et pour nous faire part de ce que le Gouvernement juge possible d'accorder.

M. Moinet a très bien exposé l'opinion du Sénat sur ce point. Mais, avec l'espoir que vous puissiez nous donner une bonne nouvelle, monsieur le ministre, je demande à M. Braconnier de bien vouloir retirer l'amendement.

M. Georges Spénale. Je demande la parole.

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

M. Georges Spénale. Je voudrais faire remarquer que, si cet amendement est retiré et si l'article 56 est adopté, l'Assemblée nationale et le Sénat l'ayant voté dans les mêmes termes, il sera adopté définitivement. (*Marques d'approbation.*)

M. le président. C'est évident !

M. Georges Spénale. Nous serons alors livrés au simple bon vouloir du ministre.

Si, au contraire, l'amendement est adopté, l'Assemblée nationale et le Sénat n'ayant pas émis un vote conforme, un moyen de discussion avec le Gouvernement demeurera entre les mains du Parlement.

Le bon sens et la sécurité commandent donc que notre assemblée vote l'amendement et que, par conséquent, le dialogue puisse se poursuivre, tout en gardant nos cartes nécessaires vis-à-vis du ministre.

M. Noël Berrier. Très bien !

M. Jacques Braconnier, *rapporteur pour avis*. Je demande la parole.

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

M. Jacques Braconnier, *rapporteur pour avis*. Il ne peut être question de réunir la commission des affaires économiques à cette heure.

Mais j'ai eu l'occasion — comme M. le ministre car il en était l'un des acteurs à l'époque — d'examiner quelle a été la procédure suivie les années précédentes. Comme par hasard, celle-ci était strictement identique à celle que je propose aujourd'hui. Mais, monsieur le ministre, vous n'avez pas dit alors qu'un danger se présentait et que, un tel article étant supprimé, on risquait de ne plus obtenir de crédits supplémentaires.

Pourquoi ce changement d'état d'esprit alors que vous pouviez, soit ne rien évoquer de tout cela — le Sénat eût été plus tranquille, car cette suppression de crédits est effectivement gênante — soit vous engager à obtenir une augmentation des crédits pour ce poste ? Dans ces conditions, j'aurais pu, en toute conscience, retirer mon amendement.

Je me permets de poser une question à M. le ministre. Si j'obtiens une réponse en forme de promesse, je serai disposé à retirer mon amendement.

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 n'ai pas évoqué cette question avec le ministre du budget. Il ne serait pas honnête de ma part de laisser planer un espoir, si je n'avais pas une certitude. Si je ne lui ai pas répondu avec plus de précision, ce n'est pas par mépris vis-à-vis de l'auteur de l'amendement. Je puis seulement indiquer que des discussions ont actuellement lieu entre le rapporteur général et le ministre du budget. Elles portent entre autres sur ce sujet, mais j'ignore quelle en sera l'issue. Voilà pourquoi je ne veux pas donner l'assurance que M. Braconnier attend de moi.

M. Jacques Braconnier, *rapporteur pour avis*. Je pourrais sous-amender cet amendement.

M. le président. Non. L'auteur d'un amendement peut le rectifier mais non le sous-amender.

M. Jacques Braconnier, *rapporteur pour avis*. Merci de votre leçon, monsieur le président, je n'en n'attendais pas moins de vous.

Je pourrais demander une réduction d'un franc du crédit.

M. le président. Il s'agirait d'une réduction indicative. Un tel amendement n'est pas recevable.

M. Jacques Braconnier, *rapporteur pour avis*. Dans ces conditions, je maintiens l'amendement.

M. Richard Pouille. Je demande la parole.

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

M. Richard Pouille. Il est certain que M. le ministre ne peut pas prendre d'engagement. En tant que défenseurs des collectivités locales, nous voulons obtenir des crédits. Dans le cadre des départements, nous pouvons les recevoir de deux sources : soit de l'Etat, soit du département. Il existe au budget du ministère de l'intérieur des crédits disponibles sous forme de subventions aux départements.

A partir de ces éléments, une discussion pourrait avoir lieu et, personnellement, je voterai contre l'amendement de la commission.

M. Georges Spénale. Je demande la parole.

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

M. Georges Spénale. Tout en remerciant M. le ministre de sa sincérité et de sa clarté, j'en tire la conséquence qu'il est dans l'incapacité de nous promettre quoi que ce soit précisément au nom de sa sincérité. Encore une fois, si nous voulons obtenir des crédits, l'amendement doit être adopté. Dès lors, le vote de l'Assemblée nationale et celui du Sénat étant différents, il nous restera une possibilité de discussion.

En conséquence, le groupe socialiste votera cet amendement et nous invitons vivement l'assemblée à adopter la même position.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 253, repoussé par le Gouvernement et par la commission des finances.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, l'article 56 est supprimé.

Maintenant que le débat est terminé, car je me suis bien gardé d'intervenir avant, je voudrais vous faire observer, pour la seconde fois d'ailleurs depuis le début de l'examen du projet de loi des finances, que, si la discussion budgétaire était conduite comme elle l'a toujours été sous la III<sup>e</sup>, la IV<sup>e</sup> et la V<sup>e</sup> République, jusqu'au ministère des finances de M. Baumgartner inclus et même d'ailleurs un peu au-delà, si par conséquent, comme par le passé, on voyait, au moment où le débat technique s'achève, revenir à leur banc le ministre des finances, aujourd'hui le ministre du budget, et le rapporteur général, comme je l'ai toujours vu faire des tribunes de l'Assemblée sous la IV<sup>e</sup> et ici de mon fauteuil pendant les débuts de la V<sup>e</sup> République — je songe à M. Pinay, à M. Baumgartner et à notre cher ancien rapporteur général, M. Pellenc — alors, comme par le passé, les décisions pourraient être prises sur le champ, budget par budget.

Tout le monde vous en donne acte, monsieur le ministre, avec le système maintenant retenu, vous ne pouvez pas prendre une responsabilité qui incombe au ministre du budget et on ne peut pas statuer. Comme vous l'avez dit, il se négocie, paraît-il, un fourre-tout général qui se concrétise en général, depuis quelques années, lors d'une deuxième délibération sollicitée *in fine* par le Gouvernement. Mais convenez que nous ne sommes plus dans le cadre de la discussion normale du projet de loi de finances, telle qu'elle a été prévue par les textes et consacrée par la pratique. Je voulais le faire observer comme je l'ai d'ailleurs déjà fait l'autre jour, de ma place dans l'hémicycle. Ce jour-là, M. le président du Sénat, qui est ancien rapporteur général du Sénat, a bien voulu dire que j'avais raison. Comme je préside la séance de ce soir, je viens donc le répéter ès qualités car je demeure convaincu que nos discussions budgétaires gagneraient à retrouver de telles méthodes, qui sont d'ailleurs celles qui résultent des textes.

M. Bernard Legrand. Très bien !

#### Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 300, MM. Moinet et Fosset proposent, après l'article 77, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 74 de la loi n° 69-1161 du 24 décembre 1969 l'alinéa additionnel ci-après est inséré :  
« Le montant maximum de ces emprunts est fixé chaque année par la loi de finances. »

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 vais faire appel à vous car je ne connais pas suffisamment le règlement du Sénat, et je le regrette.

L'amendement proposé par MM. Moinet et Fosset consiste à fixer le montant maximum des emprunts par la loi de finances ; il s'agit essentiellement des emprunts contractés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

J'indique aux auteurs de l'amendement que, pour l'année 1980, ce montant a été fixé à 3 100 millions de francs.

Incontestablement, la fixation du montant des emprunts n'est pas de la compétence parlementaire. L'article 34 de la Constitution prévoit que la fixation des enveloppes d'emprunts relève du pouvoir réglementaire.

En revanche, le Parlement doit donner sa garantie d'emprunt et, à ce titre, des dotations sont prévues et sont donc soumises à son appréciation.

Les crédits correspondants sont inscrits au budget des charges communes, chapitre 14-02.

Où je fais appel à la Constitution pour vous demander de déclarer l'amendement irrecevable, ou je demande la réserve de cet amendement jusqu'à la discussion du budget des charges communes. Mais je suis incapable de choisir.

**M. le président.** Monsieur le ministre, le choix est simple, et je ferai exactement comme vous l'entendez!

Si vous soulevez l'exception d'irrecevabilité aux termes de l'article 41 de la Constitution, je dois faire réveiller le président du Sénat. Lui seul a le pouvoir de dire si la disposition proposée par l'amendement relève du domaine du règlement ou du domaine législatif. En cas de désaccord avec l'avis du président du Sénat, vous pouvez faire appel au Conseil constitutionnel, qui statue alors dans un délai de huit jours.

Je peux faire réveiller le président de notre assemblée. Il est toujours à la disposition du Sénat dès lors qu'il s'agit pour lui d'exécuter sa mission.

L'autre procédure consiste à demander la réserve. Si vous la choisissez, je soumettrai cette demande au Sénat. Au cas où il ne la voterait pas, il vous serait toujours possible de soulever l'exception d'irrecevabilité. Je vous expose ce que vous pouvez faire, monsieur le ministre, puisque vous avez bien voulu me demander un conseil.

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Je vous remercie, monsieur le président, de votre conseil. Ayant déjà fait réveiller tout à l'heure et le président d'Air France et le président de la S.N.C.F., je ne voudrais pas, maintenant, faire réveiller le président du Sénat! (*Sourires.*) Aussi je demande la réserve de cet amendement.

**M. le président.** Jusqu'à quel moment demandez-vous la réserve?

**M. Joël Le Theule, ministre des transports.** Jusqu'après le vote des crédits concernant les charges communes.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cette demande de réserve.

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** La commission n'a pas été appelée à se prononcer sur la demande de réserve, puisqu'elle vient d'être formulée.

Il me semble toutefois que la commission peut lui donner un avis favorable.

Tout le monde comprend, je pense, les raisons qui ont inspiré cet amendement.

La mise en jeu des garanties données par l'Etat pour des emprunts souscrits par les sociétés d'autoroutes devient de plus en plus fréquente. Il nous semble normal que, sous la forme de l'approbation d'un montant maximum d'emprunts susceptibles d'être garantis par l'Etat au bénéfice des sociétés d'autoroutes, nous puissions disposer d'un moyen d'être informés. Tel est l'objet de cet amendement.

Je crois pouvoir dire que la commission ne s'oppose pas à la réserve demandée par M. le ministre.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?... Je mets aux voix la demande de réserve formulée par le Gouvernement et qui est acceptée par la commission. (*La réserve est ordonnée.*)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

— 4 —

#### NOMINATION A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** Je rappelle que la commission des affaires économiques et du Plan a présenté une candidature pour un organisme extra-parlementaire.

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. Michel Chauty membre du comité consultatif de l'utilisation de l'énergie (décret n° 75-561 du 25 juin 1976).

— 5 —

#### TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi autorisant la ratification du traité d'adhésion de la République hellénique à la Communauté économique européenne et à la Communauté européenne de l'énergie atomique, adopté par l'Assemblée nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 84, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 6 —

#### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de MM. Michel Labèguerie, Adolphe Chauvin, Jean Cauchon, Jean Cluzel, André Rabineau, Francis Palmero, Maurice Blin, René Tinant, Jean David, Jean Francou, Bernard Lemarié, Edouard Le Jeune, Georges Lombard, Louis Orvoën, François Prigent, Henri Fréville, Daniel Millaud, Octave Bajoux, René Ballayer, Jean-Pierre Blanc, André Bohl, Roger Boileau, Charles Bosson, Jean-Marie Bouloux, Raymond Bouvier, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, François Dubanchet, Charles Ferrant, André Fosset, Henri Goetschy, Jean Gravier, René Jager, Louis Jung, Jean Lecanuet, Marcel Henry, Louis Le Montagner, Claude Mont, Jacques Mossion, Dominique Pado, Paul Pillet, Roger Poudonson, Maurice Prévotau, Jean-Marie Rausch, Guy Robert, Marcel Rudloff, Pierre Salvi, Jean Sauvage, Paul Séramy, Pierre Schiélé, Lionel de Tinguy, Georges Treille, Raoul Vadepied, Pierre Vallon, Louis Virapoullé, Joseph Yvon, Charles Zwickert, Alfred Gérin, Roland du Luart, Francisque Collomb, Roger Lise, Mme Brigitte Gros, M. Yves Durand, une proposition de loi d'orientation familiale.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 83, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 7 —

#### DEPOT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Louis Martin un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Niger relative à la circulation des personnes, signée à Niamey le 19 février 1977, ensemble l'avenant et l'échange de lettres signés à Niamey le 27 juin 1978. (N° 62, 1979-1980.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 85 et distribué.

J'ai reçu de M. Louis Martin un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale autorisant l'approbation de l'avenant n° 1 à la convention générale entre le Gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Niger sur la sécurité sociale du 28 mars 1973, signé à Niamey le 26 janvier 1977. (N° 63, 1979-1980.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 86 et distribué.

— 8 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, fixée au vendredi 7 décembre 1979 à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1980, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (n° 49 et 50, 1979-1980). — 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 :

— Environnement et cadre de vie :

M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial (Environnement : rapport n° 50, annexe 13).

M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial (Logement et cadre de vie : rapport n° 50, annexe 14).

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Logement : avis n° 52, tome XIII).

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Urbanisme : avis n° 52, tome XIV).

M. Richard Pouille, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Environnement : avis n° 52, tome XVI).

M. Hubert Martin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (Environnement : avis n° 51, tome III).

Articles 53 et 54.

ECONOMIE ET BUDGET. — III. — ECONOMIE (suite) :

— Commerce extérieur :

M. Tony Larue, rapporteur spécial (rapport n° 50, annexe n° 5).

M. Maurice PrévotEAU, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 52, tome VIII).

**Délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits du projet de loi de finances pour 1980.**

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents le jeudi 15 novembre 1979, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits du projet de loi de finances pour 1980, est fixé à aujourd'hui vendredi 7 décembre 1979, à seize heures.

**Scrutin public à la tribune.**

En application de l'article 60 bis, troisième alinéa, du règlement, le vote sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1980 aura lieu, de droit, par scrutin public à la tribune, à la fin de la séance du lundi 10 décembre 1979.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 7 décembre 1979, à trois heures trente-cinq minutes.)

Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
ANDRÉ BOURGEOIS.



**Erratum**

au compte rendu intégral de la séance du 4 décembre 1979.

Page 4856, 1<sup>re</sup> colonne, dernier alinéa :

Au lieu de : « M. Michel Mercier », lire : « M. Jean Mercier ».

**Organisme extraparlémentaire.**

Dans sa séance du 6 décembre 1979, le Sénat a désigné M. Michel Chauty pour le représenter au sein du comité consultatif de l'utilisation de l'énergie (décret n° 76-561 du 25 juin 1976).

**QUESTIONS ECRITES**

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 6 DECEMBRE 1979

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. »

C.E.S. d'Aygués-Vives : reconstruction.

32170. — 6 décembre 1979. — M. André Méric signale à M. le Premier ministre que le 4 octobre 1979, M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie (Logement) a informé M. le président du S.I.V.O.M. du canton de Montgiscard (Haute-Garonne) qu'il était en mesure de lui annoncer « ... que la reconstruction du C.E.S. d'Aygués-Vives s'effectuera bien en 1980 et que les travaux devraient normalement commencer dans le premier trimestre 1980... ». Il lui fait observer que le 4 octobre dernier, les crédits du ministère de l'éducation pour 1980 n'avaient pas encore été votés par l'Assemblée nationale ni par le Sénat et que le conseil régional de Midi-Pyrénées et le conseil général de la Haute-Garonne n'avaient pu donner leur avis, celui-ci n'intervenant qu'après le vote de la loi de finances pour 1980 et la répartition des crédits par région et par département. Il le prie de bien vouloir intervenir pour que l'on ne préjuge plus des décisions des élus pour des motifs électoraux, les élections sénatoriales n'ayant lieu dans la Haute-Garonne qu'en septembre 1980.

Fonctionnement du bureau de poste de Montfermeil.

32171. — 6 décembre 1979. — M. Claude Fuzier appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications sur le problème du fonctionnement du bureau de poste de Montfermeil (Seine-Saint-Denis). Actuellement, il est possible de constater que, pour une population de 23 000 habitants, deux guichets sur huit sont ouverts. Le manque de personnel entraîne également des retards dans la distribution de ce qui est habituellement confié aux postes et télécommunications ; l'absence ou la maladie d'un préposé entraîne même la non-distribution dans un secteur de la ville. Enfin, le bureau est fermé entre 12 heures et 14 heures. Il lui demande en conséquence quelles mesures rapides ses services envisagent de prendre pour permettre au bureau de Montfermeil de fonctionner dans de bonnes conditions.

Conséquences de la libération du prix des livres.

32172. — 6 décembre 1979. — M. Claude Fuzier appelle l'attention de M. le ministre de l'économie sur les conséquences de la libération des prix des livres, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1979. Il lui

demande : 1° s'il est exact, comme l'a publié récemment une revue professionnelle, que la Banque de France vient d'indiquer dans une note de conjoncture : « le passage du système du prix conseillé à celui du prix net s'est traduit par un volume de retours sur office jamais vu dans la profession » ; 2° quelle est la position des pouvoirs publics à ce propos ; 3° s'ils sont en mesure de dresser un premier bilan de cette libération des prix.

Coloration des métaux : danger d'intoxication.

32173. — 6 décembre 1979. — M. Claude Fuzier appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur un article paru dans la revue « Travail et Sécurité » (janvier 1979), relatif au danger d'intoxication lié à la coloration des métaux (bronzage, patinage, irisation, etc.). Cette coloration se pratique par trempage dans des solutions solides pouvant contenir des substances toxiques (arsenic, sélénium, antimoine, etc.). Or, ces préparations sont vendues sans aucune indication sur leur toxicité éventuelle. Dans certains cas le revendeur ignore même la composition exacte des produits qu'il a importés. Des ouvrages de vulgarisation renseignent sur ces techniques de coloration des métaux, mais pas sur leurs dangers. Ces informations concernent non seulement les professionnels, mais les consommateurs bricoleurs, et peut-être même les simples utilisateurs d'objets métalliques ainsi traités puisque la caisse régionale d'assurance maladie de Dijon qui est à l'origine de l'enquête citée dans cette étude attire l'attention sur le fait que les produits finis peuvent retenir en surface des teneurs non négligeables en arsenic, antimoine, sélénium. Il lui demande : 1° combien d'intoxications ont été constatées depuis 1978 ; 2° s'il ne lui paraît pas souhaitable que figurent sur les étiquettes des produits destinés à la coloration des métaux, des informations sur les risques encourus.

Intoxication saturnine : prévention et information.

32174. — 6 décembre 1979. — M. Claude Fuzier rappelle à M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale l'arrêté publié au Journal officiel du 19 novembre 1977, précisant les instructions techniques que doivent respecter les médecins du travail assurant la surveillance médicale des travailleurs exposés au plomb. Ce texte mettait l'accent sur la nécessité de la prévention et de l'information : « Le moyen le plus efficace de prévenir l'intoxication saturnine est d'agir sur les conditions de travail, afin de réduire et, chaque fois que possible, de supprimer l'exposition au plomb. Il est évident que cette action ne relève pas de la compétence exclusive du médecin, mais il doit néanmoins y participer. » Il lui demande en conséquence quel bilan il lui est possible de tirer de cet arrêté pour son secteur d'activité.

Concours de la fonction publique : critères de notation des épreuves physiques.

32175. — 6 décembre 1979. — M. Maurice Janetti attire l'attention de M. le Premier ministre sur les critères de notation des épreuves physiques obligatoires inscrites aux programmes des concours de la fonction publique au cas où un candidat est empêché en raison d'un handicap physique temporaire ou bien au cas où une candidate est en état de grossesse. Ayant eu l'occasion de constater qu'aucune règle générale de référence n'est fixée en la matière, il lui demande de lui préciser la manière dont est déterminée la note d'épreuve physique des candidats dans cette situation.

Transfert à Rouen des collections historiques de l'Institut national de la recherche pédagogique.

32176. — 6 décembre 1979. — Mme Cécile Goldet attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur le projet de transfert à Rouen des collections historiques de l'Institut national de la recherche pédagogique situé au 29, rue d'Ulm, Paris (5<sup>e</sup>). Ces collections regroupent près de 40 000 documents très variés et sont utilisées par des personnes de toute formation venant de la France entière et de l'étranger. Il est question d'installer cette documentation dans un hôtel du xv<sup>e</sup> siècle, dont la municipalité de cette ville avait fait don au ministère de l'éducation, à charge pour lui d'en assurer la restauration. Le gros œuvre terminé, s'est posé le problème de l'utilisation de ces locaux : elle regrette qu'en ce domaine, l'administration ait baptisé opération de décentralisation, ce qui n'est tout au plus qu'une décision arbitraire et autoritaire. Pourquoi séparer ces collections de l'ensemble du département de psycho-pédagogie de l'éducation ? Doit-on croire que la recherche en matière d'éducation peut progresser dans l'ignorance de ses racines ? Elle lui demande que la décision de transfert soit reportée à une date ultérieure de façon à établir une véritable concertation avec les personnels et les utilisateurs, seule garantie d'une décentralisation au bénéfice de tous.

## ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du jeudi 6 décembre 1979.

## SCRUTIN (N° 51)

Sur l'amendement n° 301 de MM. Jean Cluzel et Edouard Bonnefous au titre III de l'état B (Transports) du projet de loi de finances pour 1980.

Nombre des votants.....	286
Nombre des suffrages exprimés.....	285
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	143
Pour l'adoption.....	283
Contre .....	2

Le Sénat a adopté.

## Ont voté pour :

## MM.

Henri Agarande.  
Michel d'Allières.  
Charles Alliès.  
Jean Amelin.  
Hubert d'Andigné.  
Antoine Andrieux.  
Jean de Bagnoux.  
Octave Bajoux.  
René Ballayer.  
Bernard Barbier.  
André Barroux.  
Armand Bastit  
Saint-Martin.  
Mme Marie-Claude  
Beaudeau  
Charles Beaupetit.  
Gilbert Belin.  
Jean Bénard  
Mousseaux.  
Jean Béranger.  
Georges Berchet.  
Noël Berrier.  
André Bettencourt.  
Jacques Bialski.  
Mme Danielle Bidard.  
René Billères.  
Auguste Billiemaz.  
Jean-Pierre Blanc.  
Maurice Blin.  
André Bohl.  
Roger Boileau.  
Edouard Bonnefous.  
Eugène Bonnet.  
Jacques Bordeneuve.  
Roland Boscary-  
Monsservin.  
Charles Bosson.  
Serge Boucheny.  
Jean-Marie Bouloux.  
Pierre Bouneau.  
Amédée Bouquerel.  
Raymond Bourguine.  
Philippe de Bourgoing.  
Raymond Bouvier.  
Louis Boyer.  
Jacques Boyer-  
Andrivet.  
Jacques Braconnier.  
Marcel Brégégère.  
Louis Brives.

Raymond Brun.  
Henri Caillavet.  
Michel Caldaguès.  
Jean-Pierre Cantegrit.  
Jacques Carat.  
Pierre Carous.  
Jean Cauchon.  
Jean Chamant.  
Marcel Champelx.  
Jacques Chaumont.  
Michel Chauty.  
Adolphe Chauvin.  
René Chazelle.  
Jean Chérioux.  
Lionel Cherrier.  
Bernard Chochoy.  
Auguste Chupin.  
Félix Ciccolini.  
Jean Cluzel.  
Jean Colin.  
Francisque Collomb.  
Georges Constant.  
Jacques Coudert.  
Raymond Courrière.  
Auguste Cousin.  
Pierre Croze.  
Michel Crucis.  
Charles de Cuttoll.  
Georges Dagonia.  
Michel Darras.  
Jean David.  
Marcel Debarge.  
Jacques Descours  
Desacres.  
Jean Desmarests.  
Gilbert Devèze.  
Emile Didier.  
François Dubanchet.  
Hector Dubois.  
Henri Duffaut.  
Raymond Dumont.  
Charles Durand  
(Cher).  
Yves Durand  
(Vendée).  
Guy Durbec.  
Emile Durieux.  
Jacques Eberhard.  
Léon Eeckhoutte.  
Gérard Ehlers.

Yves Estève.  
Jean Filippi.  
Maurice Fontaine.  
Louis de la Forest.  
Marcel Fortier.  
André Fosset.  
Jean-Pierre Fourcade.  
Jean Francou.  
Henri Fréville.  
Claude Fuzier.  
Pierre Gamboa.  
Jean Garcia.  
Marcel Gargar.  
Lucien Gautier.  
Jacques Genton.  
Jean Geoffroy.  
Alfred Gérin.  
François Giacobbi.  
Michel Giraud (Val-  
de-Marne).  
Jean-Marie Girault  
(Calvados).  
Paul Girod (Aisne).  
Henri Goetschy.  
Mme Cécile Goldet.  
Adrien Gouteyron.  
Jean Gravier.  
Roland Grimaldi.  
Mme Brigitte Gros.  
Paul Guillard.  
Robert Guillaume.  
Paul Guillaumot.  
Jacques Habert.  
Jean-Paul Hammann.  
Baudouin de  
Hauteclouque.  
Jacques Henriot.  
Marcel Henry.  
Gustave Héon.  
Rémi Herment.  
Bernard Hugo.  
Marc Jacquet.  
René Jager.  
Maurice Janetli.  
Paul Jargot.  
Maxime Javelly.  
Pierre Jeambrun.  
André Jouany.  
Pierre Jourdan.  
Léon Jozeau-Marigné.

Louis Jung.  
Paul Kauss.  
Michel Labèguerie.  
Pierre Labonde.  
Robert Lacoste.  
Christiane de La Malène.  
Jacques Larché.  
Tony Larue.  
Robert Laucournet.  
Jean Lecanuet.  
France Lechenault.  
Charles Lederman.  
Fernand Lefort.  
Modeste Legouez.  
Bernard Legrand.  
Edouard Le Jeune  
(Finistère).  
Max Lejeune  
(Somme).  
Marcel Lemaire.  
Bernard Lemarié.  
Louis Le Montagner.  
Charles-Edmond  
Lenglet.  
Anicet Le Pors.  
Roger Lise.  
Louis Longueue.  
Pierre Louvot.  
Roland du Luart.  
Mme Hélène Luc.  
Marcel Lucotte.  
Philippe Machefer.  
Paul Malassagne.  
Kléber Malécot.  
Raymond Marcellin.  
Pierre Marcellhacy.  
James Marson.  
Hubert Martin (Meur-  
the-et-Moselle).  
Louis Martin (Loire).  
Pierre Marzin.  
Serge Mathieu.  
Marcel Mathy.  
Michel Maurice-  
Bokanowski.  
Jacques Ménard.  
Jean Mercier.  
André Méric.  
Jean Mézard.  
Louis Minetti.  
Gérard Minvielle.  
Michel Miroudot.

Paul Mistral.  
Josy Moinet.  
Claude Mont.  
Geoffroy de Monta-  
lembert.  
Henri Moreau (Cha-  
rente-Maritime).  
Roger Moreau (Indre-  
et-Loire).  
Michel Moreigne.  
André Morice.  
Jacques Mossion.  
Jean Natali.  
Jean Nayrou.  
Pierre Noël.  
Henri Olivier.  
Jean Ooghe.  
Paul d'Ornano.  
Louis Orvoen.  
Francis Palmero.  
Gaston Pams.  
Sosefo Makape  
Papilio.  
Bernard Parmantier.  
Guy Pascaud.  
Charles Pasqua.  
Bernard Pellarin.  
Albert Pen.  
Jean Périquier.  
Mme Rolande  
Perlican.  
Louis Perrein (Val-  
d'Oise).  
Guy Petit.  
Hubert Peyou.  
Maurice Pic.  
Jean-François Pintat.  
Edgard Pisani.  
Christian Poncelet.  
Robert Pontillon.  
Roger Poudousson.  
Richard Pouille.  
Maurice PrévotEAU.  
François Prigent.  
Roger Quilliot.  
André Rabineau.  
Mlle Irma Rapuzzi.  
Jean-Marie Rausch.  
Joseph Raybaud.  
Georges Repliquet.  
Paul Ribeyre.  
Roger Rinchet.

Guy Robert.  
Victor Robini.  
Eugène Romaine.  
Roger Romani.  
Marcel Rosette.  
Jules Roujon.  
Marcel Rudloff.  
Roland Ruet.  
Pierre Sallenave.  
Pierre Salvi.  
Jean Sauvage.  
Pierre Schiélé.  
François Schleiter.  
Guy Schmaus.  
Robert Schmitt.  
Maurice Schumann.  
Robert Schwint.  
Abel Sempé.  
Paul Séramy.  
Francis Sérusclat.  
Albert Sirgue.  
Edouard Soldani.  
Michel Sordel.  
Bernard Souquet.  
Georges Spénale.  
Edgar Tailhades.  
Pierre-Christian  
Taittinger.  
Pierre Tajan.  
Bernard Thyon.  
Jacques Thyraud.  
René Tinant.  
Lionel de Tinguy.  
Henri Tournan.  
René Touzet.  
René Travert.  
Georges Trelle.  
Raoul Vadepled.  
Edmond Valcin.  
Camille Vallin.  
Pierre Vallon.  
Jean Varlet.  
Maurice Vérillon.  
Jacques Verneuil.  
Jean-Louis Vigier.  
Louis Virapoullé.  
Hector Viron.  
Emile Vivier.  
Albert Voilquin.  
Frédéric Wirth.  
Joseph Yvon.  
Charles Zwickert.

## Ont voté contre :

MM. Pierre Ceccaldi-Pavard et Dominique Pado.

## S'est abstenu :

M. Daniel Millaud.

## N'ont pas pris part au vote :

MM. Hamadou Barkat Gourat, Charles Ferrant, Georges Lombard et Paul Pillet.

## Excusés ou absents par congé :

MM. Léon-Jean Grégory et Pierre Perrin.

## N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

## Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Bernard Chochoy à M. Henri Duffaut.  
Mlle Irma Rapuzzi à M. Franck Sérusclat.  
M. Emile Vivier à M. Maurice Vérillon.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.