

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

COMPTE RENDU INTEGRAL — 35^e SEANCE

Séance du Vendredi 28 Novembre 1980.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. — Procès-verbal (p. 5444).
2. — Congé (p. 5444).
3. — Loi de finances pour 1981. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5444).

Transports (p. 5444).

Rappel au règlement. — M. Noël Berrier.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances (Section commune et transports terrestres) ; MM. Georges Berchet, 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) ; Raymond Marcellin, rapporteur spécial de la commission des finances (Aviation civile et météorologie) ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (Aviation civile) ; Paul Jargot, en remplacement de M. Anicet Le Pors, rapporteur spécial de la commission des finances (Marine marchande).

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

MM. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (Marine marchande) ; Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances (Ports) ; Daniel Millaud, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (Ports maritimes) ; Daniel Hoeffel, ministre des transports ; Jacques Braconnier, Henri Caillavet, Serge Boucheny, Roger Boileau, Louis Longueue, René Touzet.

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

MM. Jean Chérioux, Michel Crucis, Edouard Bonnefous, président de la commission des finances ; Raymond Dumont, Charles Ferrant, Josy-Auguste Moinet.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

MM. Pierre Noé, Jacques Braconnier, Philippe de Bourgoing, Gérard Ehlers, Louis Virapoullé, René Regnault, Bernard Hugo, Daniel Millaud, Noël Berrier, Pierre Ceccaldi-Pavard, le ministre, Hubert d'Andigné, Josy-Auguste Moinet.

Sur les crédits du titre III.

Amendement n° 221 rectifié de la commission des finances. — MM. Jean Cluzel, vice-président de la commission des finances, le ministre, François Collet, Josy-Auguste Moinet, Louis Virapoullé. — Adoption au scrutin public.

Amendement n° 225 de M. Joseph Yvon. — MM. Joseph Yvon, le ministre. — Retrait.

Adoption des crédits modifiés.

Sur les crédits du titre IV.

M. François Collet.

Adoption des crédits.

Sur les crédits du titre V.

Amendement n° 212 rectifié de la commission des finances. — MM. le vice-président de la commission des finances, le ministre, René Regnault. — Retrait.

Adoption des crédits.

Titre VI. — Adoption des crédits.

Art. 35. — Adoption (p. 5498).

Art. 36 (p. 5498).

Amendements n° 219 de la commission des affaires économiques et 222 de M. René Regnault. — MM. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis; René Regnault, le ministre, Josy-Auguste Moinet, le vice-président de la commission des finances. — Retrait de l'amendement n° 219; irrecevabilité de l'amendement n° 222.

Adoption de l'article.

Article additionnel (p. 5499).

Amendement n° 211 de M. Marcel Debarge. — MM. René Regnault, le vice-président de la commission des finances, le ministre. — Rejet.

Art. 43 quater. — Adoption (p. 5500).

Article additionnel (p. 5500).

Amendement n° 220 de la commission des affaires économiques. — MM. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis; le ministre, Gérard Ehlers. — Retrait.

Renvoi de la suite de la discussion.

4. — Transmission de projets de loi (p. 5501).

5. — Ordre du jour (p. 5501).

PRESIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER, vice-président.

La séance est ouverte à dix heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

CONGE

M. le président. M. Edgar Faure demande un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

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

Le congé est accordé.

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1981

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 1981, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 97 et 98 (1980-1981).]

Transports.

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

M. Noël Berrier. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Noël Berrier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, jusqu'à présent, nous avons l'habitude de discuter du budget des transports par grands chapitres: transports terrestres, transports maritimes, transports aériens. Or, cette année, si j'ai bien compris, la discussion s'engagera après que tous les rapporteurs auront présenté leur rapport et je crains qu'une certaine anarchie ne s'instaure dans les débats.

Nous risquons de passer d'un sujet à l'autre, du ticket d'autobus aux phares codés des voitures, de la R.A.T.P. à l'aménagement des ports.

Je ne doute pas, bien entendu, monsieur le ministre, que vous écoutiez avec beaucoup d'attention tous les intervenants, mais je pense que cette façon de procéder ne va pas dans le sens du bon ordre et de la clarté et qu'elle risque de nuire à l'efficacité des travaux du Sénat.

M. le président. Mon cher collègue, c'est à la suite de la demande de plusieurs sénateurs que nous avons, l'année dernière, adopté cette nouvelle méthode de travail. Elle a été appliquée dans de bonnes conditions et j'espère qu'il en sera de même cette année.

La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, 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, les objectifs prioritaires de la politique du Gouvernement en matière de transports — améliorer la sécurité sur terre, sur mer et dans les airs, mission de service public essentielle, développer les infrastructures de transports nécessaires à l'activité économique nationale et régionale, assurer la tutelle des entreprises publiques de transports, et par ailleurs constituer le support de la politique du Gouvernement dans le domaine de la recherche et dans celui, affirmé comme fondamental, des économies d'énergie — ces objectifs prioritaires, dis-je, seront-ils atteints avec les dotations que le projet de loi de finances pour 1981 met à la disposition de votre ministère?

Telles sont les questions auxquelles les divers rapporteurs qui se succéderont à cette tribune s'efforceront de répondre.

Personnellement, j'analyserai en premier la répartition des 39 milliards de francs de ce budget qui, en augmentation de 10,75 p. 100, inférieure au taux de l'érosion monétaire, marque en réalité une stagnation par rapport à celui de 1980.

La section commune de ce budget des transports voit, elle, ses crédits marquer une croissance rapide avec 1 114 170 000 francs contre 906 millions de francs en 1980 — soit plus de 23 p. 100 — qui servent à financer trois types de dépenses: les dépenses de fonctionnement de l'administration centrale, les subventions pour la desserte de la Corse, la recherche et les études sur les transports.

L'enveloppe de crédits pour les dépenses de l'administration centrale augmente de 18,1 p. 100, ce que la commission des finances a jugé acceptable compte tenu de la répartition qui en est faite: hausse de 15 p. 100 des rémunérations, de 21 p. 100 des crédits pour l'amélioration des retraites, alors que les frais de fonctionnement ne sont majorés que de 8,9 p. 100 et les dépenses d'entretien sont maintenues à leur niveau de 1980.

Les crédits pour la desserte de la Corse, en application, ne l'oublions pas, de la politique de continuité territoriale solennellement proclamée par les plus hautes autorités de l'Etat, augmentent de façon sensible et passent à 407 millions de francs. Ils couvrent à la fois la desserte maritime et la desserte aérienne entre la Corse et le continent, sans qu'il soit possible, à l'heure actuelle, de préciser quelle est la part respective de chacune de ces deux dessertes; mais, à cet égard, d'ores et déjà, la commission des finances a retenu la proposition de M. Tomasini et souhaite qu'il soit veillé à ce que le transport aérien soit aussi avantageux, si je puis employer cette expression, que le transport maritime pour les passagers effectuant le trajet entre la Corse et le continent et vice versa.

Enfin, il faut tout spécialement souligner, dans ce budget de la section commune, que l'effort fait en faveur des organismes de recherche et d'études sur les transports, avec 138,2 millions de francs, soit une hausse de 22,8 p. 100, est satisfaisant.

Il convient de noter que cette évolution va dans le sens de la priorité donnée à la recherche dans le cadre du projet de loi de finances pour 1981 et que cette majoration s'accompagne

d'un redéploiement des subventions attribuées tant à l'Institut de recherche des transports qu'à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Il convient aussi de se féliciter de la création d'un Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation sur les transports auquel sont attribués, dès la première année, des crédits d'investissements assez importants.

Il convient encore de souligner que le Gouvernement entend poursuivre les études et adopter les mesures pratiques visant à économiser l'énergie dans les transports, l'objectif étant d'économiser 600 000 tonnes d'équivalent-pétrole par an. Un tel objectif n'est pas jugé trop ambitieux par la commission des finances. Toutefois, si pour l'atteindre, l'accent est mis sur la nécessité de favoriser les transports collectifs urbains, les moyens financiers prévus à cet effet ne sont pas, comme on le verra par la suite, à la mesure de cette ambition. Il y a là, selon la commission des finances, un manque de cohérence regrettable.

S'agissant des crédits affectés à la section des transports terrestres, qui s'élèvent à 22 363 millions de francs, les dépenses du titre III sont majorées de 13,1 p. 100, ce qui équivaut à une reconduction, en francs courants, des dotations de 1980, tandis que les investissements pour les transports collectifs connaissent, pour la deuxième année consécutive, un recul inquiétant puisque les autorisations de programme, qui avaient diminué de 5,9 p. 100 en 1980, enregistrent une nouvelle baisse de 20,6 p. 100 pour 1981.

Je ne saurais, dans le temps qui m'est imparti, procéder à une étude détaillée de la répartition des dotations attribuées au titre de ce budget. C'est pourquoi, mes chers collègues, je me permets de vous prier de bien vouloir vous reporter à mon rapport écrit ainsi qu'à celui de notre éminent collègue, M. Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

Je me bornerai à souligner que la S.N.C.F., cette année encore, reçoit la part du lion puisqu'elle sera dotée de 19 488 millions de francs sur les 22 363 millions de francs des crédits de fonctionnement.

Encore convient-il de souligner que la situation financière de la S.N.C.F. s'est améliorée sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs dont la mise en vigueur du contrat d'entreprise passé avec l'Etat, la mise en œuvre d'une politique commerciale plus dynamique et d'un meilleur service offert aux voyageurs par la modernisation de ses infrastructures, de son matériel, la rénovation de ses gares, sans compter les résultats escomptés de la mise en service, prévue pour 1981, de la voie rapide Paris—Sud—Est.

Comme la S.N.C.F., la R.A.T.P. connaît une situation financière relativement satisfaisante, avec une augmentation de 14 p. 100 de ses recettes en 1979 et un accroissement de 3 p. 100 de son trafic. Elle est loin toutefois de l'équilibre de son exploitation et recevra encore, en 1981, 2 044 millions de francs de subvention, en augmentation de 24,7 p. 100 sur 1980.

Cette situation est bien connue, on l'évoque chaque année, et, à cet égard, le retard apporté à la présentation au Parlement d'un texte de loi qui définirait de façon moins empirique les rapports entre l'Etat et la R.A.T.P. nous oblige à admettre que la seule solution possible est celle qu'a retenue le Gouvernement.

Peut-on regretter, sans manquer à l'impartialité, que ce traitement, somme toute privilégié, accordé aux réseaux de transports en commun de la région parisienne ne s'accompagne pas d'un effort comparable en faveur des réseaux de transports des villes de province, qu'il s'agisse de grandes villes ou de villes moyennes, qui connaissent, ainsi que je le rappelle plus longuement dans mon rapport écrit, des difficultés sans cesse croissantes. Les causes de ces difficultés sont bien connues de tous, c'est pourquoi je n'y insisterai pas ce matin, faute de temps. Mais, monsieur le ministre des transports, nous vous savons parfaitement informé de ces problèmes. Nous sommes nombreux, dans cette enceinte, à insister pour qu'après la discussion de la loi de finances il soit mis un terme aux errements constatés jusqu'ici en matière de politique des transports à l'égard des villes de province.

Après ces remarques relatives aux crédits affectés à la R.A.T.P., je voudrais noter que notre commission des finances a enregistré que les subventions d'exploitation versées à la navigation fluviale étaient en forte diminution, puisque la subvention de 5 millions de francs inscrite les années précédentes en faveur de la compagnie française de navigation sur le Rhin est supprimée.

On nous a indiqué que cela tenait à la bonne situation financière de cette compagnie. Nous constatons, par ailleurs, que les crédits pour l'amélioration des structures de la batellerie diminueront, en 1981, de 9,9 millions de francs par suite de l'existence de crédits inemployés depuis 1979.

Cela signifie-t-il que la situation soit bonne dans le domaine de la navigation fluviale? Je pense que notre collègue rapporteur de ce chapitre aura beaucoup plus que moi qualité pour répondre à cette question.

Vous verrez, par la suite, que parmi les conditions mises par la commission des finances à l'adoption du budget des transports, figure une recommandation de notre président, M. Bonnefous relative précisément à l'état d'abandon dans lequel est laissée, dans notre pays, depuis trop d'années, la navigation fluviale.

Je ne voudrais pas terminer ce rapport sans vous avoir fait part des observations formulées, à l'occasion de l'examen de ce budget devant la commission des finances, — par notre président mais aussi par notre rapporteur général et par plusieurs de nos collègues.

Les uns ont évoqué la préoccupation, souvent exposée à cette tribune, de voir certaines zones rurales privées de toute desserte par la suppression de certaine lignes de chemin de fer, faisant valoir, à juste titre, qu'il serait vain et dérisoire de parler de désenclavement de certaines régions défavorisées si l'on n'y assurait pas au minimum des communications correctes.

De son côté — je le disais voilà un instant — M. le président Bonnefous a, une fois de plus, exprimé la crainte que le déclin de la navigation fluviale, cette mal-aimée de votre ministère, n'entraîne un report, inopportun en cette période de « chasse aux gaspils », vers le transport routier.

Mais, comme je le disais tout à l'heure, c'est essentiellement sur le recul inquiétant des transports collectifs urbains que nos collègues de la commission des finances ont souhaité que l'attention du Sénat et la vôtre, monsieur le ministre, soient attirées.

L'organisation des transports collectifs en milieu urbain et la place qu'il convient de leur réserver auprès de la voiture particulière prennent une importance accrue du fait de la nécessité, maintenant partout reconnue, d'économiser l'énergie. A cet égard, l'une des clefs de l'avenir est la politique d'investissements, indispensable si l'on souhaite développer rapidement les transports en commun. Or, de ce point de vue, les perspectives ouvertes par le budget de 1981 sont inquiétantes.

C'est ainsi que les investissements pour la région d'Ile-de-France — qui représente la plus forte concentration de population à desservir — paraissent mal traités dans ce budget : la subvention de l'Etat passe de 317 millions de francs en 1980 à 276 millions en 1981. L'article 35 du projet de loi de finances, qui récapitule l'effort de l'Etat et de la région dans ce domaine, montre que le relais ne sera pas assuré, car il ne peut pas l'être, par cette dernière.

Plus encore que la région parisienne, la province connaîtra, en 1981, une régression préoccupante des investissements réalisés dans le secteur des transports. En 1979 déjà, les autorisations de programme avaient diminué de 2,9 p. 100 et, en 1980, de 3,3 p. 100 ; en 1981, elles diminueront de plus de 30 p. 100 ; seuls, les crédits de paiement seront en faible augmentation, après un recul de 22 p. 100 en 1980.

Compte tenu des aspects positifs de ce budget, votre commission des finances a donné un avis favorable à son adoption, tout en demandant fermement que soient corrigés les aspects négatifs de la politique du Gouvernement, notamment qu'il soit mis un terme à la stagnation, voire au recul des investissements dans le domaine des transports urbains et interurbains.

Dans cette assemblée, où siègent tant de maires et de conseillers généraux, nous sommes plus particulièrement attentifs à la dégradation des conditions de vie des populations dans les grandes et moyennes agglomérations. Nous nous inquiétons de l'aggravation du climat social causé par l'allongement inutile et fatigant de la journée de travail, conséquence du manque de moyens de transport modernes et adaptés.

Nous attendons donc une politique plus volontariste et plus cohérente en matière de consommation d'énergie et nous vous demandons de ne pas oublier que le secteur des transports, avec plus de un million d'emplois et des besoins immenses en investissements, tant en infrastructures qu'en matériel, peut et doit jouer un rôle moteur dans la lutte contre

le chômage, dont tout le monde reconnaît aujourd'hui qu'il est le plus grand fléau de notre société moderne. (*Applaudissements.*)

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

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (transports terrestres). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a examiné le problème particulier des transports terrestres. Elle a bien voulu me charger du rapport.

Permettez-moi d'abord de rendre hommage au travail de mon prédécesseur, M. Auguste Billiemaz.

Respectueuse du travail propre de la commission des finances et de son rapporteur, Mlle Irma Rapuzzi, la commission des affaires économiques a, par-delà les documents strictement budgétaires, procédé à une analyse des principales actions et à une réflexion globale sur les transports dans le contexte des économies d'énergie.

Sur le plan général, la répartition des transports est la suivante :

Au niveau des voyageurs, 83 p. 100 des déplacements s'effectuent par voitures particulières, 10 p. 100 par la S.N.C.F., le reste étant assuré par divers autres moyens. La prédominance des voitures particulières s'est accentuée, en dix ans : le taux de croissance, pendant cette période, est de 50 p. 100 contre 30 p. 100 pour le rail.

Au niveau des marchandises, 36 p. 100 des besoins sont couverts par la S.N.C.F., 48 p. 100 par la route, 5 p. 100 par les voies navigables et 11 p. 100 par les oléoducs.

Le transport par camion continue donc à profiter de sa souplesse et de son absence de rupture de charge, ainsi d'ailleurs que des facultés nouvelles qui lui ont été offertes par la libéralisation des droits de trafic.

La commission ne conteste pas l'intérêt du trafic routier, mais elle demande au Gouvernement de mieux tenir compte des inconvénients que présente le transport par route de matériaux pondéreux. Elle n'estime pas logique que des matières premières et des produits manufacturés lourds soient ainsi acheminés, alors que la S.N.C.F. et la voie d'eau disposent d'une capacité qui est loin d'être utilisée à plein.

Face à la crise d'énergie, la commission estime que tout doit être mis en œuvre pour rechercher une complémentarité entre les différents modes de transport.

Sur un plan plus général, la commission a été frappée de constater que plus de 50 p. 100 de votre budget était versé à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. à titre de compensation et de subventions diverses.

La situation de la S.N.C.F. nous a paru préoccupante. En effet, la baisse de fréquentation des voyageurs est sensible. La désaffection de la première classe n'est pas compensée, en recettes, par une plus grande activité en deuxième classe.

La mise en service du train à grande vitesse Paris—Lyon est un grand espoir pour elle, mais Air Inter ne subira-t-elle pas un préjudice que l'Etat sera conduit à atténuer ?

Au niveau des marchandises, le taux de pénétration n'est que de 36 p. 100. La S.N.C.F. a été affectée par la crise de la sidérurgie et n'a pas, semble-t-il, progressé dans les autres domaines.

La commission a constaté un dérapage des hypothèses du contrat d'entreprise, qui conduira nécessairement la S.N.C.F. à faire jouer les clauses de sauvegarde. Elle m'a prié de vous demander quelles étaient vos intentions dans ce domaine. Elle souhaiterait qu'une réflexion globale ait lieu avant toute nouvelle négociation.

Chacun apprécie la qualité et l'efficacité des transports routiers, qui irriguent fort bien les milieux économiques, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Mais, face à un réseau routier encore insuffisant, générateur de frais d'entretien élevés et d'un coût social important, la commission n'a pu s'empêcher d'évoquer la sous-utilisation des infrastructures de la S.N.C.F.

En cette période d'économies d'énergie, elle a posé le problème en terme de complémentarité et non de concurrence, tout en se demandant si l'agressivité commerciale de notre société nationale n'était pas atténuée par une certaine rigidité de la réglementation interne et un manque d'adaptation aux méthodes modernes du marché.

Le programme d'investissements, notamment en matière d'électrification, paraît satisfaisant, mais il est réalisé avec des emprunts à taux trop élevé. Le rapport écrit donne les précisions complètes sur ce programme.

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous me précisiez si la ligne Paris—Mulhouse sera électrifiée dans les dix ans à venir.

A la demande des membres de la commission, je vous signale que les lignes de la banlieue sud-ouest, au niveau de Juvisy, paraissent totalement saturées. Pensez-vous qu'une solution puisse être apportée à cette situation ?

En ce qui concerne la R.A.T.P., la commission a relevé l'importance de l'effort de l'Etat. Elle m'a prié de vous rappeler, ainsi que l'a fait Mlle Rapuzzi, que les villes de moins de 100 000 habitants souhaitaient obtenir la possibilité de bénéficier du versement transport et d'une aide de l'Etat.

En effet, actuellement, ce sont les collectivités locales qui, seules, prennent en charge la totalité du déficit des services urbains.

Nous aimerions connaître votre avis sur ces suggestions.

L'extension des lignes du R.E.R. et l'allongement des lignes classiques du métro ont été favorablement remarqués. La commission a apprécié l'effort de rationalisation de la R.A.T.P., mais elle souhaite un renforcement des mesures de sécurité, tant en ce qui concerne le métro que les autobus, afin de sécuriser le public et, par là même, d'éviter une désaffection de ce type de transport. Rappelons que le vandalisme dans le métro coûte 10 millions de francs par an. C'est beaucoup trop.

Enfin, nous avons apprécié la mise à l'étude des schémas de transports régionaux et départementaux. Les liaisons interdépartementales à l'intérieur d'une même région économique sont souvent insuffisantes. A ce sujet, je voudrais attirer votre attention sur un point particulier.

Au moment même où, par mesure de saine gestion, les collectivités locales recherchent la polyvalence des équipements et des matériels, notamment en milieu rural, un arrêté du 11 décembre 1974, cosigné par un de vos prédécesseurs, interdit d'étendre l'utilisation des cars de ramassage scolaire dès lors qu'ils ont fait l'objet d'une subvention. Ne pensez-vous pas que ce texte est périmé et que cette interdiction devrait être levée ou, tout au moins, limitée à la durée d'amortissement du véhicule ?

Mes chers collègues, sous réserve de ces observations, votre commission vous propose de donner un avis favorable aux crédits de la loi de finances pour 1981 concernant les 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, avant de présenter au Sénat, au nom de sa commission des finances, le budget des transports — routes et voies navigables — pour 1981, je ne peux m'empêcher, à titre personnel — et j'espère que vous ne m'en voudrez pas — de m'interroger sur le sens et l'utilité de ma mission de rapporteur.

Chaque année, les crédits stagnent ou diminuent en valeur réelle ; les priorités fixées dans le Plan s'estompent ; les impératifs du court terme l'emportent sur les desseins à long terme, qu'il s'agisse des voies navigables ou des routes.

Chaque année, des orateurs se succèdent à cette tribune, comme ils vont encore le faire en cette fin d'année 1980, pour dénoncer les insuffisances, les contradictions, les défaillances qu'ils constatent dans leur région, dans leur département ou leur ville. Et puis, chaque année, le rite de la discussion parlementaire accompli, les assemblées — l'Assemblée nationale hier, le Sénat aujourd'hui — émettent un vote de résignation dont le résultat est connu avant même que ne s'ouvre le débat. Ainsi notre discussion devient-elle, dans une large mesure, sans objet, en quelque sorte rituelle, sans rapport avec les faits et la réalité que nous vivons chaque jour.

Aussi, monsieur le ministre, et vous m'en pardonnerez, c'est sans illusion et sans enthousiasme que je vais maintenant m'acquitter de la mission que m'a confiée la commission des finances en présentant les crédits de votre département ministériel affectés aux voies navigables et aux routes.

Examinons, tout d'abord, le chapitre des voies navigables.

Les dépenses d'entretien des voies navigables sont en augmentation, cette année, de quelque 13 p. 100, ce qui correspond en réalité, compte tenu de l'inflation, à une stagnation des crédits. En revanche, les dépenses d'investissement sont en régression considérable, tant en ce qui concerne les autorisations de programme que les crédits de paiement.

Au total, les crédits pour les voies navigables diminuent de quelque 24,8 p. 100, revenant de 381 millions de francs à 286 millions de francs. J'aurai tout à l'heure l'occasion de dire, en conclusion de cette première partie de mon propos, les conséquences très graves que peut avoir ce choix à rebours.

Je voudrais rappeler en quelques mots le rôle des voies navigables dans l'économie française. La part des voies d'eau dans l'ensemble des transports de marchandises ne cesse de régresser dans notre pays au profit de la route. Cette situation est rituellement signalée chaque année, sans qu'il y soit porté remède.

Or, le transport fluvial — et vous le savez mieux que quiconque, monsieur le ministre — est plus utilisé chez nos partenaires européens, notamment nos partenaires de l'Europe du nord, qui développent autour du Rhin et des fleuves adjacents un réseau navigable moderne et cohérent. Il suffit de rappeler que 40 p. 100 des tonnes transportées aux Pays-Bas le sont par voie navigable, que le pourcentage est de 20 p. 100 en Belgique, de 10 p. 100 en République fédérale d'Allemagne, mais de 5 p. 100 seulement en France.

On aurait pu penser, car cela eût été logique — et pour un peuple cartésien comme le nôtre, cela paraissait aller de soi — que les considérations relatives à l'environnement, d'abord, mais, plus encore, à la crise d'énergie auraient dû conduire à un développement notable du transport fluvial. Il n'en est rien.

Vous le savez, monsieur le ministre, dès l'élaboration du VI^e Plan, il avait été envisagé de mettre au point un schéma directeur des voies navigables. Malgré les difficultés rencontrées dans notre pays dans le domaine de l'énergie, ce schéma directeur n'a pas vu le jour et il a été remplacé par un simple plan de travail à cinq ans, aux ambitions beaucoup plus modestes.

Pouvons-nous, au moins, formuler quelque espoir à la lecture des travaux préparatoires du VIII^e Plan? Pour ma part, je ne le crois pas si je lis ici les objectifs tels qu'ils sont définis dans les travaux préparatoires du VIII^e Plan: « La ligne générale de la politique proposée pour le VIII^e Plan consiste à mettre l'accent sur l'obtention d'un niveau convenable d'entretien et sur la réalisation d'opérations indispensables de sécurité. En matière d'investissements, l'effort portera sur les remises en état qui s'imposent. Les opérations d'accroissement de capacité seront sévèrement sélectionnées en vue d'assurer le décloisonnement satisfaisant du réseau ».

Il est difficile d'être plus vague, difficile d'être plus incertain; il est difficile aussi de mieux dire combien aucun choix fondamental n'est fait en ce qui concerne les liaisons par voies navigables.

Au demeurant, d'ailleurs, les récentes déclarations de M. le Premier ministre à ce sujet montrent que l'Etat cherche, dans ce domaine, à se décharger sur les régions et les collectivités locales dont vous savez bien, monsieur le ministre, qu'elles ne disposent pas des moyens de suppléer la défaillance de l'Etat en raison même de leur propre situation financière.

Quant aux crédits d'équipement affectés aux voies navigables, leur diminution est maintenant régulière, j'allais dire quasi systématique, depuis 1975: 409 millions de francs en 1975-1976, 361 millions de francs en 1977-1978, 345 millions de francs en 1979-1980, 251 millions de francs en 1981.

C'est là, on le voit, une régression tout à fait régulière, et je ne peux pas penser qu'une telle régression des crédits, observée sur une longue période comme celle que je viens de citer, ne corresponde pas à un choix politique qui a été fait en faveur d'autres moyens de transport. Sur ce point, monsieur le ministre, il conviendrait que le Gouvernement s'explique de la manière la plus claire.

Certes, une place particulière doit être faite à la liaison Mer-du-Nord—Méditerranée. Vous savez que cette liaison faisait l'objet d'une inscription parmi les programmes d'action prioritaires du VII^e Plan et qu'il avait été prévu de lui consacrer des crédits à hauteur de 1 550 millions de francs de 1975 pendant la durée du VII^e Plan. Cette prévision financière a été réduite à 780 millions de francs et malgré cette réduction, plus que significative — une réduction de moitié, c'est tout de même important — il s'agit du programme d'action prioritaire dont le taux de réalisation sera le plus faible.

Je n'insisterai pas davantage sur le problème des voies navigables, car je pourrais ainsi poursuivre une très longue énumération. Le Sénat trouvera, dans mon rapport écrit, les différents éléments qui lui permettront de mieux saisir la décélération extrêmement rapide des crédits et, naturellement, les conséquences qui ne peuvent manquer d'en résulter.

Je suis obligé de constater, monsieur le ministre — et je le fais avec regret — que le budget des voies navigables est un budget de régression. C'est un budget qui ignore la crise de l'énergie, qui ignore l'effort accompli par nos voisins et concurrents européens dans ce domaine essentiel des voies navigables, qui ignore les priorités affichées et proclamées par les plus hautes autorités de l'Etat.

Je ne peux pas conclure sur ce premier point, au lendemain ou presque de l'assemblée générale de l'association Mer-du-Nord—Méditerranée présidée par M. Pierre Sudreau, sans citer les propos tenus par M. le Président de la République le 24 novembre 1975 à Dijon: « Il faut faire au lieu de dire... La mise à grand gabarit du canal de la Saône au Rhin s'impose comme une nécessité tracée par la géographie et par l'économie. Les travaux seront entrepris en commençant par l'Alsace au cours du VII^e Plan lui-même. Il est clair que le gros de l'ouvrage devra être réalisé pendant le VIII^e Plan. Toutefois, dès à présent, il apparaît que l'effort général entrepris par le pays pour s'équiper en voies navigables devra, de toute manière, être significativement augmenté. »

Monsieur le ministre, je n'ai pas trouvé, dans le budget que vous nous présentez, la traduction de cette nécessité, pour notre pays, de faire un effort particulier en ce qui concerne les voies navigables. Je veux espérer que, dans l'intervention que vous ferez après l'audition des rapporteurs, vous nous apporterez sur ce point non seulement des apaisements mais plus: des espérances pour les années à venir. Car je crois vraiment que l'intérêt bien compris de notre pays doit nous conduire à faire un effort massif en faveur des voies navigables.

J'aborderai maintenant le problème des routes,

Cette année, la présentation du budget fait apparaître une novation formelle importante: je veux parler de la suppression du Fonds spécial d'investissement routier qui n'était plus, depuis bien longtemps, un compte d'affectation spéciale qu'en apparence puisque, comme vous le savez, monsieur le ministre, le taux du prélèvement sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers qui l'alimentait était modifié chaque année et fixé en fonction du montant total des dépenses qui était déterminé par ailleurs. Il y a donc lieu, compte tenu de cette spécificité du fonctionnement du fonds spécial d'investissement routier, de se féliciter de sa disparition.

C'est un total de près de 12 milliards de francs qui est consacré à la construction et à l'entretien des routes au titre du budget pour 1981.

Nous constatons une très grande irrégularité dans la progression des crédits. En effet, si l'on observe une progression assez régulière des crédits d'entretien et une stagnation des crédits consacrés au développement des infrastructures, on observe par ailleurs que les crédits destinés aux opérations de sécurité, qui avaient fait l'objet d'un effort, se trouvent brutalement, et pour des raisons que l'on ignore — mais je pense que vous allez nous les expliquer monsieur le ministre — diminués en 1981.

Si l'on tient compte de l'augmentation du coût des travaux routiers et même en incluant les gains de productivité, on voit que le volume des travaux de développement d'infrastructures connaît depuis le haut niveau maintenu de 1972 à 1977 une baisse de l'ordre de 25 p. 100.

Je voudrais successivement entretenir le Sénat des problèmes concernant le développement et l'entretien du réseau routier.

Tout d'abord, le développement. La répartition entre les trois grands réseaux — autoroutes, rase campagne et voirie urbaine — ne cesse là aussi de fluctuer. En effet, la voirie urbaine connaît une progression moyenne de l'ordre de 3,7 p. 100, tandis que le réseau de rase campagne régresse de 6,6 p. 100 et que les autoroutes, pour la première fois depuis plusieurs années, progressent de 10,9 p. 100.

Bien entendu, cette vision ou cette apparence un peu chaotique des dotations budgétaires doit être considérée au regard des réflexions du comité des transports du VIII^e Plan, lequel s'est prononcé clairement pour que la priorité soit donnée à la rénovation et à l'amélioration du réseau existant, la construction de voies nouvelles et, en particulier, d'autoroutes devant être limitée.

En ce qui concerne les autoroutes — vous le savez, mes chers collègues — le conseil des ministres du 15 juin 1977 avait adopté pour la période 1977-1983 un programme autoroutier prévoyant la mise en service de 1 635 kilomètres d'autoroutes de liaison de 1977 à 1980 et de 1 485 kilomètres supplémentaires de 1981 à 1983.

On peut considérer que ce programme sera réalisé à moins de 60 p. 100. Faut-il s'en féliciter ou le regretter ? Il y a là, en effet, matière à interrogation, car la situation s'est profondément modifiée depuis l'époque où le programme a été conçu. Elle s'est modifiée sur le double plan des difficultés que rencontre notre pays en matière d'approvisionnement énergétique, d'une part, et en ce qui concerne la situation des autoroutes concessionnaires, d'autre part.

Vous le savez, le frein au développement des autoroutes tient pour une large part à une moindre progression des trafics par rapport aux tendances escomptées dans le passé, ce qui entraîne pour un certain nombre de sociétés autoroutières des difficultés financières. Par ailleurs, les tronçons qui ont été mis en œuvre en premier sont, naturellement, les plus rentables et, au fur et à mesure que l'on met en œuvre d'autres tronçons, la rentabilité devient de plus en plus faible.

Il est certain que, si l'on observe l'évolution des recettes de péage, on constate une sorte de progrès récessif. En effet, les recettes ont progressé de 28,5 p. 100 en 1977, mais seulement de 23,7 p. 100 en 1978, de 19,4 p. 100 en 1979 et de 18,2 p. 100 en 1980. Cette évolution est, bien entendu, très préoccupante.

Elle est également inquiétante sur un autre plan : le problème de l'harmonisation des tarifs autoroutiers n'est pas encore complètement résolu. Il l'est à l'intérieur des sociétés elles-mêmes, qui procèdent, il est vrai, à des péréquations entre les tarifs pratiqués sur les différents tronçons qu'elles exploitent, mais il ne l'est pas en ce qui concerne les tarifs pratiqués par les différentes sociétés d'autoroute.

Il serait souhaitable, monsieur le ministre, que soit instituée une caisse de péréquation, laquelle devrait être envisagée, me semble-t-il, non seulement en considération des problèmes que pose l'équilibre des comptes d'exploitation des sociétés d'autoroute ou une certaine homogénéisation des tarifs, mais aussi en prenant en compte les nécessités de l'aménagement du territoire.

Je rappellerai la situation particulière de la société de l'autoroute Paris—Est—Lorraine pour laquelle l'Etat a dû mettre en jeu la garantie qu'il a apportée à cette société autoroutière. Cela fait apparaître une progression des avances de l'Etat qui correspond, pour une très large part, à une prise en compte des charges d'emprunt que cette société ne peut plus supporter.

S'agissant du réseau national en rase campagne, la longueur des routes nouvelles mises en service, qui était tombée de 840 kilomètres en 1976 à 346 kilomètres en 1979, devrait remonter à 448 kilomètres en 1980 et 677 kilomètres en 1981.

Un certain nombre de programmes et de plans sont prévus : le plan routier breton, le plan routier Massif central, le plan Vosges, la Corse, l'axe « Centre Europe—Atlantique ». Sur ce plan, monsieur le ministre, je ne crois pas que l'addition de plans successifs réponde toujours aux besoins de cohérence que l'on est en droit d'attendre du réseau routier national.

Il me semble que, si certaines de ces régions peuvent, en effet, éprouver des difficultés — ce qui est tout à fait évident, tant pour la région Bretagne que pour le Massif central — la succession ou la juxtaposition de ces plans donne une vision qui ne me paraît pas entièrement satisfaisante de ce que devrait être l'effort accompli par notre pays en matière d'aménagement routier.

Pour ce qui touche à la voirie nationale en milieu urbain, les mises en service prévues ou réalisées de 1977 à 1981 s'établissent à 287 kilomètres. Elles devraient encore être majorées de quelque 57 kilomètres au cours des deux prochaines années restantes et le programme serait *grosso modo* respecté.

Pour ce qui concerne l'entretien du réseau national, le programme de renforcements coordonnés, dont nous avons tous apprécié les effets dans nos régions respectives, voit aussi sa dotation se réduire. Nous ne pouvons pas nous montrer satisfaits de cette réduction de crédits.

Je voudrais enfin rappeler votre attention, monsieur le ministre, et celle de mes collègues sur la réduction des crédits consacrés aux opérations de sécurité. Ces crédits, qui étaient

de 359 millions de francs en 1979, sont passés à 471 millions de francs en 1980 pour, de nouveau, stagner ou régresser légèrement à un montant de 466 millions de francs.

Or, on avait observé depuis 1972 une diminution du nombre des victimes de la route, ce qui peut être considéré comme un résultat très positif, tout naturellement lié à l'effort qui avait été accompli pour l'équipement de la route, en faveur des actions visant à mieux informer l'utilisateur et de tout ce qui touche à la sécurité des véhicules. Monsieur le ministre, il serait souhaitable que vous nous indiquiez les raisons pour lesquelles cet effort n'est pas poursuivi et les raisons pour lesquelles, à l'intérieur des crédits qui ont été consentis à votre département ministériel, un effort soutenu n'a pas été accompli pour la sécurité routière. Je me permets de rappeler qu'elle coûte fort cher à la nation et que ce problème ne saurait être dissocié de celui de la sécurité sociale. Parallèlement au coût humain, bien entendu, très important, le coût financier n'est pas négligeable. Cette réduction des crédits pour la sécurité est vraiment très inquiétante et très préoccupante.

Je voudrais, d'un mot, aborder le problème de la subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé. C'est un crédit de 455 millions de francs qui est prévu au budget de 1981 pour servir cette subvention aux collectivités locales. Le texte adopté par l'Assemblée nationale a permis de faire passer ce crédit de 455 à 506 millions de francs. Certes, cette augmentation n'est pas négligeable, mais elle est encore très loin de suffire pour permettre aux départements d'entretenir le réseau déclassé.

Je rappelle, en effet, que les dotations budgétaires doivent toujours être considérées, sur une longue période comme dans le court terme au demeurant, en tenant compte de la dérive des prix, d'une part, des gains de productivité, d'autre part. Or, si l'on tient compte à la fois de ces deux éléments depuis 1972, date à laquelle l'opération de transfert de quelque 55 000 kilomètres du réseau national a été réalisée sur la tête des collectivités locales, on observe que la dotation qui aurait dû normalement figurer au budget de l'Etat devrait être de quelque 800 millions de francs. Nous sommes donc très loin du compte.

Monsieur le ministre — sur ce sujet j'exprime l'avis unanime de mes collègues de la commission des finances, assurés qu'ils sont de refléter le point de vue de tous les sénateurs, qui connaissent les difficultés que vous rencontrez vous-même dans votre propre département — nous souhaiterions vraiment qu'un effort supplémentaire soit fait en faveur du réseau déclassé. Je ne doute pas que cet appel puisse être entendu, comme il l'a été à l'Assemblée nationale.

Je vais maintenant conclure. La stagnation des crédits constatée au budget de 1981 va se traduire par une diminution considérable des travaux entrepris sur le réseau routier de notre pays. Il va en résulter — c'est tout à fait préoccupant — des difficultés supplémentaires pour les entreprises de travaux publics. Mais ces dernières ne seront pas également affectées par ces difficultés. En effet, les grandes entreprises de travaux publics tentent actuellement de compenser la diminution des travaux constatée dans l'hexagone par la conquête de marchés extérieurs. Les entreprises locales, les petites entreprises voient souvent leur plan de charge alimenté par des travaux qui sont générés principalement par les collectivités locales, départements et communes. Il n'en va pas de même pour les entreprises de dimension régionale, les entreprises de taille moyenne, dont la situation est très souvent précaire, alors même qu'elles sont fortement créatrices d'emploi et d'activité dans la quasi-totalité de nos régions.

Faut-il ajouter que le niveau d'endettement, la pression fiscale déjà observés dans les budgets locaux excluent pratiquement d'envisager que les collectivités locales puissent prendre le relais de l'Etat défaillant ?

Le budget des routes pour 1981 est, me semble-t-il, monsieur le ministre, un budget d'attente, sans priorités et sans ambition à long terme. C'est un budget d'attente qui exprime les incertitudes et les hésitations de notre politique actuelle en matière de transports.

Faut-il continuer à construire des autoroutes ? Convient-il, au contraire, de s'engager exclusivement dans la rénovation et l'amélioration des réseaux existants ?

Au-delà des moyens de transport par routes, comment coordonner l'ensemble des moyens de transport disponibles — fer, routes, voies navigables — compte tenu des contraintes extérieures : économies d'énergie, compétitivité des entreprises ? Autant de questions qui exigeraient, me semble-t-il, une réflexion approfondie capable de déboucher sur une loi de programme intéressant l'ensemble des transports et dégageant à la fois des priorités et des moyens financiers.

Il serait ainsi mis fin à une politique chaotique qui compromet une véritable politique d'aménagement du territoire et aggrave les conditions de travail et de gestion des entreprises de travaux publics, dont les effectifs ne cessent de décroître.

Je sais bien, monsieur le ministre, que vous ne pouvez pas être insensible à cet aspect des choses, tant les uns et les autres nous situons le problème de l'emploi au premier rang de nos priorités.

La mise en œuvre du VIII^e Plan pourrait et devrait être l'occasion privilégiée d'entreprendre cet effort de réflexion et de définition des nouvelles priorités mieux adaptées à la situation économique actuelle de notre pays et à l'environnement international.

Sous le bénéfice de ces observations, je sou mets, au nom de la commission des finances du Sénat, le budget des transports, routes et 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, les contraintes économiques qu'impose à notre pays la nouvelle répartition mondiale des richesses exigent sans aucun doute des adaptations budgétaires rigoureuses et des choix sélectifs des dépenses.

La priorité doit être donnée aux investissements et les mesures non négligeables que contient la présente loi de finances en faveur des investisseurs privés confirment cette tendance ; on ne peut que s'en féliciter.

De même, les infrastructures routières et les voies navigables rentrent dans la catégorie des investissements prioritaires de la nation, car ceux-ci sont productifs puisqu'ils raccourcissent en temps les parcours, qu'ils favorisent les échanges, de même que, bien conçus, ils permettent d'appréciables économies d'énergie.

J'ajouterai que de tels équipements font vivre un secteur industriel à forte main-d'œuvre sans qu'il soit besoin de faire appel exagérément à notre stock de devises étrangères.

Or, il est navrant de constater que le budget des routes et des voies navigables ne répond pas à ces impératifs ; je ne puis que déplorer amèrement la parcimonie des crédits affectés à ces deux chapitres.

Si l'on compare ce budget à celui de nos voisins, il faut bien reconnaître qu'il est diamétralement opposé par exemple aux budgets allemand, belge et hollandais.

Si l'on examine les grandes masses budgétaires de la France pour 1981, on constate que la progression globale des dépenses se situe par rapport à 1980 à 16,45 p. 100, que les dotations de certains autres moyens de transports s'accroissent dans des proportions identiques alors que celles des routes décroissent en autorisations de programme et ne sont relevées que de 8,3 p. 100 en crédits de paiement.

Quant au budget des voies navigables, il passe de 345 millions de francs à 280 pour cette année, soit une baisse de 19 p. 100 en francs courants et de 28 p. 100 en francs constants.

En outre, la prise en compte de ces crédits suppose de ma part un certain optimisme puisqu'ils comprennent 600 millions de francs au titre du F.A.C. pour les routes et 80 millions de francs du même F.A.C. pour les voies navigables. Or, il faut bien constater que ce F.A.C., s'il fut inscrit dans six lois de finances successives, n'a été débloquenté que trois fois, ce qui laisse une chance sur deux pour 1981.

Ainsi la commission des affaires économiques et du Plan m'a-t-elle chargé de vous demander, monsieur le ministre, un engagement précis quant à l'utilisation de ces crédits au cours de l'année 1981.

Ces remarques d'ordre général étant faites, j'en viendrai à l'analyse séparée de chacune des deux masses budgétaires respectivement affectées aux routes et aux voies navigables.

S'agissant des infrastructures routières, il n'est pas inutile de rappeler qu'en France 89 p. 100 des personnes transportées empruntent la route et que 48 p. 100 des marchandises sont acheminées par camions.

Ainsi, la valeur ajoutée par le transport des biens et des personnes n'est-elle pas négligeable.

Hélas ! l'effort de l'Etat est bien loin de répondre aux exigences de ce moyen de transport, surtout lorsqu'on le compare aux avantages qu'il en tire.

En 1980, les cartes grises, la T.V.A., la vignette, la taxe à l'essieu, la taxe de 6 p. 100 sur l'assurance et la taxe sur le carburant auront rapporté à l'Etat plus de 72 milliards de francs, ces six impôts et taxes ne représentant d'ailleurs pas les seules rentrées fiscales prélevées sur l'automobile, alors que dans le même temps les frais d'entretien du réseau et les investissements routiers, frais de police compris, ne représentaient que 15,5 milliards de francs.

Le produit fiscal de l'automobile dégage donc en France un excédent particulièrement appréciable, alors que nos dépenses routières sont parmi les plus minimes des seize pays d'Europe occidentale.

Lorsque la République fédérale d'Allemagne et la Suisse dépensent 498 francs par habitant, la Belgique consacre à son réseau 568 francs, tandis que la France n'en est qu'à 272 francs ; ces comparaisons datent de 1978, époque à laquelle notre pays avait encore un budget relativement bon.

Nous sommes en dessous de la moyenne des seize pays considérés et, sans l'effort croissant des régions, des départements et des communes, la situation serait dramatique.

Le budget de 1981 des routes, loin de redresser cette tendance, ne fait que l'aggraver, alors que les index des travaux routiers et travaux publics font apparaître une hausse du coût des travaux oscillant entre 23 p. 100 et 31 p. 100 en un an ; les autorisations de programme stagnent, même si l'on tient compte des 600 millions de francs au titre du F.A.C. et les crédits de paiement n'augmentent que de 9 p. 100 en francs constants.

La précarité de ces crédits risque d'accélérer la chute d'activité du secteur des travaux publics et d'accroître le chômage. Ce choix budgétaire traduit bien mal la volonté maintes fois affirmée de sauver l'emploi. Ainsi, les trois programmes d'action de la direction des routes vont-ils connaître un taux de réalisation en baisse, mais dans des proportions inégales. Le programme d'entretien comprendra un effort accru sur les itinéraires non renforcés, alors que 510 kilomètres d'itinéraires renforcés seront réalisés en 1981 contre 640 kilomètres en 1980.

Si l'on peut se féliciter, d'une part, de l'application de techniques moins coûteuses en produits pétroliers, notamment en ce qui concerne les enrobés en couches minces, et, d'autre part, de la poursuite de l'effort en faveur de la viabilité hivernale, ce programme d'entretien accuse cependant un net ralentissement puisque, de 1 800 kilomètres par an au cours du VI^e Plan, seuls 510 kilomètres seront concernés en 1981 ; à ce rythme, il faudra attendre 1995 pour l'achèvement de ce programme.

Le programme de développement de l'infrastructure appelle également quelques observations.

S'agissant des autoroutes, les autorisations de programme qui, en 1980, avaient accusé une baisse de 2,4 p. 100, connaissent cette année une augmentation de 11 p. 100, et il faut noter un accroissement sensible du volume des emprunts de 45 p. 100.

Toutefois, cet optimisme relatif doit être corrigé lorsqu'on analyse le bilan des autoroutes et voies rapides. En effet, si le programme autoroutier prévoyait 1 500 kilomètres de routes deux fois deux voies par an en 1980, seuls 510 kilomètres — dont 390 kilomètres d'autoroute — auront été mis en service et les prévisions pour 1981 se situent à 438 kilomètres.

Sans doute, dans le même temps, 551 kilomètres d'autoroutes seront en chantier, mais on aimerait savoir si leur mise en service ne subira pas un étalement dans le temps.

Pour ne prendre qu'un exemple, la mise en service de la A 26 était prévue jusqu'à Reims en 1981, alors qu'elle n'atteindra que Saint-Omer.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous donner un calendrier précis de la réalisation de cet axe transversal important pour éviter les embouteillages de la région parisienne et déterminant pour l'économie de toute la région nord de la France ?

Le voile pudique qui recouvre les projets autoroutiers à moyen terme fait craindre un désengagement regrettable des pouvoirs publics en ce domaine.

D'ailleurs, les autorisations d'emprunt couvriront à peine les programmes des sociétés d'économie mixte d'autoroute, à l'exclusion de toute autre.

Quant au programme d'investissements routiers en rase campagne, il fait apparaître une légère progression dans la mesure où les crédits inscrits au titre du F. A. C. seront réellement débloqués en 1981.

Il convient de noter que si, dans le passé, le F. A. C. apparaissait comme une dotation supplémentaire, permettant un effort accru par rapport aux prévisions initiales, il n'est plus désormais qu'un crédit complémentaire autant qu'hypothétique. Seule une réponse précise à ce problème pourrait calmer nos appréhensions.

De plus, sans contester l'urgente priorité que représentent les différents plans et programmes routiers destinés à des zones sensibles telles que la Bretagne, le Sud-Ouest, le Massif central, les zones en reconversion comme les Vosges; les bassins sidérurgiques de Lorraine, du Boulonnais, du Douaisis et du Valenciennais, force est de constater que les crédits disponibles pour les autres régions sont particulièrement faibles alors que dans certaines d'entre elles apparaissent de graves déséquilibres qui mériteraient un effort accru. Croyez-moi, monsieur le ministre, nous ne nous sommes pas concertés M. Moinet et moi-même. Or, j'ai entendu avec satisfaction qu'il formulait une réflexion identique à la mienne tout à l'heure, ce qui prouve bien que nous nous faisons l'écho de cette Assemblée.

Les investissements routiers en milieu urbain, pour leur part, sont en régression très sensible et la diminution des réalisations risque d'accroître singulièrement les difficultés du trafic alors qu'elles sont déjà considérables, avec pour conséquence d'obérer les finances des départements et des collectivités locales.

En ce qui concerne la subvention aux départements pour l'entretien du réseau national déclassé, j'observe que le Gouvernement a fait droit à une réclamation maintes fois exprimée par le Sénat : désormais, le mécanisme d'attribution de cette subvention sera simplifié et les crédits seront virés au moins trois mois plus tôt aux départements. Il faut s'en féliciter.

En revanche, la subvention inscrite à l'article 36 reste notablement insuffisante : les 455 millions de francs, auxquels il faut ajouter les 50 millions de francs accordés à l'Assemblée nationale, obligeront les départements soit à réduire les travaux d'entretien, soit à dégager sur leurs fonds propres des crédits compensant les insuffisances.

De plus, au fil des années, la situation s'aggrave en raison du transfert de charges qui en résulte !

En quatre ans, la subvention n'a progressé que de 15,2 p. 100 en francs courants, alors que la hausse des coûts des travaux publics était dans le même temps de 55,6 p. 100. C'est pourquoi je déposerai un amendement indicatif visant à obtenir une subvention plus équitable ou une promesse d'augmentation pour les prochains budgets.

L'accroissement du trafic routier entraîne une augmentation du risque accident. C'est la raison pour laquelle le programme d'équipement et d'exploitation s'emploie à rendre plus sûres nos infrastructures routières sous des formes actives et passives.

Les dotations affectées à ces chapitres apparaissent satisfaisantes. Celles-ci auront permis d'équiper à la fin de 1981 50 p. 100 du réseau national en dispositifs de sécurité.

La volonté de réduire les accidents de la route s'est traduite par un important effort et les résultats sont significatifs : en sept ans, le nombre des tués a diminué d'au moins 4 000 et cela en dépit d'un trafic accru. L'objectif de moins de 10 000 tués peut et doit être atteint, grâce à des mesures portant à la fois sur la sécurité active autant que passive, c'est-à-dire l'intensification des recherches pour sécuriser le conducteur et les passagers, la mise en place de dispositifs faisant appel à l'électronique aux points sensibles et, à cet égard, la C. B. — *citizen band* — désormais presque acceptée, pourrait être très utile.

J'attirerai également l'attention des pouvoirs publics sur la vitesse parfois exagérée de certains poids lourds, ainsi que sur le non-respect par certains d'entre eux du temps de repos.

Enfin, l'opération dite « Bison futé » mérite d'être encouragée et développée. La sécurité y a gagné et le nombre d'heures perdues a régressé, passant de 2 000 000 à 800 000.

A une époque où la hausse des coûts est considérable, je suis obligé de constater que les moyens du budget des routes ne correspondent même pas aux besoins du strict nécessaire. Le très sage comité des transports du VIII^e Plan ne constate-t-il pas que « des retards demeurent, que des moyens et des besoins nouveaux sont apparus ou peuvent apparaître » ?

De son côté, le rapporteur général du budget, notre collègue Maurice Blin, n'a pas hésité à qualifier d'excessives les amputations faites aux crédits des routes, qu'elles soient nationales, départementales ou communales. A ces amères constatations, j'ajouterai celles qui ont été maintes fois exprimées par les membres de la commission des affaires économiques du Sénat. Toutes reflètent une inquiétude, sinon une certaine angoisse.

J'aborderai enfin la partie réservée au budget des voies navigables et je ne vous cacherai pas, monsieur le ministre, que si le temps de parole consacré aux différents budgets était en rapport avec les crédits proposés, mon intervention serait particulièrement écourtée.

En effet, à l'examen des chiffres, on constate un désengagement accéléré de l'Etat pour la voie d'eau. C'est ainsi que les dotations consacrées aux investissements et à l'entretien des infrastructures fluviales passent de 412 millions de francs en 1980 à 357 millions en 1981, soit 28 p. 100 de moins en francs constants. Encore faut-il considérer pour cela comme acquis les 80 millions de francs inscrits au titre du F. A. C.

Au moment où débute la première année d'exécution du VIII^e Plan, sa dotation en francs constants ne représente que le tiers de celle qui commençait le VII^e Plan, voilà cinq ans !

On comprend mieux dès lors pourquoi la part du transport des marchandises n'est en France pour la voie d'eau que de 6 p. 100 contre 25 p. 100 en République fédérale d'Allemagne ; nos investissements en la matière sont huit fois moindres que ceux de nos voisins d'outre-Rhin.

Les économies d'énergie et les transports de matières premières pondéreuses exigent de notre part une révision fondamentale de notre politique en matière de transports. Aussi, monsieur le ministre, sans vouloir vous accabler, puisque ce budget, vous ne l'avez pas préparé et il n'est pas le vôtre, bien évidemment, j'ose espérer que lors des futurs arbitrages vous défendrez une politique plus ambitieuse pour la voie d'eau.

En raison de la modicité des crédits affectés à ce budget, les perspectives des travaux à engager concernent en priorité l'entretien du réseau. Toutefois, si ces crédits, répartis sur plusieurs lignes budgétaires, augmentent favorablement, il faut rappeler que la dégradation de notre réseau exigerait des moyens accrus, notamment pour les berges, le tirant d'eau, la modernisation des écluses : vous le savez, ces considérations s'appliquent surtout aux 4 500 kilomètres de voies à petit gabarit, dit réseau Freycinet.

S'agissant du réseau à grand gabarit, il convient de noter que le raccordement du canal Dunkerque—Valenciennes au réseau belge sera terminé dans le courant de 1981. Il faut également souligner que 29,6 millions de francs sont inscrits pour des travaux de reconstruction de barrages sur la Seine et la Moselle.

Quant au P. A. P. n° 6, liaison mer du Nord—Méditerranée, il appelle, de notre part, plusieurs interrogations.

Si, à ce jour, le Rhône dispose de 310 kilomètres de voies à grand gabarit, ce qui a permis un accroissement de trafic de 44 p. 100 en 1979 sur ce parcours, et si l'amélioration de la liaison Rhône—Fos est promise pour l'été 1982, il faut bien admettre que l'achèvement total de cette liaison reste incertain.

Bien que 110 millions de francs soient inscrits au budget pour les acquisitions foncières du canal Rhin—Saône, on constate un retard allemand dans la réalisation de l'ouvrage du Neubourg-Wayer, bien que la participation française ait été de 60 millions de francs en 1978.

La commission des affaires économiques et du plan aimerait savoir où en sont les transactions qui ont été menées entre la France et l'Allemagne pour la réalisation de cet ouvrage financé, en partie, par la France.

La réalisation du franchissement du seuil de Bourgogne prend du retard ; la traversée de Mâcon ne semble pas résolue.

En outre, les aspects financiers de l'opération sont, à ce jour, encore très flous ; je songe à la participation des établissements publics régionaux intéressés.

Enfin, si un grand pas a été franchi avec le vote de la loi confiant à la compagnie nationale du Rhône la maîtrise d'ouvrage, voilà presque un an, on ignore encore les conditions exactes de son intervention et les problèmes juridiques et financiers qui se posent, ou se poseront, dans le temps.

Aussi conviendra-t-il d'obtenir des précisions à ce sujet, car nul n'ignore que les retards apportés à la réalisation de cette liaison ne font qu'estomper les perspectives qui s'attachent à d'autres grandes infrastructures ; je songe évidemment à Seine-Nord et à Seine-Est.

Cela m'amène à évoquer une promesse que m'avait faite votre prédécesseur, M. Joël Le Theule, en ce qui concerne un plan à cinq ans des voies navigables.

J'avais indiqué que ce plan me semblait, à défaut d'un schéma directeur, indispensable à bien des égards, et particulièrement pour les aménageurs locaux, surtout au moment où s'achèvent les plans d'occupation des sols, pour les investisseurs potentiels, pour les chantiers navals, ainsi que pour la profession de la batellerie.

Je ne vous cacherai pas une certaine déconvenue, puisque la discussion budgétaire se terminera sans que les grandes orientations en aient été précisées.

Aussi serai-je amené à déposer un amendement, j'allais dire faisant obligation mais le terme est impropre, demandant au Gouvernement de présenter ce plan au plus tard lors de la session parlementaire du printemps prochain. Je pense que le Sénat se satisferait d'une simple réponse et d'une promesse de votre part, monsieur le ministre.

Autre sujet d'inquiétude concernant votre budget : les 80 millions de francs inscrits au titre du F. A. C. et dont on ignore les conditions de déblocage.

Sans doute, si ces 80 millions de francs avaient représenté un crédit additionnel aux 357 millions de francs de cette année, je n'aurais pas manqué de déplorer la baisse en francs constants de ce budget, tout en admettant que la conjoncture présente incitait à la prudence. Or, en l'état actuel, la prise en considération de cette somme ne permet même pas d'atteindre la dotation de 1989 qui, je le rappelle, se situait à hauteur de 412 millions de francs. C'est bien pourquoi la commission des affaires économiques m'a mandaté pour obtenir non seulement une augmentation significative du crédit, mais encore l'assurance que les sommes inscrites au F. A. C. seraient effectivement déblocuées en 1981.

En conclusion, la commission des affaires économiques, consultée sur ce budget, a émis un constat et une sanction. Le constat est sans équivoque : si les dotations consacrées aux routes et aux voies navigables continuent de décroître aussi sensiblement en valeur réelle, il faut s'attendre à une inquiétante dégradation de la qualité de nos infrastructures, et cela ne sera pas sans conséquence sur le dynamisme économique de notre pays.

Une sanction : pour la seconde fois consécutive, le rapporteur de la commission des affaires économiques avait proposé de s'en remettre à la sagesse du Sénat. Il n'a pas été suivi par la commission, qui a décidé de proposer le rejet de ce budget.

Bien entendu, un tel jugement, si sévère fût-il, ne s'adresse pas à vous, monsieur le ministre, pas plus qu'à vos collaborateurs. Vous inaugurez vos nouvelles fonctions dans une conjoncture difficile et vous devez défendre un budget que vous n'avez pas personnellement préparé.

Je voudrais rendre hommage à votre amabilité et aux facilités que vous avez accordées aux rapporteurs dans l'exécution de leur mission. Mais par vos origines, vous savez mieux que quiconque que la franchise est avant tout le meilleur gage de l'estime et de l'amitié. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marcellin, rapporteur spécial.

M. Raymond Marcellin, 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, le projet de budget de l'aviation civile diminue, lui aussi, en valeur réelle, d'une année sur l'autre.

Dans le secteur du transport aérien, la commission des finances, monsieur le ministre, souhaiterait obtenir certaines précisions.

Le contrat d'entreprise entre l'Etat et Air France arrive à expiration et devrait être renouvelé par une convention prenant effet à partir du 1^{er} janvier 1981. Air France, entreprise publique, lutte contre la concurrence des compagnies étrangères, qui devient de plus en plus agressive et même sauvage à la suite de la déréglementation de la politique américaine des transports aériens et de l'arrivée sur le marché des compagnies du Sud-Est asiatique. Or, Air France supporte de la part de l'Etat des charges financières qui entravent sa compétitivité. Ainsi, cette entreprise paie pour les vols de Concorde 30 p. 100 du déficit d'exploitation, représentant plus de deux fois son bénéfice réalisé sur l'Atlantique Nord.

Il est tout à fait nécessaire d'améliorer encore la desserte aérienne de la Corse, mais le déficit de cette desserte relève de l'aménagement du territoire et devrait être pris en compte, pour sa plus grande partie, par l'Etat.

Votre commission des finances estime donc que les charges pesant sur Air France devraient être mieux compensées, même si cette compensation ne doit pas être totale.

Second problème important du transport aérien : l'arrivée à expiration, à la fin de 1980, de la convention entre l'Etat et Air Inter. On ne sait pas encore, d'une façon certaine, si cette convention sera renouvelée pour les prochaines années. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous éclairer sur ce point particulier ? Si cette convention n'était pas renouvelée, la compagnie Air Inter, à partir du 1^{er} janvier 1981, se verrait-elle soumise purement et simplement au régime de la seule autorisation d'exploitation ?

La commission des finances veut être assurée, dans l'intérêt même d'une bonne desserte du territoire, qu'aucune ligne ne pourra être abandonnée du seul fait de cette compagnie. Une décision ministérielle doit toujours s'imposer car, en ce domaine, aucune responsabilité ne doit être esquivée de la part du Gouvernement.

Peut-être faudra-t-il, monsieur le ministre, avant de décider de ne pas renouveler la convention d'Air Inter, se donner un délai de réflexion pour examiner l'ensemble de ce problème. Permettez-moi de vous faire une suggestion dont nous avons longuement débattu en commission des finances.

N'est-il pas possible de prolonger la convention actuelle pour une année, ce qui vous donnerait le temps de réexaminer l'ensemble du réseau aérien interne français ?

Les compagnies aériennes régionales se trouvent dans une situation assez instable. Peut-être faudrait-il que vous leur donniez un cadre juridique mieux adapté qui leur permettrait d'assurer leur avenir. Quelles sont vos intentions à ce sujet ?

Un rapport très intéressant vient d'être établi par le comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics. Dans ce rapport, le comité constate que, « à l'heure actuelle, ni l'Etat ni les collectivités locales ni les compagnies aériennes ne sont en mesure d'assurer de manière satisfaisante la cohérence de la desserte aérienne du pays ».

Le comité souligne : d'une part, que l'autorité de tutelle — c'est-à-dire votre ministère — si elle dispose de l'ensemble des informations disponibles, ne s'estime pas en état de prévoir les trafics locaux futurs et donc de décider des lignes à desservir ; d'autre part, que les collectivités locales et les organismes consulaires, qui sont en bonne position pour appréhender les besoins locaux, ne bénéficient pas de la perspective globale qui leur permettrait de coordonner leurs initiatives ; enfin, que les compagnies aériennes, dont les choix devraient en théorie obéir à des critères de nature à assurer une certaine cohérence économique de la desserte intérieure, doivent en pratique tenir compte d'obligations juridiques qui pèsent sur elles ou de concours financiers qui peuvent leur être proposés ou consentis.

En conclusion de ces trois observations, le comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics vous invite, monsieur le ministre, à instituer une concertation périodique entre l'Etat, les organismes décentralisés de gestion et les compagnies aériennes.

La question que vous pose la commission des finances est de savoir si vous avez l'intention d'organiser une telle concertation périodique.

La commission est très formelle : elle met en garde le Gouvernement contre une déréglementation à la française qui entraînerait inévitablement des effets pervers pour le trafic aérien intérieur du pays. Il appartient donc au Gouvernement de définir une doctrine quant à la consistance du réseau intérieur et d'assurer ainsi la cohérence de la desserte aérienne.

La seconde partie de ce projet de budget concerne la construction aéronautique. 40 p. 100 des crédits de l'aviation civile en 1981 lui sont consacrés, mais il ne s'agit que de la reconduction des actions précédemment engagées. Des chiffres m'ont été donnés par vos services : le nombre total d'Airbus commandés par trente-cinq compagnies clientes était, en octobre 1980, de 424, et les perspectives à moyen terme laissaient entrevoir la possibilité de vendre 1 000 à 1 200 Airbus A 300 et A 310, c'est-à-dire d'atteindre et de dépasser le seuil de rentabilité.

Pour le moteur CFM 56, produit par la S.N.E.C.M.A. et la compagnie américaine General Electric, à 50 p. 100 chacune, 500 commandes ont été enregistrées, mais le seuil de rentabilité se situe, ici, entre 3 000 et 5 000 moteurs. Quelle impulsion,

monsieur le ministre, donnerez-vous pour que ces chiffres puissent être atteints, dans l'intérêt de l'Etat qui, ne l'oublions pas, finance la construction sous forme d'avances remboursables ?

Pour l'avenir, plusieurs programmes sont à l'étude à Airbus Industrie et à la S.N.I.A.S., mais aucune décision ne semble avoir été prise. Est-il exact, monsieur le ministre, que les programmes les plus avancés sont la version modernisée de l'Airbus A 300, la construction de l'avion de transport régional AS 35 de quarante places, et le court moyen-courrier à fuselage étroit ?

Pour tous ces éventuels programmes, il s'agit, nous le savons bien, de choix difficiles qui comportent des risques. Toutefois, la commission des finances attire l'attention du Gouvernement sur l'intérêt qu'il y a à prendre rapidement des décisions permettant le lancement effectif de nouveaux programmes, et cela pour deux raisons. La première, c'est que la clientèle est toujours fidèle un certain temps à une marque qui a réussi, et Airbus a réussi. Mais cette fidélité, vous le savez, se lasse très vite si une industrie aéronautique n'est plus capable de satisfaire les besoins du marché, qui sont en évolution très rapide. Et pour « tenir le coup », il faut construire de nouveaux produits.

La seconde raison, c'est que l'industrie aéronautique a besoin à moyen terme de nouveaux programmes pour maintenir l'emploi, le potentiel technique et de recherche et pour assurer sa croissance. Pour y parvenir, l'aide de l'Etat est indispensable, sous forme de ces avances remboursables dont j'ai parlé tout à l'heure.

En premier lieu, tout nouvel avion coûte 5 milliards de francs qu'il faut engager avant d'avoir vendu un seul appareil. Il ne s'agit pas de crédits perdus ; des remboursements sont déjà effectués pour l'Airbus et le moteur CFM 56.

Il faut donc, dans ce domaine, faire preuve d'une certaine hardiesse. C'est pourquoi la commission des finances insiste sur la nécessité du lancement de programmes nouveaux ayant des perspectives commerciales sérieuses dans le cadre d'une coopération internationale élargie, et pourquoi pas le Japon, comme il a été proposé par Airbus Industrie aux représentants de ce pays ces jours-ci ? Mais le choix dépend de lui.

L'aviation légère, de son côté, connaît une situation qui devient chaque jour de plus en plus inquiétante. Il est même à craindre que la production française n'aille en diminuant jusqu'à sa disparition au cours des prochaines années si vous ne prenez pas rapidement des mesures pour soutenir l'activité des entreprises concernées et les aider ainsi à occuper une partie du marché mondial.

Or, les autorisations de programme vont en diminuant d'année en année, encore d'un tiers l'année prochaine. Sommes-nous vraiment contraints d'abandonner ce marché aux firmes américaines ?

Les aéroports constituent la troisième partie de ce budget.

L'Etat opère, là aussi, un désengagement financier brutal qui aggravera la situation financière des nombreux aéroports et augmentera les charges qu'auront à assumer les collectivités locales et les établissements publics gestionnaires.

Je voudrais, monsieur le ministre, attirer votre attention sur l'incohérence de la politique suivie. Les redevances aéroportuaires qui, comme vous le savez, sont les principales ressources des aéroports, ont été, depuis 1974, fixées de façon permanente par le ministre de l'économie au-dessous de l'augmentation du coût de la vie. Dans le même temps, l'Etat diminuait fortement sa participation financière.

La commission des finances vous demande donc de lier le désengagement de l'Etat à une liberté plus grande de fixation du montant des redevances par les gestionnaires, d'autant plus que la procédure d'approximation est beaucoup trop lourde puisqu'elle exige un arrêté interministériel d'où, évidemment, des retards considérables.

Ne serait-il pas plus opérationnel de faire intervenir une mesure de déconcentration à l'échelon des préfets ? Cette mesure de déconcentration n'apparaît-elle pas souhaitable ? Les préfets disposent de tous les moyens d'assurer leur coordination et vous le savez bien, monsieur le ministre, de sorte que je pense que, pour la rapidité et la bonne gestion, il faudrait prendre cette mesure de déconcentration.

Autre grave sujet de préoccupation de la commission des finances : la sûreté dans les aéroports.

Pour des raisons d'économie budgétaire, les crédits annuels de 15 millions de francs pour les dépenses de sûreté ont été supprimés. Qui dorénavant financera l'achat des matériels de sûreté, tels que les portiques de détection ? Qui paiera les dépenses de casernement de la gendarmerie nationale ?

Il a été question d'instituer une redevance supportée par les passagers aériens. Or, au cours de la discussion interministérielle, la création de cette taxe se serait heurtée à de sérieuses objections juridiques. Si cette taxe ne peut être établie, des crédits seront-ils réinscrits dans votre budget ? Sincèrement, l'époque est mal choisie pour tergiverser sur les méthodes de financement des mesures de sûreté dans les aéroports.

Comme vous le savez, des experts parlementaires, réunis sous l'égide du Conseil de l'Europe, viennent de tenir un colloque à Strasbourg, sur le thème : « Défense de la démocratie contre le terrorisme en Europe. » La France a été mise en accusation par de nombreux intervenants qui reprochaient au Gouvernement français d'être inopérant dans la lutte contre le terrorisme. Alors, que le Gouvernement choisisse vite le mode de financement de la sûreté dans les aéroports, sinon nous ajouterions un grief, et de taille, qui irait renforcer cette mise en accusation.

La quatrième partie de ce projet de budget concerne la sécurité et le contrôle de la circulation aérienne en route et à l'atterrissage. Cent emplois supplémentaires ont été créés et 195 transformés.

Au titre des dépenses d'équipement, les crédits progressent de 44 p. 100, affectés à des autorisations de programme pour les centres régionaux de navigation aérienne. D'autre part, des actions de renouvellement du matériel sont entreprises, afin d'en assurer la modernisation complète au cours des cinq prochaines années.

Il s'agit donc là d'un effort significatif qui doit être poursuivi et surtout complété, ce qui fait dire qu'il y a un certain redéploiement des crédits au sein de ce ministère.

A ce sujet, pourriez-vous, monsieur le ministre, faire le point des négociations internationales entreprises pour assurer une plus grande fluidité du trafic dans le nord et le sud-est de la France ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer le fonctionnement, actuellement déficient, du centre de navigation aérienne d'Aix-en-Provence ?

Un autre point particulier concerne la sécurité.

Les contrôles techniques des avions participent largement à cette sécurité et dans le processus qui aboutit à l'autorisation de vol d'un nouvel avion, l'opération de certification revêt une importance considérable et doit s'accompagner d'un « suivi ».

Or, il apparaît que les services du ministère chargés de cette opération ne comportent qu'un nombre insuffisant de personnels qualifiés. Compte tenu des conséquences que cette insuffisance pourrait entraîner en cas « d'incident », il est impératif que des mesures soient prises pour créer les quatre ou cinq emplois nécessaires et pour obtenir du ministère de la défense qu'il mette à votre disposition ses personnels qualifiés. Je pense que M. Joël Le Theule, qui dirige maintenant ce ministère, pourra comprendre parfaitement cette revendication fort justifiée de son ancien ministère.

La cinquième partie de ce rapport concerne la météorologie.

Les crédits de fonctionnement sont, là aussi, extrêmement limités malgré l'importance croissante des missions à accomplir dans des domaines aussi variés que la lutte contre les catastrophes — avalanches, incendies de forêts, tempêtes en mer — et la participation de plus en plus active aux actions économiques — agriculture, économie d'énergie, pêche, etc.

Sur les dépenses d'équipement, deux opérations importantes sont financées : d'une part, la poursuite de l'opération de transfert à Toulouse et, d'autre part, le financement de la participation française au satellite Météosat, satellite géostationnaire d'observations météorologiques dont l'intérêt, grand sur le plan international, l'est plus encore pour la France.

Telles sont, mes chers collègues, les grandes lignes de ce projet de budget et les principales observations de votre commission des finances.

Sous ses aspects transport et construction, l'aviation civile devient un secteur porteur de notre économie pouvant créer, d'après les chiffres qui m'ont été fournis, 10 000 emplois d'ici à 1985.

Le solde positif à l'exportation des activités de l'aviation civile n'est actuellement pas négligeable et peut devenir très important.

Ainsi, en matière de construction aéronautique, en enlevant les parts étrangères dans nos exportations et en retranchant les achats d'appareils étrangers, on arrive à un solde commercial net de 1,5 milliard de francs en 1980, qui devrait passer, d'après les prévisions, à 7 milliards de francs en 1985.

La commission des finances propose au Sénat l'adoption de ce projet de budget, mais demande au ministre des transports de concevoir et de mener une politique plus vigoureuse de l'aviation civile pour qu'elle puisse mieux contribuer à l'emploi, à l'équilibre de la balance des comptes, à l'aménagement du territoire et, ainsi, jouer à plein son rôle de secteur de pointe dans la croissance économique du pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard 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, j'éviterai intentionnellement d'étudier dans le détail le budget de l'aviation civile, l'étude venant d'être parfaitement réalisée par M. Marcellin. Mon analyse, au nom de notre commission des affaires économiques, se veut essentiellement politique, tous les renseignements techniques ayant été portés à votre connaissance dans mon rapport écrit.

L'aviation civile est un élément indispensable de l'aménagement du territoire, aussi bien sur le plan national que sur le plan international. C'est sur ce point, monsieur le ministre, que je vous interrogerai pour l'essentiel.

Le premier élément de notre réflexion à ce niveau, dont a déjà parlé M. Marcellin, doit être l'examen de la politique américaine, celle des Etats-Unis, bien entendu, dont la puissance a de profondes répercussions, bonnes ou mauvaises, sur l'ensemble du monde, du monde occidental notamment.

M. Knut Hammar skjöld, directeur général de l'I. A. T. A., avait signalé que 1980 serait l'année la plus mauvaise pour le transport aérien international, pas spécialement pour les trafics, à peine en retrait sur l'année précédente, mais pour la situation financière des sociétés. Les plus touchées sont les compagnies américaines. Est-ce un juste retour des choses ? Sur les causes, les experts s'interrogent : récession économique qui touche plus ou moins tous les pays, hausse du loyer de l'argent, impact du second choc pétrolier ? Chacune de ces causes est réelle et les causes cumulées sont significatives.

Mais la vraie raison n'est-elle pas cette politique américaine qui, partant de Kennedy, passant par Carter avant d'arriver à Reagan, dont on peut subodorer que l'activisme libéral sera important, a décidé la déréglementation et la libéralisation des tarifs. Cela veut dire quoi ? Pudiquement, un ajustement au marché devant entraîner des possibilités de créer des services nouveaux, d'en supprimer, bien entendu, d'établir des tarifs en baisse ou en hausse suivant la rentabilité des trafics.

Il s'agit, en fait, de l'application presque absolue du libéralisme, de l'économie de marché, sans garde-fou selon une formule qui fait son chemin : « Un renard libre dans un poulailler libre ; qui mourra dans la liberté, le renard ou les poules ? »

En fait, ce libéralisme exacerbé des Américains n'est que la forme dynamique d'un protectionnisme aussi exacerbé. Les Américains comptent sur la puissance de leur industrie et sur l'immensité de leur marché intérieur pour reconquérir dans le domaine aérien la place qu'ils ont perdue : 17 p. 100 aujourd'hui contre 37 p. 100 en 1951. Ils estiment qu'au jeu qu'ils entreprennent et qui consiste à gagner ou à disparaître, ils ont tout à gagner.

C'est sans doute vrai, et c'est parce que c'est vrai que les craintes des autres compagnies aériennes sont justifiées. Quelques compagnies aériennes des pays industrialisés résisteraient à ce jeu, sans doute quelques compagnies asiatiques aussi, mais disparaîtraient à coup sûr la plupart des compagnies du tiers monde, notamment celles du continent africain, qui sont pourtant nécessaires à la mise en place de cet aménagement planétaire du territoire dont je parlais tout à l'heure. Elles sont nécessaires aussi au dialogue nord-sud.

Ce mouvement de déréglementation est pourtant, en partie au moins, irréversible, du fait surtout de l'avantage qu'en tirent les usagers en ce qui concerne les prix. Il faut donc que les compagnies des pays industrialisés s'habituent à vivre dans ce danger, qu'elles fassent preuve d'imagination pour, dans ce jeu de la déréglementation, trouver les formules qui leur permettent de survivre.

Il faut aussi que les gouvernements recherchent les moyens d'aider les compagnies du tiers monde. Pourquoi ne pas mettre en place une sorte de plan Marshall au bénéfice des pays en voie de développement, un plan Marshall qui intégrerait, bien entendu, le transport aérien ? C'est un sujet de méditation et la commission des affaires économiques invite le Gouvernement français à prendre des initiatives à ce sujet.

Comment, dans cette conjoncture difficile, se comportent nos compagnies ? La composition de la flotte d'Air France est décrite dans mon rapport écrit.

Je vais sans doute vous parler pour la dernière fois du problème du remplacement des Caravelle qui devrait être définitivement réglé en fin d'année 1981.

Je vous rappelle seulement qu'Air France avait envisagé d'acquérir ou de louer des Boeing 737 et que la compagnie a dû renoncer à ce projet du fait de l'opposition des équipages à conduire ces appareils à deux.

Les conséquences sont d'abord financières, bien entendu, mais il existe aussi des conséquences sur le plan de l'organisation. Des accords ont été nécessaires avec des compagnies étrangères ou des compagnies de troisième niveau.

Air France a mis en service des Boeing 727 sur certaines lignes qui autorisaient l'usage d'un tel appareil. Air France a dû renoncer à de nouvelles liaisons, telles que Paris—Gênes et Paris—Dublin.

Le trafic d'Air France est pourtant en augmentation et sa situation est saine. Les résultats de 1980 sont un peu moins satisfaisants du fait de la conjoncture, mais aussi à cause des séquelles du conflit des contrôleurs qui ont été ressenties notamment en début d'année, et qui le sont encore.

Air France a mené une politique de tarifs, notamment pour la desserte des départements et territoires d'outre-mer, qui a amené, depuis dix ans, une augmentation de 15 p. 100 en moyenne du trafic annuel vers la Guyane et de 22 p. 100 vers la Réunion. Des formules de prix permettent d'obtenir des réductions de 60 p. 100 sur les tarifs économiques, et 80 p. 100 des passagers bénéficient de ces formules.

La compagnie U. T. A. a connu, en 1977, puis en 1979 et en 1980, un tassement, du fait de la concurrence que lui font les autres compagnies dans le cadre de cette déréglementation, de cette libéralisation des tarifs dont je vous ai parlé.

U. T. A. vient de connaître une difficulté supplémentaire du fait de la décision du gouvernement du Nigéria de ne plus autoriser le transport des pièces de Lyon vers son usine Peugeot par la voie aérienne. Ce transport représentait 18 p. 100 du chiffre d'affaires d'U. T. A. qui recherche, actuellement, des trafics de remplacement.

Je vous parlerai aussi, en abordant tout de suite le problème d'Air Inter, des Caravelle qui furent un merveilleux outil mais qui, aujourd'hui, ont vieilli. Elles sont jugées inconfortables, elles sont bruyantes, elles sont gourmandes en carburant.

Air Inter va aussi abandonner les Caravelle mais, dans le même temps, elle acquerrait d'autres appareils de cette gamme, des Caravelle 12, dont les moteurs répondent tout à fait aux normes.

Le temps de vol des anciennes Caravelle est réduit à trois heures quarante-cinq par jour seulement, au lieu de six heures pour les autres appareils, ce qui témoigne de la volonté d'Air Inter de modifier son parc.

L'examen des trafics d'Air Inter démontre que les liaisons radiales connaissent toujours un trafic plus important que les liaisons transversales. Ce phénomène, loin de se réduire, s'accroît au contraire. C'est la démonstration que, pour le moment, le trafic aérien intérieur n'est pas non plus un élément d'aménagement du territoire.

Il est évident qu'Air Inter connaîtra des difficultés le jour où le train à grande vitesse entrera en service ; on estime qu'Air Inter perdra ainsi 859 000 passagers en 1982, 1 200 000 en 1983 et près de 1 800 000 en 1984, soit 17 p. 100 du trafic global.

Cela se traduira pour cette compagnie par un renouvellement plus lent de sa flotte et notamment par l'acquisition d'un moins grand nombre d'Airbus.

Jusqu'à maintenant, Air Inter se vantait, à juste titre je crois, d'être la compagnie qui assurait, dans le monde, la plus grande ponctualité. Ce n'est plus tout à fait vrai. Nous avons, dans les derniers mois, constaté des retards importants dont nous avons, bien entendu, essayé d'analyser les causes.

La principale — M. Marcellin vous a posé une question à ce sujet, monsieur le ministre — tient certainement à l'insuffisance des effectifs dans le centre de contrôle aérien d'Aix-en-Provence. Je sais que vous avez pris des décisions pour les augmenter, mais je ne suis pas persuadé que cela soit suffisant. Je suis même persuadé du contraire étant donné que les effectifs que vous allez mettre en place ne seront pas immédiatement opérationnels et que le phénomène des départs à la retraite va se poursuivre.

Un effort exceptionnel s'impose donc pour doter les services de contrôle des effectifs nécessaires. C'est d'ailleurs une des revendications, parmi d'autres, des contrôleurs aériens dont je voudrais vous dire un mot.

J'avais, l'année dernière, insisté auprès de votre prédécesseur pour que soient examinés au fond les problèmes posés par les contrôleurs aériens. J'ai même cru, à un certain moment, que la proposition de création d'une commission de contrôle, au Sénat, permettrait de réfléchir dans la sérénité et, à la limite, peut-être de proposer quelques idées. Cette commission n'a pas été réunie, mais j'insiste, monsieur le ministre, sur le fait qu'il serait opportun de profiter de l'accalmie — il n'y a pas actuellement de conflit, ni ouvert ni larvé — pour rechercher les moyens d'éviter que naissent d'autres conflits qui risquent de se terminer comme le dernier, dans de mauvaises conditions ; celui-ci a laissé beaucoup d'amertume et porte en lui-même les germes d'autres conflits. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

M. Bernard Parmantier. Très bien !

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Je me permets d'insister parce que je mesure, comme vous, monsieur le ministre, toutes les conséquences que ces conflits ont eues pour les hommes comme pour les compagnies aériennes. Le moment ne serait-il pas venu, parmi les études qui sont faites, de rechercher une formule de budget annexe qui donnerait plus de souplesse et qui serait peut-être un premier pas vers d'autres formules ?

Je n'en terminerai pas avec les problèmes posés par Air Inter sans avoir évoqué la question de ses tarifs qui sont encore souvent jugés trop élevés, surtout quand on les compare aux tarifs internationaux.

Certes, il faut comparer ce qui est comparable. J'ai fait état, dans mon rapport écrit, des comparaisons avec les autres compagnies aériennes. On peut dire en gros qu'Air Inter se situe au niveau des compagnies britanniques, nettement au-dessus des compagnies italiennes et espagnoles, mais largement au-dessous des compagnies ouest-allemandes ou suédoises.

J'évoquerai à mon tour — M. Marcellin y a fait allusion tout à l'heure — cet outil de l'aménagement du territoire qu'est l'aviation, qu'il s'agisse d'Air Inter ou des compagnies de troisième niveau.

Je crains, comme M. Marcellin, que la déréglementation à la française ne fasse pas de notre aviation l'outil qu'il devrait être pour l'aménagement du territoire. Cette crainte provient spécialement de la proposition de suppression de la ligne Paris-Rennes car, ainsi, Rennes serait sans doute la seule capitale régionale éloignée qui ne serait pas desservie par la compagnie Air Inter.

Sans doute la formule qui consisterait à transférer cette ligne au troisième niveau pourrait-elle donner la même satisfaction aux usagers mais je sais aussi que le déficit attendu devrait être comblé par les collectivités locales.

Monsieur le ministre, je crois, comme M. Marcellin, qu'il n'est pas possible de laisser faire n'importe quoi dans notre pays. C'est bien parce que la commission des affaires économiques et du Plan est consciente de ce problème qu'elle a décidé de créer, en son sein, un groupe de travail qui examinera ce que doivent être, dans le cadre de cet aménagement du territoire, les liaisons intérieures.

Je ne parlerai pas longuement de l'aéroport de Paris. Il a, lui aussi, subi une perte importante du fait du conflit des contrôleurs aériens.

Je n'évoquerai pas non plus les constructions aéronautiques. M. Marcellin a exposé où nous en étions du programme Airbus, avec tout le succès qu'il comporte. Je note cependant qu'au cours des premiers mois de cette année 1980 les commandes d'Airbus ont été nettement moins fortes que les années précédentes. Cela est dû sans doute à la concurrence américaine, mais aussi peut-être aux délais très longs que le constructeur impose à ses clients. Il convient d'y réfléchir et de savoir si nous n'avons pas intérêt à augmenter considérablement nos cadences et, à cette fin, de mettre en place le personnel et le matériel nécessaires dans nos usines de la S. N. I. A. S., politique qui ne semble pas être suivie jusqu'à maintenant.

En ce qui concerne les constructions de moteurs, après une période pendant laquelle nos espoirs concernant la C. F. M. 56 s'étaient éloignés, la situation semble évoluer plus favorablement. Nous pouvons penser que les perspectives de marché de ce moteur, dont je rappelle qu'il est réalisé pour moitié par General Electric et pour moitié par la S. N. E. C. M. A., sont très bonnes.

Je vous avais dit, monsieur le ministre, que je ne ferais pas de commentaires sur les crédits. Pourtant, j'ai remarqué dans votre budget la suppression d'une subvention de 634 000 francs qui était versée à l'I. T. A., l'institut des transports aériens.

Une telle décision, que vous justifierez sans doute, entraînerait finalement la disparition de cet organisme qui ne pourrait survivre sans cette contribution de l'Etat, s'il devait se limiter aux ressources que cet institut tire des cotisations de ses membres et de la rémunération des contrats d'études qu'il réalise.

L'I. T. A. compte actuellement 300 adhérents dans soixante-dix pays. C'est le seul organisme international d'études aéronautiques de langue française. A ce titre, il contribue efficacement à maintenir des liens étroits, notamment entre la France et l'Afrique francophone. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de porter une attention particulière aux moyens financiers nécessaires à cet institut.

Pour terminer, je voudrais, au nom de la commission des affaires économiques, rappeler que nous considérons le transport aérien comme l'élément prépondérant de l'aménagement du territoire au plan national comme au plan planétaire. Nous vous demandons d'examiner les meilleurs moyens pour que ce transport aérien remplisse son rôle, y compris au plan international.

Nous serions particulièrement heureux si, à ce sujet, la France prenait l'initiative d'envisager une aide aux compagnies aériennes des pays en voie de développement.

Sous ces réserves, monsieur le ministre, la commission des affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à votre projet de budget (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jargot, en remplacement de M. Le Pors, rapporteur spécial.

M. Paul Jargot, en remplacement de 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, mes chers collègues, je dois d'abord vous prier d'excuser l'absence de mon collègue et ami, M. Le Pors. Je vais vous donner lecture du rapport qu'il avait lui-même préparé, avec la compétence qui est la sienne.

Le rapport sur les options du VIII^e Plan soulignait : « ... le privilège que constitue, pour un pays de dimension moyenne comme le nôtre, d'exercer sa souveraineté sur le troisième espace maritime du monde, dont la superficie représente vingt fois celle du territoire national. La mer est le plus grand gisement du monde et le plus vierge ».

On ne retrouve pas, dans le projet du VIII^e Plan, les conséquences de la reconnaissance de ce privilège, puisque la mer ne fait même pas l'objet d'un programme d'action prioritaire.

Si j'évoque le VIII^e Plan à l'occasion de cette discussion budgétaire, bien que nous n'en ayons pas encore traité, c'est qu'il m'apparaît que les crédits prévus au titre de la marine marchande sont en accord avec la discrétion dont fait preuve le texte du projet de VIII^e Plan.

Les crédits totaux s'élèveront, en 1981, à 3 882 millions de francs, en progression de 7,6 p. 100 sur 1980, ce qui, compte tenu de la hausse des prix prévue, se traduira en réalité par une baisse en volume de 2,7 p. 100.

Les dépenses ordinaires progressent de 25,5 p. 100 — surtout au titre des interventions publiques.

Mais, en ce qui concerne les dépenses en capital, les crédits de paiement baissent de 15,3 p. 100, tandis que les autorisations de programme régressent de 4,7 p. 100. Seule la création nette de soixante-dix emplois est envisagée au titre de l'année prochaine.

Je n'aborderai pas l'ensemble des programmes d'action correspondant à ce budget ; je limiterai mes principales remarques à quatre domaines : les pêches maritimes et les cultures marines, les gens de mer, la marine marchande proprement dite et la protection de l'environnement marin.

En ce qui concerne les pêches maritimes et les cultures marines, les dépenses ordinaires progressent de 25 p. 100 et les dépenses en capital sont stagnantes.

Je rappelle ce fait anormal, pour un pays dont la vocation maritime est si fréquemment évoquée, de la persistance d'un déficit des produits de la pêche, qui s'élevait à 2,7 milliards de francs en 1977 et à plus de 3 milliards de francs en 1979.

Ce secteur connaît une crise grave depuis 1975 ; l'emploi y a baissé de 16 à 18 p. 100, le nombre de bateaux a diminué de plus d'un millier et le tonnage, de 54 000 tonnes de jauge brute. Nous ne couvrons, par nos exportations, qu'un quart de nos importations.

Les causes de cette crise sont diverses. Elles tiennent, d'abord, à la consommation insuffisante, liée à la faiblesse du pouvoir d'achat. Elles résultent, ensuite, de la hausse du prix des carburants. Elles tiennent, enfin, aux difficultés de modernisation de la flotte.

On doit, en outre, évoquer le poids des circuits de distribution : il est tel que le kilo de poisson, payé au pêcheur deux francs, est souvent vendu dix à douze francs au détail sur les marchés parisiens.

Face à cette situation, on constate, dans votre budget, une régression des crédits de paiement destinés aux subventions en capital pour la modernisation des entreprises de pêche ainsi que pour l'industrialisation et la commercialisation des produits de pêche.

Par ailleurs, l'aide aux carburants a été, en 1980, du même montant qu'en 1979, ce qui a joué un grand rôle dans le conflit des marins-pêcheurs de l'été dernier.

C'est donc un tout autre effort public qui serait nécessaire. Il devrait notamment comporter, à mon avis, un relèvement important de l'aide aux carburants, faisant passer celle-ci de dix centimes à quarante-cinq centimes au litre.

Je veux enfin, sur ce point, souligner de nouveau le retard de la France en matière d'aquaculture, en dépit de la progression de la subvention à l'I. S. T. P. M. — institut scientifique et technique des pêches maritimes.

A propos des gens de mer, les dépenses ordinaires progressent de 26,5 p. 100, atteignant 2 043 millions de francs ; mais les dépenses en capital n'augmentent que de 7,4 p. 100 en crédits de paiement.

La question principale à évoquer au sujet des gens de mer est celle du rapport Dufour, enfin rendu public après bien des difficultés.

Le rapport de ce groupe de travail confirme la différence existant entre le salaire réel et le salaire forfaitaire utilisé comme base de calcul des pensions. Cet écart tend à se creuser. Il est aujourd'hui de l'ordre de 40 p. 100, avec des inégalités selon les catégories, l'écart pouvant atteindre 45 à 47 p. 100 pour certaines d'entre elles. On ne saurait en rester là. Or, je constate que la majoration de 12 millions de francs du titre IV accordée par le Gouvernement en deuxième délibération à l'Assemblée nationale est nettement insuffisante ; elle ne permettra qu'une augmentation de 4 p. 100 des salaires forfaitaires. Il est tout à fait urgent que le Gouvernement propose très rapidement un plan de rattrapage beaucoup plus convaincant.

Je pense qu'il conviendrait également de prendre des dispositions pour faire cesser l'injustice qui se perpétue envers les pensionnés d'avant 1968 : il faut les faire remonter d'une catégorie.

Je constate que rien n'est prévu en ce qui concerne l'allongement de la durée des congés, ce que, pour ma part, je regrette, étant donné les dures conditions de travail de cette profession.

Je veux enfin déplorer la trop faible progression — 8 p. 100, soit nettement moins que la hausse des prix envisagée pour 1981 — de la subvention allouée à la société nationale de sauvetage en mer.

Mon troisième point concerne notre flotte de commerce et l'équipement naval.

Dans ce domaine, les dépenses ordinaires croissent de 15 p. 100 ; mais l'essentiel, c'est-à-dire 1 519 millions de francs, que constituent les dépenses en capital, régresse de 12,8 p. 100 en valeur nominale, soit 22 p. 100 en francs constants.

Cette évolution est tout à fait surprenante si l'on rappelle que notre balance des frets et passages est régulièrement déficitaire — 2,8 milliards de francs en 1978 — que les postes de travail ont régressé de 16,5 p. 100 de 1977 à 1979, que nous avons le quatrième commerce maritime mondial alors que nous n'avons que la neuvième flotte marchande et que le nombre de nos bateaux est passé de 504 en 1977 à 427 en 1980.

On ne peut pas du tout être satisfait du budget pour 1981 dans ce domaine, alors que le taux de couverture de notre commerce

extérieur n'est que de 30,9 p. 100 à partir des ports français et de 49,2 p. 100 si l'on compte le trafic effectué à partir des ports étrangers.

Le Gouvernement avait établi un plan de développement de la flotte française en 1974. Il a bien été réalisé pour les cargos de ligne, mais seulement à 23 p. 100 pour les transporteurs de vrac, qui représentent l'essentiel de notre déficit. La marine marchande française serait en droit d'attendre une aide bien plus substantielle de la part des pouvoirs publics pour tenir son rang dans le monde.

Il serait tout aussi indispensable qu'un contrôle plus rigoureux soit effectué quant à l'usage des fonds publics.

Je pense notamment qu'il vous appartiendrait, monsieur le ministre, de nous fournir des explications sur le fait que, de 1975 à 1978, 36 p. 100 des commandes nouvelles de bateaux ont été passées à l'étranger, et sur la régression, pendant ce temps, des effectifs de nos chantiers de 23 500 à la fin de 1978, à 21 300 en mars 1980. Ces chiffres traduisent, à mon avis, une politique malthusienne et de renoncement national.

J'aborde enfin le quatrième point que je souhaitais évoquer : la protection de l'environnement marin.

L'année 1980 a été celle d'un nouveau naufrage, celui de *Tanio*. Cela indique bien — comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises — que ce genre de naufrage ne doit plus être considéré comme un accident, mais comme une réalité statistique.

L'année 1981 risque donc fort de voir se produire un ou plusieurs accidents de ce type. Elle est, en même temps, la dernière année de la période sur laquelle notre commission d'enquête sénatoriale, constituée après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, avait programmé un plan de prévention et de lutte contre les marées noires.

Or, que constatons-nous ? D'abord, que les crédits pour 1981 au titre de la protection de l'environnement marin régressent de 14,3 p. 100 par rapport à 1980, passant de 277,3 millions de francs à 237,9 millions de francs.

Pour l'ensemble des années 1979, 1980 et 1981, 695,9 millions de francs auront été affectés à cette mission dans les différents ministères concernés. Cela représente exactement 13,9 p. 100 des 5 milliards de francs que nous avions estimé constituer un minimum au sein de notre commission d'enquête sénatoriale.

L'effort gouvernemental, bien qu'en hausse par rapport au passé, apparaît donc, depuis l'accident de l'*Amoco Cadiz*, encore dramatiquement dérisoire, d'autant plus que bien peu de mesures ont été prises pour lutter avec la résolution qui eût été nécessaire contre les pavillons de complaisance, qui continuent d'assurer environ 20 p. 100 de l'approvisionnement pétrolier de notre pays.

Ces constatations sont à mettre en rapport également avec les conclusions d'une récente étude de l'I. N. R. A., qui nous a appris que, pour les seuls coûts que l'on avait pu recenser, la seule catastrophe de l'*Amoco Cadiz* s'était traduite par une perte de 250 millions de francs en ce qui concerne le tourisme et les activités de pêche, avec une chute du capital biologique de 600 000 tonnes d'animaux vivants.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Vous avez raison de rappeler cela !

M. Paul Jargot, rapporteur spécial. On ne peut donc pas être davantage satisfait par le budget que vous nous présentez pour 1981 que nous ne l'avions été par les budgets des deux années précédentes. C'est pourquoi, au nom de la commission, je proposerai un amendement tendant à réduire les crédits prévus à cet effet.

Considérant ainsi le caractère très insuffisant des crédits prévus pour 1981 au titre des pêches maritimes, de la flotte de commerce, des gens de mer et de la lutte contre la pollution, j'ai proposé à notre commission des finances le rejet de votre budget.

Je regrette qu'elle ne m'ait pas suivi dans ces conclusions, tout en adoptant, ce dont je me félicite, trois observations que je lui avais présentées, la première déplorant qu'aucune réponse favorable ne soit apportée aux problèmes de la pêche, la seconde regrettant l'insuffisance des crédits affectés au développement de la flotte de commerce, la troisième relative à l'énorme disparité existant entre les crédits demandés par la commission d'enquête sénatoriale pour lutter contre la pollution maritime par les hydrocarbures et les crédits effectivement alloués par le Gouvernement à cette mission.

C'est sur cette base que je sou mets au Sénat, au nom de sa commission des finances, les crédits du budget de la marine marchande pour 1981. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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 quarante minutes, est reprise à quinze heures dix minutes, sous la présidence de M. Alain Poher.*)

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

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, le rôle de votre commission des affaires économiques n'est pas tant d'analyser les crédits affectés au budget de la marine marchande, essentiellement de la compétence de votre commission des finances, que de porter un jugement sur la politique maritime du Gouvernement, notamment sur les perspectives d'avenir de nos activités maritimes.

Convenons que le domaine économique de ce budget est particulièrement étendu, puisqu'il regroupe les activités du commerce maritime international, les chantiers de construction navale au service de nos armements nationaux, appelés aussi à satisfaire la demande en navires des pays étrangers, les pêches maritimes aux structures si diverses.

L'ampleur de ces activités eût nécessité, cela est évident, des explications bien au-delà de quinze minutes, quand on sait le rôle important qu'elles jouent dans notre économie nationale et l'influence qu'elles ont sur la balance commerciale de la France.

Mais, pour respecter le règlement, j'entends me limiter à quelques observations de caractère général, à un certain nombre de réflexions et de questions, et vos réponses, monsieur le ministre, nous permettront de situer les orientations de votre politique maritime.

Les observations à caractère général que j'entends formuler sont au nombre de trois.

La première tient à la présentation du budget des transports, lequel recouvre un domaine énorme, composé d'éléments si diversifiés qu'il est difficile d'avoir une vue synthétique immédiate des dotations relevant exclusivement de la marine marchande.

La deuxième découle des difficultés d'appréhension des problèmes de la mer, qui, en dehors des compétitions sportives au demeurant spectaculaires ou d'événements de mer aux conséquences dramatiques, ne semblent intéresser que peu de personnes.

Cette désaffection pour les problèmes maritimes tient, sans doute, à leur complexité et au fait que sont réunies sous le même vocable des réalités aussi diverses que le transport maritime classique, l'équipement naval, les pêches, les ports, le tourisme, l'aménagement du littoral. Notre ambition serait de rendre ces problèmes accessibles à un grand nombre de personnes, mais je me garderai bien d'avoir cette prétention.

La troisième observation m'est inspirée par la rigueur qui a présidé à l'élaboration de votre budget et qu'explique très certainement la conjoncture actuelle. Ne croyez-vous pas que, dans la répartition des crédits entre les divers compartiments de l'économie nationale, une certaine priorité devrait être donnée aux entreprises qui concourent à l'équilibre de la balance commerciale ?

Tel est bien, me semble-t-il, le cas des activités maritimes qui, se plaçant dans un cadre international, exigent que des aides spécifiques suffisantes leur soient attribuées pour assurer leur maintien, sinon leur survie et leur permettre de disposer des moyens d'une insertion compétitive dans la concurrence internationale.

La flotte de commerce — on sait la contribution qu'elle apporte à l'économie du pays — est-elle à même, aujourd'hui, de répondre à cet objectif ?

Dans notre rapport écrit, nous avons souligné que dans un contexte international particulièrement perturbé la flotte française, bien qu'elle n'ait pas atteint les objectifs du plan de développement, se maintient à son rang — le neuvième de la flotte mondiale — et se présente comme la plus jeune du monde avec un âge moyen de sept années. Malgré la qualité de l'outil, mais supportant des coûts élevés d'exploitation, elle n'a pas réussi sa percée économique et ne jouit pas d'une position commerciale correspondant à ses capacités sur le marché international.

L'armement attendait — il est vrai — les mesures que laissait prévoir la décision du Gouvernement, en date du 17 octobre 1979, arrêtant de nouvelles orientations pour la politique maritime française.

Les textes concrétisant cette politique sont parus aux mois de juin et juillet 1980. Ils tendent à renforcer la compétitivité de notre armement maritime, à assurer le déploiement international de son activité commerciale et à permettre la poursuite de son effort d'équipement dans une conjoncture particulièrement difficile.

Pour ce faire, un nouveau régime d'aides est prévu : d'une part, les aides aux investissements à l'étranger et les bonifications d'intérêt, qui, les unes et les autres, ont un caractère permanent ; d'autre part, l'aide au financement des investissements, aide transitoire applicable rétroactivement à compter du 1^{er} janvier 1980 et pour une durée de trois ans. Les bénéficiaires en sont les navires neufs commandés à partir du 1^{er} janvier 1980 ainsi que les navires d'occasion entrés en flotte à partir de la même date et acquis par des entreprises de cabotage.

Les modalités d'attribution de ces aides se trouvent énumérées dans le rapport écrit. Je crois toutefois pouvoir indiquer que l'aide de l'Etat devra s'accompagner d'un effort identique de l'entreprise.

Quant aux armements au cabotage, qui jusqu'à présent avaient été oubliés, ils bénéficient désormais d'un avantage non négligeable.

L'effet de cette nouvelle politique d'aide s'est déjà fait sentir heureusement, puisque treize navires neufs et douze navires d'occasion ont été acquis en application de ces nouvelles dispositions réglementaires.

Ces moyens sont-ils suffisants ? On serait tenté de répondre par la négative, en raison de la réduction des crédits de paiement du chapitre 63-35 de votre budget et de l'insuffisance des autorisations de programme. A cet égard, des chiffres vous ont été cités ce matin par M. le rapporteur de la commission des finances.

En effet, monsieur le ministre, vous considérez que la recherche de la compétitivité et les initiatives commerciales sont davantage à l'ordre du jour qu'un nouvel effort d'investissement. Encore faut-il que nos armements puissent compenser par des mesures appropriées le handicap que représente le coût élevé d'exploitation du pavillon français.

Vous suggérez que la parade réside dans l'internationalisation. C'est une novation de taille que de voir les pouvoirs publics encourager l'internationalisation grâce à des aides spéciales pour les investissements à l'étranger.

Permettra-t-elle de relever le défi lancé aux nations industrialisées par les pays en voie de développement, dont les prix de revient sont très bas ?

Diminuera-t-elle la concurrence soviétique, particulièrement sévère sur les trafics de ligne, et même la concurrence de la liaison terrestre transsibérienne face aux lignes maritimes de l'Extrême-Orient ? La réponse à ces questions n'est sans doute pas si simple.

Avant d'aborder le chapitre suivant, je voudrais ouvrir une parenthèse et parler du rapport Dufour.

Le régime des pensions des marins relève de la partie sociale de votre budget, ce qui semble l'exclure de la compétence de la commission des affaires économiques, au nom de laquelle je formule un avis aujourd'hui. Toutefois, en raison des incidences qu'il ne manque pas d'avoir sur les coûts d'exploitation des entreprises, je me permets de vous poser deux questions : premièrement, quelles sont vos intentions compte tenu des conclusions du rapport Dufour ? Deuxièmement, votre décision d'améliorer les pensions des basses catégories — vous en avez fait part lors de votre intervention à la tribune de l'Assemblée nationale — aura-t-elle un effet rétroactif, ce qui permettrait aux pensionnés actuels d'avoir une pension décente ?

J'en arrive au deuxième volet de ce budget, qui concerne la construction navale.

Si l'on doit apprécier la politique gouvernementale de la construction navale à travers les crédits budgétaires, on est tenté de considérer que le budget pour 1981 n'a d'autre raison d'être que d'atténuer les conséquences sociales du déclin de cette industrie et n'a pas pour ambition de maintenir, voire de développer, les capacités existantes.

Les dotations prévues ne font, en effet, qu'enregistrer une situation de fait : la baisse continue de la production des chantiers français. Les chiffres, dont vous trouverez le détail dans mon rapport écrit, sont éloquentes, qu'il s'agisse des crédits d'Etat — ils sont en nette régression — ou du carnet de commandes des chantiers, qui, lui aussi, connaît une baisse sérieuse.

La gravité du problème a de quoi faire réfléchir. Les responsables en arrivent même à se demander si l'on réussira à éviter la suppression d'une construction navale en Europe, en raison de la concurrence du Japon qui contrôle 50 p. 100 des commandes mondiales.

Certains beaux esprits — on en rencontre de temps en temps — ont même envisagé de pouvoir s'en passer, réservant l'exclusivité de la construction navale aux asiatiques. Une telle conception de l'intérêt national est pour le moins curieuse. De là à l'étendre à tout le registre industriel, notamment à l'industrie automobile, il n'y a qu'un pas !

Nous sommes conscients des difficultés présentes. Ce n'est pas sans une certaine inquiétude que nous avons appris que, entre le 1^{er} février et le 30 avril 1980, sur 333 navires commandés, représentant près de 12 millions de tonnes, 159 — soit 7 800 000 tonnes — ont été retenus par des chantiers japonais ; la part de la France n'a été que de 8 navires, pour 155 000 tonnes.

Pourtant, nous n'avons pas le droit de désespérer — nous connaissons la qualité de nos constructeurs — alors que semble se manifester une légère amélioration des commandes au plan mondial. C'est pourquoi l'aide ne nous a jamais paru plus indispensable qu'aujourd'hui. Elle doit être maintenue sans défaillance, même intensifiée, pour assurer l'équilibre de nos chantiers et leur éviter des pertes qu'ils ne sont plus à même de supporter.

C'est à ce prix que sera sauvegardée une industrie dont le rôle est particulièrement important dans la stratégie économique du pays. L'accord passé récemment avec l'Arabie saoudite pour la construction de deux pétroliers ravitailleurs d'escadre et de quatre frégates, pour un montant de 14 milliards de francs et représentant six millions d'heures de travail, est une aubaine pour les chantiers qui vont en bénéficier.

Ce contrat exceptionnel ne saurait toutefois nous faire oublier que l'avenir de nos chantiers dépend, avant tout, de leur clientèle habituelle constituée par les armements de commerce.

En ce qui concerne les petits chantiers, je me permets de vous renvoyer à mon rapport écrit. Je le fais d'autant plus volontiers que l'un de nos collègues en traitera tout à l'heure. Je rappellerai toutefois que les 46 millions de francs inscrits au budget me paraissent bien insuffisants pour atteindre les objectifs que ces chantiers se sont assignés.

Le troisième volet de ce budget concerne les pêches maritimes.

C'est un sujet brûlant, dont l'importance n'échappe à personne. Les événements qui se sont déroulés sur l'ensemble du littoral durant les mois d'août et de septembre sont encore dans toutes les mémoires. Ils s'expliquent par une situation qui ne cesse de se dégrader et qui risque d'entraîner la disparition de la pêche industrielle.

Le déficit des comptes d'exploitation, le récent doublement du prix du carburant, la limitation des prises, le marché du poisson perturbé par l'importance des importations — 480 000 tonnes en 1979 pour 4,5 milliards de francs — sont autant d'éléments qui traduisent la gravité d'une crise qui dure depuis sept ans, entraînant des ventes de navires, des désarmements et la mise en chômage de marins.

Quelles solutions peut-on envisager pour restaurer notre économie des pêches maritimes ?

Les mesures sont de deux ordres : mise en place de moyens suffisants sur le plan national et prise de décisions au plan communautaire ; l'avenir des pêches maritimes françaises en dépend indiscutablement.

Sur le plan national, j'ai analysé et critiqué dans mon rapport écrit les dispositions contenues dans le nouveau plan de soutien du 2 avril 1980, qui sont particulièrement favorables, du reste, à la pêche artisanale. Je n'y reviens pas. Je me permets seulement d'insister en ce qui concerne les aides accordées à cette dernière pour que les délais d'examen des dossiers soient raccourcis au strict minimum.

Quant à la pêche industrielle, il semble que le plan repose sur des bases fragiles : les arguments présentés dans le rapport écrit permettent de considérer que ce plan ne résoud pas, en effet, le problème à court terme de l'augmentation des coûts d'exploitation. Ceux-ci pourraient sans doute être équilibrés par une valorisation substantielle des produits de la pêche.

A cet effet, je prends acte de votre souci d'étudier le problème difficile des circuits commerciaux et d'envisager une réforme du F. I. O. M. — le fonds d'intervention et d'organisation des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture — lequel, bénéficiant de moyens financiers d'intervention, devrait aussi disposer de capacités de stockage, en fonction des apports importants à certaines périodes de l'année.

Quoi qu'il en soit, les mesures qui seront prises au plan national seront sans effet si la politique communautaire ne se fait dans l'esprit défini par l'article 2 du traité de Rome. Or, il semble que les égoïsmes nationaux sont aujourd'hui plus forts que jamais.

L'attribution des quotas de pêche réclamés par la France rencontre, vous le savez mieux que quiconque, la vive opposition de certains Etats, notamment de la Grande-Bretagne. Celle-ci entend obtenir des Neuf la reconnaissance de droits de pêche perdus et exiger des quotas en compensation des pertes subies dans les eaux des pays tiers. Mais a-t-elle encore les moyens de pêcher le contingent qui lui est attribué ? Il semble que non puisqu'elle utilise des flottilles appartenant à des pays tiers, notamment des flottilles islandaises qui débarquent leur pêche dans les ports britanniques sans même acquitter de droits de douane, ce qui est contraire aux clauses du traité.

Nous vous saurions gré, monsieur le ministre, de vous battre, dans les jours qui viennent, pour que la France obtienne des quotas qui tiennent compte des apports de chacun des partenaires et qui assurent la rentabilité de nos entreprises. En même temps, il m'apparaît que s'impose la création d'une taxe sur la valeur du poisson débarqué en provenance des pays tiers.

Par ailleurs, le 30 octobre 1976, à La Haye, il fut décidé par les Neuf d'accorder des droits spéciaux pour certaines régions, sans que ces droits fussent même définis. Les bénéficiaires en étaient l'Islande, le Danemark pour le Groenland, la Grande-Bretagne pour l'Ecosse et l'Italie pour le Midi italien, ainsi que « d'autres pays non spécifiés pour d'autres régions » selon la formule employée dans cet accord, formule dont le caractère vague laisse par conséquent la porte ouverte à de nouvelles propositions.

Rien ne s'oppose donc à ce que la Bretagne soit inscrite sur la liste des régions européennes considérées comme dépendant à un haut degré des activités de la pêche. On sait ce que la pêche représente pour cette région. Elle pourrait ainsi, au même titre que l'Irlande, l'Ecosse et le Midi italien, bénéficier d'un accès aux zones de pêche qu'on veut lui interdire, obtenir des quotas et bénéficier des mesures d'aide du F. E. O. G. A. prévues pour ces régions sans doute défavorisées.

Ces problèmes, vous les connaissez bien, monsieur le ministre. Leur solution doit aboutir pour la date fatidique du 31 décembre. Mais nous savons que le courage ne vous manque pas pour affronter nos adversaires de la Communauté économique européenne.

La commission des affaires économiques et du Plan vous fait pleinement confiance et m'a prié de vous apporter son approbation pleine et entière pour votre budget. (*Applaudissements.*)

M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial. Très bien !

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, le budget des ports pour 1981 est en baisse sensible par rapport à celui de 1980. La progression nominale de 0,7 p. 100 de l'ensemble des crédits, qui passent de 745 millions de francs à 751 millions de francs, représente, en effet, si l'on tient compte de la dérive monétaire, une régression réelle de l'effort public.

Cette appréciation globale recouvre des évolutions d'inégale importance selon les types de crédits et les différentes catégories de ports.

Les dépenses ordinaires connaissent une augmentation de près de 23 p. 100. Mais tandis que la dotation aux ports autonomes s'accroît de 26 p. 100, celles qui sont versées aux ports de commerce non autonomes et aux ports de pêche subissent respectivement une baisse de 15 et de 11 p. 100.

La subvention d'exploitation, allouée par l'Etat aux ports autonomes en application de la loi du 20 juin 1965, absorbe pour sa part plus de 90 p. 100 des dépenses ordinaires. On ne peut conclure pour autant à l'augmentation des moyens de fonctionnement de ces ports car la subvention est destinée, pour l'essentiel, à compenser l'assujettissement à la T. V. A., à partir du 1^{er} janvier 1981, des remboursements que l'Etat doit leur verser. Compte tenu de ces charges fiscales nouvelles, la progression de la dotation aux ports autonomes n'est plus que de 7,7 p. 100 et reste inférieure, par conséquent, à la hausse des prix. Il faudrait ajouter, pour prendre la mesure réelle de l'augmentation de la subvention, les effets de la hausse du prix du fuel qui se traduit par une progression du remboursement aux ports autonomes des dépenses liées aux ouvrages d'accès et aux dragages, prises en charge par l'Etat.

Cela dit, nous reconnaissons que la faible progression de la dotation de fonctionnement des ports autonomes peut se justifier par l'évolution favorable de leur situation.

En premier lieu, leur trafic a connu, au cours de l'année 1979, une croissance sensible de près de 14 p. 100. Les produits pétroliers ont joué un rôle important dans ce résultat, mais aussi les pondéreux, notamment le charbon. Cependant, les premiers mois de 1980 ont été marqués par une stagnation du trafic, sous l'effet inverse de la diminution des réceptions de pétrole brut, d'une part, et de la progression des autres marchandises, d'autre part.

En second lieu, la situation financière des ports autonomes s'est nettement redressée. En 1979, les six ports autonomes de la métropole ont dégagé un bénéfice d'exploitation et ont vu leur marge brute d'autofinancement progresser. Leurs ressources propres, enfin, ont connu une forte augmentation.

Néanmoins, l'argument ne peut être invoqué en ce qui concerne les autres ports de commerce dont le trafic a fortement régressé par rapport à 1978 et dont la situation financière n'a pas connu une évolution aussi favorable.

Les dépenses en capital prévues au budget, quant à elles, diminuent fortement. La baisse globale atteint 13,4 p. 100 et 11,3 p. 100 pour les autorisations de programme, la réduction affectant plus particulièrement les ports de pêche et les ports de plaisance — moins 20 p. 100 — que les ports de commerce.

Je reviendrai sur ces chiffres dans un instant, mais je voudrais, monsieur le ministre, vous dire, dès maintenant, mon inquiétude et celle de la commission des finances à l'égard d'une telle réduction des crédits d'équipement qui conditionnent le développement et la compétitivité de nos ports.

A partir des quelques données que je viens de rappeler rapidement mais qui sont développées en détail dans mon rapport écrit, j'insisterai maintenant plus spécialement, en effet, sur un certain nombre de points particuliers qui me paraissent devoir être soulignés.

S'agissant des ports autonomes, ma première observation portera sur les caractéristiques de leur fiscalité.

A compter du 1^{er} janvier 1981, les ports autonomes, comme je viens de l'indiquer, seront assujettis au paiement de la T. V. A. sur les remboursements que leur verse l'Etat. Mais pour la majorité de leurs recettes, qui proviennent d'activités assimilées à des services à l'exportation et utilisées hors de France, la T. V. A. reste, comme nous le savons, appliquée à un taux zéro.

Par ailleurs, les ports autonomes demeurent pour l'instant exonérés de la taxe professionnelle, puisque les études entreprises après le vote de la loi réformant la fiscalité directe locale ne sont pas terminées. Si cet avantage devait être remis en cause, il serait à craindre, alors, que leur équilibre financier n'ait à en souffrir, de même que leur position vis-à-vis de leurs principaux concurrents étrangers qui, tels les ports de la Mer du Nord, sont exonérés de l'impôt correspondant.

La gestion des ports autonomes a pu être critiquée, notamment par la Cour des comptes qui relevait, en 1979, certaines situations anormales. Peut-être certains ports ont-ils eu tendance, par exemple, à négliger les recettes d'outillage pour assurer la rentabilité des équipements, à faire preuve d'une certaine imprudence dans leur politique d'endettement, à manquer de

dynamisme, mais ces insuffisances ne sauraient toutefois justifier un désengagement de l'Etat à leur égard. L'amélioration de leur situation financière montre, du reste, que des progrès ont été accomplis dans ce domaine.

En tout état de cause, il faut déplorer que la collaboration entre les différents partenaires intéressés à la gestion des ports ne soit pas toujours assez étroite. Les différentes professions ont, en effet, parfois tendance à faire prévaloir des intérêts à court terme.

L'échec du projet de traitement rapide des informations maritimes destiné à assurer une meilleure appréhension des informations nous semble révélateur à cet égard. Faute d'accord entre les professionnels intéressés, malgré les efforts déployés par l'association servant de support au projet, celui-ci n'a pu aboutir. L'administration des douanes a alors été amenée à développer un projet limité aux conditions de dédouanement des marchandises, le projet S. O. F. I., actuellement en cours de mise en place à Dunkerque et appelé à s'étendre aux autres ports.

Toute entreprise d'amélioration des procédures et de réduction des délais d'immobilisation des navires et des marchandises dans les ports contribuera au développement de leur compétitivité et permettra, notamment, de réduire le phénomène de détournement de trafic qui affecte les ports français, au profit des ports de Belgique et des Pays-Bas principalement.

Même si l'importance de ces détournements peut être relativisée à la lumière de certaines considérations développées dans mon rapport écrit et sur lesquelles je ne reviens pas, des progrès peuvent être réalisés et les efforts de récupération des trafics détournés doivent être amplifiés. Il convient, pour atteindre ces objectifs, d'adapter les infrastructures portuaires aux nouvelles formes de transport.

J'en viens donc, monsieur le ministre, mes chers collègues, à ce qui me paraît être la principale caractéristique de ce budget, et la plus lourde de conséquences, à savoir la réduction sensible de l'effort d'équipement accompli par l'Etat.

Cette réduction, aggravée en 1981, est du reste continue depuis plusieurs années. La comparaison du montant des crédits d'équipement en francs constants entre 1976 et 1981 fait apparaître une baisse très marquée qui s'établit, que l'on intègre ou non les crédits figurant au fonds d'action conjoncturelle, à environ 60 p. 100.

L'augmentation de l'autofinancement des ports pourrait a priori justifier la réduction des dotations en capital de l'Etat, mais elle reste beaucoup trop faible pour faire face à l'étendue des besoins.

L'insuffisance des crédits apparaît en effet en pleine lumière, eu égard aux perspectives de doublement du commerce maritime mondial d'ici à la fin du siècle et par comparaison avec les importants investissements des ports étrangers concurrents. En Belgique, le budget de l'Etat prévoyait en 1980 1 500 millions de francs français de crédits d'équipement pour les ports maritimes, alors que les autorisations de programme s'élèvent en France à 356 millions de francs au budget de 1981, soit près de cinq fois moins. Les ports de Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Gênes réalisent des investissements considérables pour améliorer leurs équipements.

Dans ces conditions, des investissements de modernisation des ports français, dont la compétitivité n'est pas suffisamment affirmée, s'imposent si l'on veut éviter que de nouveaux courants de trafic ne leur échappent à l'avenir.

Le rôle des ports comme pôle d'attraction d'activités industrielles et tertiaires génératrices d'emplois et comme instruments privilégiés du commerce extérieur devrait, selon nous, leur assurer de la part de l'Etat un soutien financier sans défaillance.

A cet égard, nous aimerions savoir, monsieur le ministre, si les crédits d'équipement prévus pour les ports maritimes au fonds d'action conjoncturelle seront débloqués en totalité en 1981. Les crédits destinés aux ports de pêche suscitent des préoccupations du même ordre.

La diminution de l'ensemble des dotations qui leur sont affectées, tant en fonctionnement qu'en investissement, peut surprendre au moment même où ce secteur connaît les difficultés que l'on sait et où notre commerce extérieur est déficitaire en produits de la mer.

Notons enfin que le développement de la navigation de plaisance a conduit les pouvoirs publics à définir de nouvelles orientations, visant à favoriser la poursuite de ce mouvement dans des conditions compatibles avec la protection du littoral. Elles donnent la priorité aux aménagements légers et au stockage à

terre, par exemple, et s'accompagnent de mesures de décentralisation pour la définition de plans nautiques à l'échelon local.

Nous pensons, à ce sujet, que le développement, souhaitable, de la navigation de plaisance ne doit pas s'exercer au détriment des autres ports, notamment des ports de pêche.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet dans sa majorité, avec un avis favorable, 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, notre collègue M. Larue a excellemment situé et « chiffré » les problèmes qui se posent aux ports maritimes français. Aussi ne reviendrai-je pas dans le détail sur les éléments statistiques qui viennent d'être exposés à cette tribune.

J'en tirerai simplement une première conclusion : les ports français — du moins les ports autonomes — se sont bien portés au cours de l'année 1979 et le ralentissement connu du premier semestre de 1980 ne concerne que les trafics « conjoncturels ».

Le taux d'augmentation du trafic de nos ports est comparable à celui des ports étrangers européens, du moins en ce qui concerne ceux dont nous avons pu connaître les résultats. D'autre part, la progression des ports spécialisés dans le trafic des passagers se situe à un niveau pratiquement identique. Il faut savoir enfin — je le rappelle après M. Larue — que la situation financière de tous les ports autonomes est, pour la première fois depuis de nombreuses années, excédentaire, ce qui leur permettra de faire une plus large part à l'autofinancement pour la réalisation de leurs investissements, à la grande satisfaction de la Cour des comptes.

Il convient néanmoins de tempérer ces résultats financiers en rappelant qu'ils sont dus pour une large part à l'effet conjugué du relèvement des droits de port et d'outillage et à l'augmentation significative, mais conjoncturelle, du trafic des hydrocarbures.

Il n'est pas inintéressant, par cet exemple particulier, de relever la vulnérabilité des ports spécialisés. C'est ainsi que la part des hydrocarbures dans le trafic total des ports suivants représente 82 p. 100 pour Marseille, 78 p. 100 pour Le Havre, 75 p. 100 pour Nantes-Saint-Nazaire, 70 p. 100 pour Bordeaux, 39 p. 100 pour Rouen et 32 p. 100 pour Dunkerque.

Mais il existe d'autres facteurs de vulnérabilité : je veux parler en premier lieu des troubles sociaux qui ont provoqué, dans les ports français, vingt-cinq journées d'interruption en moyenne en 1979 et huit journées pour le premier semestre 1980 et signaler que les conséquences les plus fâcheuses se sont fait sentir à Marseille. Je ne peux non plus passer sous silence les événements lamentables de l'été dernier, qui se sont traduits dans certains cas par des actes délictueux s'apparentant au sabotage ou à la piraterie, alors que notre pays s'est engagé, par des traités et des conventions internationales, à assurer la liberté des communications et des trafics portuaires. Je veux simplement dire au Sénat que les conséquences n'en sont pas encore chiffrées, si jamais elles peuvent l'être.

Ces « phénomènes » sociaux rendent plus difficile la solution du problème de détournement du trafic, qu'il faut ramener à de justes proportions. S'il a concerné, en 1978, 15 millions de tonnes, il est constitué, pour près de 9 millions de tonnes, de marchandises diverses, soit près du quart de ce trafic particulier traité par l'ensemble des ports français et dont on pourrait espérer raisonnablement récupérer la moitié.

Mais nous nous heurtons trop souvent — je le répète après M. Larue — à un esprit déformé de concurrence entre nos différents ports au détriment parfois des investissements publics réalisés à grands frais par l'Etat, à défaut de concertation entre les différentes professions concernées et les administrations portuaires. La démonstration, semble-t-il, en a été donnée par l'opposition au procédé Trim avant même sa mise en service. Il apparaît que l'intérêt du « client », c'est-à-dire de la marchandise, de son propriétaire, vendeur ou acquéreur, n'est pas suffisamment pris en compte, malgré les actions de promotion commerciale isolées, en France et à l'étranger.

Enfin, d'une façon générale, les ports français sont trop souvent des culs-de-sac mal reliés à leurs arrière-pays quand on les compare, par exemple, à Rotterdam, qui va jusqu'à Nurem-

berg et Coblenze, alors que les convois qui remontent la Seine à partir du Havre s'arrêtent 440 kilomètres plus loin à Montreuil !

Ce handicap doit se réduire progressivement, car, d'après les renseignements de « source officielle », 80 p. 100 des crédits, insuffisants, des voies navigables sont et seront consacrés directement ou indirectement au désenclavement de nos ports, de même qu'un effort routier important, mais également insuffisant, a été consenti dans le même sens. C'est une option qui devra s'imposer si l'on ne veut plus considérer les ports comme des entités particulières : les ports ne sont qu'un maillon de la chaîne des transports et c'est pourquoi, malheureusement et sans doute parce qu'ils en sont le dernier — ou le premier — ils ont été pratiquement ignorés dans les travaux préparatoires du VIII^e Plan du comité des transports.

Il est souhaitable, à travers le flou des objectifs du prochain Plan, de prévoir, par les inscriptions budgétaires nécessaires, outre l'accroissement prévisible des trafics existants ou leur reconversion, quelques objectifs indispensables au développement économique de la nation.

Tout d'abord, réduire notre dépendance en énergie et en matières premières, tout en évitant le phénomène des suréquipements que nous avons connu dans l'euphorie d'un engouement, par exemple pour le charbon. En effet, j'ai pris connaissance de certaines études qui prévoient une capacité de réception charbonnière à l'échéance 1990 dépassant 95 millions de tonnes pour les seuls ports autonomes. Il importe, monsieur le ministre, d'éviter une surenchère désordonnée, une compétition d'équipements entre les différents ports français.

Il faudra également, par la rentabilité des équipements et l'amélioration de la qualité des services, par le développement des activités industrielles au niveau de certaines plates-formes maritimes, amener les ports à participer activement à la création d'une production française compétitive et à son exportation.

Je me permets également d'insister pour que, dans le cadre de ce VIII^e Plan, soient prises en compte par votre ministère certaines conclusions du comité D. O. M. - T. O. M. pour le VIII^e Plan, afin que l'effort financier commencé dans les départements et territoires d'outre-mer se poursuive et que le problème posé par la création nécessaire du port de Longoni à Mayotte trouve enfin sa solution dans un délai rapproché, car la sollicitation qui a été faite auprès de votre ministère est, somme toute, bien modeste.

Au terme de mon intervention, il me reste à situer, monsieur le ministre, à l'intérieur du budget de la direction des ports les crédits destinés aux ports maritimes et à les confronter aux observations que je viens de présenter au Sénat.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation correspondent au remboursement de la participation due par l'Etat, conformément à la loi ; je le rappelle après notre collègue M. Larue. Les dépenses d'équipement sont heureusement complétées par un fonds d'action conjoncturelle, qui s'élève à 48 300 000 francs en autorisation de programme, que je crois savoir en partie gagé au bénéfice du quai à pondéreux Ouest de Dunkerque.

Vous trouverez, mes chers collègues, dans mon rapport écrit, le développement des dépenses prévues secteur par secteur, ainsi que la liste des ports maritimes français métropolitains et d'outre-mer où doivent se poursuivre des opérations anciennes ou la programmation de nouveaux investissements.

Il m'est apparu, mes chers collègues, que le budget présenté par M. le ministre des transports pour les ports maritimes français est un budget de transition, qu'il s'insère entre deux Plans, puisque, d'une part, il propose l'achèvement d'opérations programmées auparavant et que, d'autre part, il s'adapte à la conjoncture nouvelle, notamment au trafic des produits énergétiques nouveaux.

C'est pourquoi la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat vous demande, mes chers collègues, de vouloir bien l'adopter. (*Applaudissements.*)

M. le président. Monsieur le ministre, vous désirez, je crois, répondre maintenant aux différents rapporteurs. C'est avec joie que le Sénat vous entend pour la première fois en tant que ministre des transports, avec nos compliments. (*Applaudissements.*)

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le président, je suis particulièrement sensible à votre accueil et je vous en remercie.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec beaucoup d'attention MM. les rapporteurs de la commission des finances et de la commission des affaires économiques du Sénat. Je voudrais tout d'abord les remercier pour la qualité de leurs documents et la clarté de leurs exposés.

Je répondrai bien entendu le plus complètement possible à leurs observations et à leurs questions. Mais, auparavant, il m'appartient de rappeler, en peu de mots, les grandes masses du projet de budget des transports pour 1981.

Le budget que je vous présente aujourd'hui s'élève à 38 963 millions de francs, dont 28 902 millions en dépenses ordinaires et 10 610 millions en crédits de paiement. Il est en accroissement de 10,75 p. 100 par rapport à 1980 et représente 8 p. 100 de notre budget civil.

Sur ce total de 38 963 millions de francs, près des deux tiers — soit 24 902 millions de francs — concernent les seules interventions de l'Etat : interventions économiques et interventions sociales.

A cet égard, je tiens à souligner que notre effort de solidarité nationale, c'est-à-dire notre contribution à la protection sociale, augmentera de 20 p. 100 par rapport à 1980.

Deuxième catégorie de dépenses : les infrastructures, pour lesquelles 8 milliards de francs sont prévus en crédits de paiement ou en dépenses de fonctionnement. Ces crédits contribueront au soutien de l'activité des travaux publics.

Dans le domaine économique, 2 680 millions de francs de crédits de paiement seront consacrés en 1981 au développement de nos programmes aéronautiques, à l'aide à l'armement et à la construction navale ainsi qu'aux pêches maritimes.

Les crédits relatifs à la sécurité et à la météorologie s'élèvent à 1 374 millions de francs en crédits de paiement ou dépenses de fonctionnement. Ils traduisent bien cette priorité que constitue l'amélioration de la sécurité des Français dans tous les domaines et, en particulier, dans celui des transports.

J'ajoute, pour terminer ce rapide panorama, qu'un peu moins de 2 milliards de francs sont destinés aux personnels et au fonctionnement des services.

Si le budget du ministère des transports est un instrument privilégié de la politique des transports, il n'est pas le seul.

Il convient, en effet, de tenir compte des investissements réalisés par les entreprises publiques, S. N. C. F., R. A. T. P., Air France, C. G. M., sociétés concessionnaires d'autoroutes, Aéroport de Paris, qui atteindront en 1981 près de 20 milliards de francs.

L'effort d'investissement dans les transports reste donc considérable. Il est le signe que, malgré le contexte international difficile, le Gouvernement se donne pour 1981, comme il l'a fait pour les années précédentes, les moyens d'améliorer les transports et de soutenir notre activité économique.

J'en arrive maintenant à la présentation des grandes lignes de ce budget, ce qui me permettra de répondre, dans le même temps, aux observations qu'ont adoptées vos commissions.

Je regrouperai mes propos autour de quatre thèmes : la sécurité, les infrastructures, le domaine économique et les entreprises publiques.

En ce qui concerne la sécurité, l'Etat consacrera en 1980 à la sécurité des transports 1 374 millions de francs ; 195 emplois seront créés à ce titre, ce qui représente environ 10 p. 100 du total des emplois créés en 1981 dans la fonction publique. C'est dire l'importance que le Gouvernement attache à cette question.

Voyons d'abord la sécurité sur la route. Vous savez que des résultats importants ont été acquis dans les dernières années. Je ne citerai qu'un seul chiffre : en dix ans, le risque a été divisé par 3,3, ce qui est appréciable.

Mais nous devons poursuivre notre effort et rendre nos routes plus sûres.

A ce titre, les moyens d'engagement du budget de 1981 s'élèveront à 765 millions de francs, soit pratiquement le même niveau qu'en 1980, année qui avait connu, elle, un accroissement considérable par rapport à 1979. Ces chiffres montrent bien, monsieur Moinet, notre volonté de poursuivre l'effort entrepris ces dernières années pour la sécurité sur la route.

Ces crédits permettront d'équiper en dispositifs de sécurité 2 300 kilomètres de routes en 1981. Ainsi, à la fin de l'année prochaine, 50 p. 100 du réseau national aura été traité.

Mais la sécurité, ce n'est pas seulement l'infrastructure routière, c'est aussi le véhicule, c'est aussi l'usager. C'est ainsi que sont

poursuivies les recherches — en relation étroite avec les constructeurs — pour concevoir puis commercialiser des véhicules plus sûrs.

Par ailleurs, afin de mieux assurer le contrôle des conditions de travail des conducteurs de poids lourds, le budget de 1981 comporte la création de douze emplois de contrôleur des transports terrestres et de six emplois de contrôleur du travail.

J'en viens à la sécurité aérienne. Nous avons atteint aujourd'hui — nous pouvons l'affirmer — un niveau de sécurité qui nous place dans les premiers rangs des grandes nations aéronautiques.

Néanmoins, il nous faut toujours progresser. Nous nous y employons, en collaboration avec les organismes professionnels, dans tous les domaines, qu'il s'agisse de la formation et du perfectionnement des pilotes, du contrôle technique et opérationnel des appareils et de l'organisation de la circulation aérienne dont l'Etat a la charge.

Voyons d'abord le contrôle de la circulation aérienne. Des progrès constants ont été et sont encore réalisés. Les statistiques montrent que le risque de collision régresse régulièrement.

Si les résultats sont satisfaisants, il importe cependant de rester vigilants et d'adapter constamment les moyens mis en œuvre à l'évolution et à la nature du trafic.

C'est pourquoi le budget que je vous propose prévoit une augmentation importante de 38 p. 100 des crédits d'équipements de la navigation aérienne.

Par ailleurs, la capacité du système de contrôle sera augmentée avec l'ouverture, prévue pour l'hiver 1982, du centre de Reims. Ce centre déchargera Paris et évitera ainsi les risques de saturation.

Parallèlement, le budget de 1981 prévoit un renforcement des personnels puisque sont prévues 90 créations d'emplois de techniciens de la navigation aérienne, auxquels s'ajoutent 195 transformations d'emplois qui permettront la promotion au grade de contrôleur et d'électronicien principal des personnels ayant les qualifications nécessaires. Toutes ces mesures viennent compléter celles qui ont été prises antérieurement et qui commencent maintenant à porter leurs fruits. C'est ainsi que les moyens opérationnels seront en augmentation en 1981 et que priorité a été bien entendu donnée au centre d'Aix-en-Provence où les besoins étaient les plus urgents. Cela montre bien, monsieur Legrand, que le problème de la circulation aérienne et de ses personnels est suivi très attentivement comme c'est nécessaire.

L'utilisation optimale de l'espace aérien est également un facteur de sécurité, comme l'a rappelé M. Marcellin. Les services concernés travaillent en permanence au sein de la délégation à l'espace aérien pour réaliser tous les progrès qui semblent possibles dans ce domaine.

Par ailleurs, des dispositions ont été arrêtées tant au sein d'Eurocontrol que dans le cadre de l'organisation civile internationale pour améliorer la cohérence des systèmes européens de navigation européenne, pour adapter en permanence les capacités et les trafics.

Je partage également l'inquiétude de M. Marcellin en ce qui concerne les accidents de l'aviation privée. Nous travaillons pour améliorer, sur ce point comme sur les autres, la sécurité, en particulier en perfectionnant la formation et l'information des pilotes. Le crédit supplémentaire de 3 millions de francs pour l'aide à l'aviation légère voté par l'Assemblée nationale sera utilisé dans cet esprit. Je veillerai également à ce que les effectifs des personnels affectés au contrôle technique et particulièrement pour la certification des appareils, soient à la mesure de notre ambition dans le domaine de la construction aéronautique.

M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial. Très bien !

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. J'en viens au troisième volet de la sécurité, celui de la sécurité maritime.

Ce point du budget fait l'objet de critiques, notamment de la part de M. Jargot au nom de la commission des finances.

Je n'énumérerai pas toutes les mesures qui ont pourtant déjà été décidées et réalisées dans ce domaine. Permettez-moi de vous renvoyer au document que je viens de vous faire parvenir, et qui indique la suite donnée à chacune des propositions que votre commission d'enquête avait formulées dans son rapport de juin 1978. Sa lecture montre que le Gouvernement n'est pas resté inactif depuis la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* : il a pris, quand elles étaient de sa compétence, de nombreuses et importantes dispositions et il est intervenu vigoureusement au niveau international pour faire assurer une meilleure sécurité.

Si les crédits dans ce domaine sont effectivement en baisse, c'est justement parce que nous avons fait un effort considérable d'investissements les années passées, notamment pour la mise en place de centres de surveillance dotés des derniers perfectionnements à Ouessant, Jobourg et Gris-Nez, dont les travaux s'achèvent à présent. En revanche, il convient de noter la création de 70 emplois au titre de la sécurité maritime.

J'ajoute, enfin, que, pour avoir une vue globale de l'action des pouvoirs publics, il faut également se reporter à d'autres budgets et particulièrement à celui de la défense où en 1981, est inscrite une première tranche de 90 millions de francs pour le lancement d'un programme de 11 bâtiments de surveillance, dont le coût total sur cinq ans dépassera 800 millions de francs.

Notre effort ne se relâche donc pas. Dois-je vous rappeler, en outre, qu'à l'initiative de la France doit se tenir à Paris, dans quelques jours — lundi et mardi prochains — une conférence internationale sur la sécurité maritime, regroupant les ministres compétents du Marché commun, mais aussi ceux de la Norvège, de la Suède, de la Grèce, de l'Espagne et du Portugal ?

Je puis vous donner l'assurance que tout ce qui concerne la sécurité maritime, sous tous ses aspects, qu'il s'agisse de la qualification des équipages, du contrôle de la sécurité des navires, des moyens de prévention et de lutte contre la pollution ou de la lutte contre les pavillons de complaisance...

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

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. ... qui a été évoquée tout à l'heure, sera l'objet de toute mon attention.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Soyez rigoureux !

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je termine sur la sécurité par la météorologie.

La météorologie concourt, en effet, à la sécurité des biens et des personnes. Au cours de la dernière décennie, la mise en application pratique des techniques de pointe pour le recueil des données, leur diffusion et leur traitement s'est traduite par une amélioration significative des résultats.

Le public utilise d'ailleurs de plus en plus les services de la météorologie, puisque le nombre de renseignements fournis aux usagers a augmenté de 60 p. 100 en trois ans.

Ce rôle économique rend nécessaire une adaptation de la conception que peut avoir la météorologie de la nature de ses relations avec les usagers.

En 1981, les moyens financiers — 88 millions de francs en dépenses de fonctionnement et 84 millions en autorisations de programme — permettront de poursuivre ce développement. La France participera, en outre, au programme Météosat, largement porteur d'avenir.

J'en arrive maintenant aux infrastructures, deuxième grand volet du projet de budget pour 1981.

Plus de 8 milliards de francs de moyens d'engagement sont inscrits au projet de budget pour les infrastructures de transport, c'est-à-dire les routes et autoroutes, les ports, les voies navigables, les transports collectifs urbains et les aéroports.

La plus grande partie de ces crédits est destinée au développement de nos infrastructures routières et autoroutières.

Vous le savez, l'Assemblée nationale a voté la suppression du fonds spécial d'investissement routier et le Sénat a émis un vote identique lors de l'examen des comptes spéciaux. Le rattachement des crédits de la tranche nationale des routes au budget des transports ne se traduira pas, je l'ai dit très nettement à l'Assemblée nationale et je le redis au Sénat, par un désengagement de l'Etat dans le domaine routier. En même temps, la subvention pour le réseau national déclassé est inscrite au budget du ministère de l'intérieur, ce qui, vous l'avez rappelé, monsieur Moinet, permettra d'accélérer son versement, comme le Sénat l'a toujours souhaité.

J'ajoute qu'à la suite des débats de l'Assemblée nationale, cette subvention a été augmentée de 51 millions de francs, passant ainsi de 455 à 506 millions de francs.

Je tiens à vous dire, monsieur Braconnier, que les demandes répétées et la persévérance du Sénat sur ce problème, auquel il a toujours été particulièrement sensible, se trouvent ainsi prises en considération. Ce relèvement est aussi à mettre à l'actif du Sénat. Il était bon, me semble-t-il, de le rappeler aujourd'hui.

Examinons maintenant l'emploi prévu en 1981 des crédits pour le développement de nos infrastructures routières et autoroutières, qui s'élèvent, en moyens d'engagement, à 4,4 milliards de francs et, en moyens de paiement, à 4,3 milliards de francs.

Conformément aux décisions prises par le Gouvernement au début de cette année, des montants importants sont prévus pour le programme autoroutier : les autorisations de programme pour les autoroutes augmentent de 11 p. 100 et l'enveloppe d'emprunts s'accroît de 41 p. 100 pour atteindre 4,4 milliards de francs.

Je vous rappelle qu'au 31 décembre 1980, 7 130 kilomètres de voies rapides modernes seront en service, dont 5 290 kilomètres d'autoroutes. Au 31 décembre 1981, la longueur de ce réseau dépassera les 7 600 kilomètres. En outre, à la fin de 1981, plus de 550 kilomètres d'autoroutes seront en chantier parmi lesquelles Orléans—Bourges, Thiers—Saint-Etienne et l'Etoile de Langres. Vous voyez, monsieur Braconnier et monsieur Moinet, que notre effort ne se relâche pas.

Cependant, M. Moinet se demande s'il ne vaudrait pas mieux doubler certaines routes nationales plutôt que de construire des autoroutes qui risquent de mettre en difficulté les sociétés concessionnaires.

Je voudrais d'abord rappeler qu'une seule société connaît des difficultés, la Société des autoroutes Paris-Est-Lorraine — A.P.E.L. — et que nous nous attachons à fixer la participation financière de l'Etat en fonction de la rentabilité de l'ouvrage et à choisir les sociétés concessionnaires en tenant compte de leur situation financière, en particulier des excédents dégagés sur les autoroutes anciennes par les sociétés d'économie mixte.

Ensuite, le Gouvernement va tout à fait dans le sens préconisé par les rapporteurs : parallèlement au réseau autoroutier dont le programme est en cours d'exécution, des routes à deux fois deux voies se réalisent ; je pense au réseau breton, à la R. N. 9 dans le Massif central, à la liaison Tarbes—Toulouse, à l'axe nord-sud d'Alsace.

L'aménagement de voies rapides constitue en effet, pour un certain nombre de régions, une bonne solution. Il est bon, en certaines circonstances et dans certaines régions, que le choix puisse s'exercer entre l'une ou l'autre de ces deux formules.

En ce qui concerne les investissements en milieu urbain et en rase campagne, ils bénéficieront de 3 milliards de crédits d'engagement, et les crédits de paiement, avec 2,9 milliards, progresseront de 14 p. 100.

Le plan routier breton sera doté de 350 millions de francs. Le plan routier Massif central bénéficiera de 400 millions de francs. Enfin, le Grand Sud-Ouest sera doté de 530 millions de francs.

Naturellement, seront aussi poursuivis les autres programmes régionaux et l'effort en faveur des zones en reconversion : Vosges, bassin sidérurgique lorrain, Boulonnais, Douaisis.

Pour ce qui concerne l'entretien du réseau routier, près de 2 milliards de crédits d'engagement y seront consacrés. Le programme de renforcement des chaussées permettra de rénover 510 kilomètres de routes nationales. Fin 1981, près de 60 p. 100 du réseau national, comprenant les routes les plus fréquentées, seront renforcées. L'effort déjà consenti pour l'entretien des ouvrages d'art et des équipements de sécurité sera poursuivi.

Le service de viabilité hivernale, qui permet déjà sur plus de la moitié du réseau national de circuler sans équipements spéciaux, sera développé. Enfin, l'entretien préventif du réseau déjà renforcé verra la promotion de techniques moins coûteuses, économisant — nous l'espérons fermement — les produits d'origine pétrolière.

Avant de quitter ce chapitre, je voudrais rappeler à M. Braconnier et à M. Moinet que, si l'on tient compte des ouvertures d'emprunt pour les autoroutes, les moyens financiers consacrés à l'ensemble du domaine routier dépasseront, en 1981, 12,5 milliards contre 11,1 milliards en 1980, et qu'en conséquence — c'est important — les entreprises de travaux publics ne devraient pas avoir à redouter l'année prochaine une baisse de leur activité.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je vous en prie, monsieur Braconnier.

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

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, j'ai bien entendu les chiffres que vous avez cités, mais il semble y avoir un qui-pro-quo. Vous englobez les 600 millions de francs du fonds d'action conjoncturelle. Alors, je vous pose la question : *quid* de ce fonds ? Sera-t-il oui ou non débloqué au cours de l'année 1981 ? S'il ne l'était pas, le budget serait en réduction.

M. René Regnault. Eh oui !

M. Daniel Hoëffel, ministre des transports. Je vous remercie, monsieur Braconnier, d'avoir posé cette question. Il est évident que les crédits inscrits au fonds d'action conjoncturelle représentent une part importante des crédits routiers. Croyez que tous mes efforts tendront vers leur utilisation réelle dans un domaine qui est mieux à même que beaucoup d'autres de donner l'impulsion nécessaire au secteur des travaux publics. J'y veillerai, je tiens à vous donner cette assurance.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Je vous remercie.

M. Daniel Hoëffel, ministre des transports. Les ports constituent un autre secteur des infrastructures.

Dans le projet de budget, 356 millions de francs d'autorisations de programme sont inscrits pour l'équipement des ports, et 359 millions de francs pour leur exploitation. M. Larue et M. Millaud se sont inquiétés de la diminution des dotations. Je note particulièrement, monsieur Millaud, vos préoccupations pour les départements et territoires d'outre-mer.

Je voudrais rappeler à ce propos quelles sont les grandes priorités nationales pour les investissements portuaires dans les années à venir, priorités qui ont déjà leur traduction dans le budget de 1981.

Tout d'abord, faire face de façon économique aux nouveaux besoins d'importation des matières premières, en particulier du charbon, qui est appelé à jouer un rôle important dans la politique de diversification des approvisionnements énergétiques. C'est à cet objectif que répond l'engagement en 1981 des travaux de construction du quai à pondéreux de Dunkerque et du quai minéralier de Montoir, à Nantes-Saint-Nazaire. Nous veillons, monsieur Millaud, à ce qu'il n'y ait pas dans ce domaine de surcapacité.

Ensuite, développer et surtout moderniser les installations destinées aux marchandises diverses, plus particulièrement, monsieur Larue, au Havre, à Marseille et à Dunkerque.

Enfin, adapter les ports d'importance moyenne à la mesure de l'évolution de leurs trafics spécifiques. La priorité est donnée aux ports du Grand Sud-Ouest, à La Rochelle et aux ports bretons.

Bien entendu, les moyens d'assurer correctement les trafics trans-Manche ou continent-Corse seront mis en place au fur et à mesure des besoins.

La sévérité de la conjoncture budgétaire conduit inévitablement à une sélection des investissements portuaires qui s'appuie sur des critères économiques indubitables. Aussi, je considère comme fondamentale la participation à ces investissements des usagers et intérêts économiques concernés, car elle est le meilleur gage de la rentabilité des projets et qu'elle fait partager aux partenaires privés la responsabilité commerciale, et financière des opérations.

J'ajoute qu'il est aussi important d'utiliser de manière économique les installations portuaires que de les aménager. Dans ce domaine essentiel, des actions vont être engagées dans les prochains mois avec les organisations professionnelles pour valoriser nos activités portuaires. Je partage tout à fait l'avis de M. Larue et M. Millaud sur la nécessité d'une collaboration étroite entre les différentes parties intéressées à la gestion des ports. Certes, monsieur Larue, le projet de traitement par informatique des informations et procédures liées au transit des marchandises dans les ports, appelé projet Trim, s'il avait abouti, aurait constitué un progrès. Mais un système plus réaliste, dénommé système d'ordinateurs pour le traitement du fret international — S. O. F. I. — limité à l'informatisation des opérations douanières, se met progressivement en place et l'étude de son extension à d'autres activités ainsi que celle de la simplification des procédures viennent d'être confiées, à ma demande, à un groupe de travail interministériel rassemblant tous les partenaires intéressés.

La part du budget des transports consacrée aux voies navigables a été critiquée par vos deux commissions.

Ces critiques portent, me semble-t-il, sur quatre points : le volume des crédits, l'inscription de 80 millions de francs d'autorisations de programme au fonds d'action conjoncturelle, le programme pluriannuel des voies navigables et la liaison Rhin-Rhône.

Je tiens, tout d'abord, à vous dire — et ce n'est pas une clause de style — que je crois à l'avenir des voies navigables.

S'agissant du volume des crédits, il convient de noter que la dotation pour l'entretien — vous l'avez rappelé — est passée de 44 millions de francs en 1979 à 61 millions de francs en 1980 et sera de 69 millions de francs en 1981. Ainsi, nous faisons un effort réel pour l'entretien, car il importe avant tout de maintenir en état ce qui existe ! Le réseau Freycinet, monsieur Moinet, bénéficiera d'une part importante de ces crédits comme des crédits de grosses réparations.

En revanche, les crédits d'équipement sont en baisse, je le reconnais. Il ne faudrait pas en déduire, cependant, que le Gouvernement abandonne les voies navigables. Les grandes lignes de notre action pour les prochaines années, que je vais tracer dans quelques instants, démontrent qu'il n'en est rien.

Deuxièmement, pour répondre à vos inquiétudes, monsieur Braconnier, je réaffirme ce que j'ai dit à l'Assemblée nationale, en ce qui concerne le F. A. C. Les crédits inscrits à ce fonds seront débloqués en temps utile pour permettre l'exécution normale des programmes. J'y veillerai personnellement. La réalisation des travaux prévus ne souffrira d'aucun retard du fait du F. A. C.

J'en arrive au troisième problème, l'élaboration d'un programme pluriannuel des voies navigables, qu'ont évoqué en particulier MM. Braconnier et Moinet.

Dans la conjoncture économique difficile, face aux besoins de transport que la crise de l'énergie oriente inévitablement vers les modes économes en énergie, la voie d'eau, j'en suis bien convaincu, a un rôle à jouer et les crédits d'équipement, toujours mesurés, ne devront pas se disperser. Un programme pluriannuel est nécessaire, et je comprends que mon prédécesseur l'ait jugé plus raisonnable et plus pragmatique qu'un schéma qui ferait le recensement des demandes et des besoins à long terme sans nécessairement dégager les priorités.

Je consacrerai, en ce qui me concerne, toute mon énergie et toute ma conviction à concrétiser ces orientations, à permettre à la voie navigable de tenir sa place et d'être en situation de pouvoir le faire.

Qui dit programme dit d'abord choix des voies sur lesquelles doit porter l'effort prioritaire d'équipement.

Les opérations retenues dans le programme s'articulent autour des quatre objectifs suivants.

D'abord, il convient d'assurer la sécurité en restaurant les ouvrages qui présentent le plus de risques.

Ensuite, il importe de restaurer les itinéraires indispensables au maillage du réseau national : achever la remise en état de l'itinéraire Seine-Saône, entreprendre celle de l'itinéraire Moselle-Saône par le canal de l'Est, branche Sud de la Saône, première section, et celle de l'itinéraire Aisne-Moselle par le canal latéral de la Marne au Rhin.

Puis il faut accroître sélectivement la capacité du réseau prioritaire. D'abord pour l'Escaut, la Deule et la Lys, où il convient de poursuivre le raccordement au réseau belge en fonction des programmes de nos voisins afin de recevoir des unités de 1350 tonnes. Les autres améliorations devraient concerner la liaison entre le bassin de la Seine et celui du Nord ainsi que les dessertes fluviales des ports de Dunkerque et de Sète évoquées par M. Millaud.

Enfin, la liaison Rhin-Rhône vise d'autres objectifs et déborde largement le cadre financier du programme dont je viens de parler.

Monsieur Moinet, deux étapes essentielles ont été ainsi accomplies pour le franchissement du seuil entre la Saône et le Rhin : la déclaration d'utilité publique de l'ensemble de l'ouvrage est intervenue le 28 juin 1978 ; la Compagnie nationale du Rhône a été désignée par la loi du 4 janvier 1980 pour la construction et l'exploitation de ce grand projet. La mise au point des textes d'application se poursuit activement. Le Conseil d'Etat a d'ores et déjà approuvé les deux premiers, qui vont donc paraître prochainement. Soixante-dix millions de francs sont consacrés en 1980 et 1981 pour les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux du canal Rhin-Saône. Le Gouvernement s'est donc doté des bases juridiques de ce grand projet et en a engagé la réalisation.

Au-delà, il faut être bien conscient qu'une opération de cette ampleur oblige à mobiliser des ressources très importantes. Comme l'a rappelé le Premier ministre, à Vaugris : « La liaison du Rhône et du Rhin, ambition majeure, se réalisera si elle constitue vraiment une grande ambition collective. L'Etat ne peut porter à lui seul un tel effort qui doit s'accompagner d'une participation de l'ensemble des partenaires économiques et, d'une façon générale, de tous ceux qui, à l'intérieur comme à l'extérieur de nos frontières, bénéficieront de cet investissement. »

Il s'agit en l'occurrence non pas pour l'Etat de se dégager, mais d'associer tous les partenaires.

Dès à présent, les régions sont sollicitées pour voter leur participation au capital de la Compagnie nationale du Rhône et pour désigner leurs représentants en vue de l'élargissement effectif de son conseil d'administration.

Je tiens enfin, sur ce chapitre, à rappeler l'action menée pour aider la batellerie, et particulièrement pour faciliter l'installation des jeunes bateliers.

J'en arrive aux transports urbains, au développement desquels 546 millions de francs d'autorisations de programme seront consacrés.

Pour la région Ile-de-France, les opérations d'extension du réseau ferroviaire, qui sont financées à raison de 30 p. 100 par l'Etat, nécessiteront 261 millions de francs d'autorisations de programme. Je précise à cet égard qu'il n'y a pas de changement dans la répartition du financement entre l'Etat et la région, les différences constatées entre 1979 et 1980 tenant à des ajustements inévitables d'une année à l'autre.

Les principaux investissements dans la région Ile-de-France concerneront, en 1981, l'interconnexion Nord-Sud S.N.C.F.-R.A.T.P. ; le prolongement de la ligne n° 7, dont la première interstation Maison Blanche-Kremlin-Bicêtre est en cours de réalisation ; le prolongement de la ligne S.N.C.F. de Cergy jusqu'à Cergy-Puiseux ; le prolongement vers la préfecture de Bobigny de la ligne de métro n° 5.

En province, la poursuite de l'aide de l'Etat se traduira par l'inscription au budget de 1981 de 254 millions de francs en autorisations de programme. Celles-ci seront consacrées : aux aménagements d'infrastructures de voirie en faveur des transports collectifs ; à la poursuite des opérations métro de Lyon, de Lille et de Marseille ; à l'aide au développement, principalement par la conclusion de contrats avec les collectivités locales.

Je souligne à cet égard, mademoiselle Rapuzzi, que l'importance des crédits ouverts par l'Etat est fonction des demandes. Jusqu'à maintenant, tous les projets d'investissement de bonne qualité ont pu faire l'objet d'une aide importante de l'Etat. En 1981, le niveau des crédits ouverts permettra de poursuivre cette politique.

Je terminerai avec les infrastructures aéroportuaires, pour lesquelles 87 millions de francs sont prévus.

Il n'y a pas, monsieur Marcellin, désengagement financier de l'Etat. En vérité, l'état de l'infrastructure aéroportuaire française représente un niveau de développement tel qu'il est possible aujourd'hui d'envisager une pause générale des investissements, d'autant plus que l'on assiste actuellement à une relative stagnation des trafics.

Vous vous êtes également préoccupé de l'absence, dans le projet de budget, de crédits affectés aux mesures de sûreté dans les aéroports, problème ô combien important !

Je vous confirme, monsieur le rapporteur, que le mode de financement de ces dépenses est en cours de modification dans la perspective d'une plus grande efficacité et d'une meilleure satisfaction de ce besoin essentiel à notre époque. L'intention du Gouvernement est, en effet, de recourir à la formule de redevance en usage dans d'autres pays étrangers et voisins.

Je puis vous affirmer que le dispositif juridique approprié sera en place en temps voulu et qu'aucune solution de continuité n'affectera donc l'engagement des dépenses que vous avez évoquées, concernant notamment l'achat de portiques de contrôle ou le soutien logistique de la gendarmerie des transports aériens.

A plus long terme, il me paraît tout à fait raisonnable que les usagers des aéroports, ou ceux à qui les plates-formes profitent directement ou indirectement, soient appelés à supporter les charges qu'ils occasionnent. Je suis donc personnellement partisan d'une évolution des redevances aéronautiques qui soit adaptée à cette politique, tout en veillant à ne pas compromettre la compétitivité de l'instrument aéronautique français.

Le domaine économique — troisième volet de notre budget — comprend des secteurs qui se portent bien, comme celui de la construction aéronautique civile. Malheureusement, il comprend aussi des secteurs en crise, comme ceux de la construction navale et des pêches maritimes.

Je commencerai par un secteur en bonne santé, celui de la construction aéronautique civile.

Les crédits affectés au développement des programmes aéronautiques civils sont de 1337 millions de francs en autorisations de programme, une somme équivalente étant prévue en crédits de paiement.

Les deux actions prioritaires portent, bien entendu — cela a déjà été rappelé — comme en 1980, sur l'Airbus et le moteur CFM 56, en raison de l'importance que revêtent ces deux programmes d'envergure mondiale.

Pour l'Airbus, il s'agit de poursuivre le développement de la version A 310 à 210/230 places, dont le premier vol est prévu pour mars 1982 et la certification pour début 1983.

Les crédits inscrits contribueront également au perfectionnement de la version A 300.

Je souligne à l'intention de M. Marcellin et de M. Legrand que nous prenons les moyens pour faire face aux commandes, mais avec le souci d'un accroissement des cadences qui reste compatible avec la qualité nécessaire du produit, notre meilleur atout vis-à-vis de nos clients.

En ce qui concerne le CFM-56, la dotation budgétaire de 418 millions de francs permet de poursuivre son développement.

Vos commissions se sont interrogées, à juste titre, sur l'avenir de nos programmes. Le Gouvernement n'a pas cessé d'affirmer sa volonté d'élargir la gamme des produits de la construction aéronautique française de façon à conforter les succès déjà obtenus et à préparer l'avenir.

Mais il est clair que toute décision effective de lancement d'un nouveau programme doit être fondée sur une analyse approfondie du marché pour réaliser une parfaite adéquation entre les produits lancés et la demande des usagers, faute de laquelle l'argent avancé par l'Etat risquerait de l'être en pure perte.

M. Henri Caillavet. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Volontiers !

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

M. Henri Caillavet. Permettez-moi tout d'abord, monsieur le ministre, de vous remercier de votre grande correction en me permettant de vous interrompre.

Vous parlez d'Airbus. A ce sujet, je voudrais vous poser une question. M. Bernard Lathière a déclaré récemment, à Toulouse, que Airbus Industrie avait fait appel à un partenaire privilégié, le Japon, non pour faire de la sous-traitance mais pour en faire un de ses administrateurs. Problème aigu car nous voudrions savoir quelle sera cette participation et problème redoutable car nous savons que le plan de charge est établi jusqu'en 1985, que les prix ont été arrêtés et qu'il y a peu de variabilité dans ces prix.

Nous nous posons la question au point de vue des résultats comme des personnels : qu'en sera-t-il ? Cette interrogation est importante et, si vous pouviez y répondre au cours de votre exposé, je vous en saurais gré.

Vous venez me dire qu'il faut écouler ce que nous avons, j'entends bien, mais le projet de l'avion de 150 places à fuselage raccourci d'Airbus est-il également maintenu ? Celui-ci pourrait-il intéresser les Japonais ?

M. le président. Vous pouvez poursuivre, monsieur le ministre.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je vous remercie, monsieur Caillavet, d'avoir posé cette question qui s'inscrit parfaitement dans les préoccupations définies dans notre programme aéronautique.

L'hypothèse que vous avez évoquée et qui se fonde sur une déclaration faite la semaine dernière est, parmi d'autres, à inscrire dans les axes de recherche qui sont les nôtres. On ne peut répondre à une telle question par oui ou par non, sans avoir préalablement dégagé et défini tous les éléments qui per-

mettent de conclure d'une manière certaine. Lorsque ces éléments auront été précisés — et je comprends votre souci — je ne manquerai pas de vous en communiquer rapidement les détails.

Ces analyses de marché que j'évoquais se poursuivent de façon particulièrement active en particulier au sein d'Airbus Industrie, mais n'ont pas encore permis aux constructeurs — je reviens là à votre question, monsieur Caillavet — de faire des propositions précises.

La situation des marchés maritimes est, elle, bien différente.

Le secteur de la construction navale reste caractérisé par une conjoncture médiocre du transport maritime mondial et par une concurrence acharnée entre les chantiers navals de tous les pays.

Dans ce contexte, il est indispensable de poursuivre l'aide de l'Etat à ce secteur en crise. La dotation globale sera de 1 568 millions de francs en 1981. La baisse qu'a relevée M. Yvon n'est qu'apparente. Elle tient à une nouvelle procédure qui consiste à affecter, depuis 1980, la totalité des autorisations de programme au moment de la commande.

Notre objectif fondamental consiste, en effet, à assurer le renouvellement des carnets de commandes. Cet objectif a été atteint en 1979 et le sera vraisemblablement en 1980 puisqu'à ce jour, et depuis le début de cette année, 320 000 tonneaux ont été commandés; et je ne compte pas les cinq navires militaires commandés aux chantiers de la Seyne et de La Ciotat.

J'ajouterai que, depuis 1978, 1 500 emplois de diversification ont pu être créés dans des secteurs proches de la construction navale.

L'effort conjoint de l'Etat et des entreprises permet de soutenir quelque 45 000 emplois, le plus souvent localisés dans des régions qui ne peuvent s'en passer.

Il convient maintenant d'assurer un avenir qui reste malgré tout menaçant. Les entreprises doivent, à cette fin, rétablir leur compétitivité affectée par la réduction de leur activité et s'engager vigoureusement dans cette diversification. Le Gouvernement les soutiendra dans cette voie, conscient de ce que cette industrie est pour longtemps menacée par une redoutable concurrence internationale.

Dans le domaine de la flotte de commerce, l'année 1980 a vu l'achèvement du plan de développement couvrant la période du VII^e Plan. Une nouvelle aide à l'investissement a été établie, pour laquelle 100 millions de francs d'autorisations de programme sont inscrits. M. Jargot a estimé insuffisants ces crédits. Il convient de préciser qu'à la différence du régime des primes d'aide au plan d'équipement l'aide à l'investissement définie en octobre 1980 n'a pas pour objet d'inciter les armements à augmenter de façon significative leur tonnage, mais de les mettre en état de moderniser leur flotte pour la rendre plus compétitive et plus économe en énergie. L'aide a donc pour objet de renforcer la situation financière des entreprises d'armement, ce qui justifie les conditions posées quant à l'augmentation de leurs fonds propres.

Pour apprécier l'effort budgétaire de l'Etat en faveur de la flotte de commerce, il faut, par ailleurs, tenir compte non seulement des crédits inscrits dans le projet de loi de finances initial pour 1981, mais aussi de ceux qui figurent dans la loi de finances rectificative pour 1979.

Les pêches maritimes françaises, les rapporteurs l'ont rappelé tout à l'heure, subissent une crise grave: crise française, crise européenne, je dirai même crise mondiale.

N'est-il pas frappant que la production mondiale plafonne depuis plusieurs années juste au-dessus de 70 millions de tonnes?

Pourquoi cette crise? C'est d'abord un problème de ressources: un problème de surexploitation massive et incontrôlée de nos mers qui a mis en cause, voire épuisé, nos stocks halieutiques. C'est ensuite un problème d'accès à la ressource: le nouveau droit de la mer amène les Etats côtiers, souverains dans leurs eaux de 200 milles, à réserver l'exploitation des ressources vivantes à leurs nationaux et donc à en exclure les pêcheurs étrangers qui y travaillaient traditionnellement.

Mais la crise, c'est aussi, M. Yvon la souligné, un problème d'augmentation massive des dépenses d'exploitation.

La deuxième vague de hausse mondiale du prix des carburants a été ressentie par les pêcheurs aussi brutalement que la première. La pêche industrielle française, qui travaille loin de ses ports dans les eaux d'Europe du nord ou de l'Atlantique nord, a été de ce fait particulièrement touchée.

La réponse à cette crise est à rechercher dans trois voies.

La première action primordiale, comme l'a expliqué M. Yvon, consiste à organiser et à défendre l'accès à la ressource. C'est bien entendu le problème majeur de la politique communautaire de la pêche. Dans la négociation européenne — finale je l'espère puisqu'elle doit se conclure d'ici au 31 décembre — je me suis fixé trois principes qui guideront ma position: d'abord, la priorité à la pêche pour la consommation humaine par rapport à la pêche aux fins de fabrication industrielle de farine; ensuite, le refus de voir un pêcheur exclu de la pêche d'une espèce déterminée ou d'un secteur géographique dès lors qu'il s'agit d'une pêche ou d'une zone de pêche traditionnelle; enfin, une répartition équitable des sacrifices pour compenser les pertes subies dans les eaux des pays tiers.

Je défendrai fermement, à Bruxelles, les positions affichées sur ce plan par le Gouvernement français et c'est ainsi que nous défendrons au mieux les positions de chacune de nos régions où la pêche tient une place importante.

J'ai conscience que cela continue pour nos pêches nationales un enjeu essentiel. Et je tiens à dire avec fermeté que les propositions qui nous ont été faites, lors des deux dernières réunions de Bruxelles, ne peuvent en aucun cas recueillir notre accord. Cette position est, je crois, comprise maintenant par tous nos partenaires.

En dehors des eaux européennes, nous recherchons tous les moyens qui peuvent garantir ailleurs nos droits de pêche. C'est également une orientation essentielle de notre politique.

La deuxième action consiste à rechercher toutes les économies d'exploitation pour tenir compte de l'augmentation des charges entraînée par la hausse du prix du carburant.

C'est, d'abord, la responsabilité des armements qui doivent rechercher toutes les améliorations possibles de productivité dans le cadre de l'organisation du travail à bord des navires, des frais de débarquement et de première mise en vente, etc.

L'Etat peut cependant aider à la modernisation de notre outil de production. Un concours pour la réalisation de navires de pêche économes et performants a été lancé cette année. Ainsi, commande a été passée de trois thoniers à voiles. L'aide de l'Etat favorise en particulier la modernisation des navires artisanaux. La construction de cent navires de cette catégorie sera lancée cette année.

La troisième action consiste à valoriser les recettes d'exploitation en soutenant les prix à la production.

C'est tout le problème des circuits commerciaux. Il faut faire en sorte que la part revenant aux producteurs augmente relativement par rapport à celle qui revient aux circuits intermédiaires.

Des décisions seront prises d'ici à la fin de l'année au vu des résultats des travaux des commissions régionales mises en place pour étudier ce problème des circuits de commercialisation.

En même temps — et les rapporteurs l'ont évoquée — je proposerai une réforme du F.I.O.M. allant précisément dans le sens de la clarification des actions de cet organisme, de la décentralisation nécessaire de son pouvoir de décision, de l'allègement et de l'accélération des procédures.

Telles sont les actions structurelles fondamentales — auxquelles je voudrais ajouter le renforcement des moyens affectés à la recherche dans le secteur halieutique — qui sont, je crois, de nature à garantir la survie des pêches maritimes françaises.

Le plan du 2 avril 1980 prévoit, vous le savez, des aides pour le maintien en flotte des navires de la pêche industrielle. Les mesures du 26 août comportent une intervention accrue du F.I.O.M. sur les prix d'objectif pour les quatre derniers mois de l'année.

Soyez assurés que je surveille attentivement la situation des pêches maritimes. Mes visites dans les ports dans les semaines passées ont été et celles que j'effectuerai dans les semaines à venir seront pour moi l'occasion de prendre d'une manière plus précise la mesure de tous les problèmes, ô combien complexes, qui se posent dans les pêches maritimes françaises.

Pour surmonter cette crise sérieuse, il faut que chacun ait conscience de ses responsabilités et sache les prendre. Les difficultés fondamentales ne seront pas surmontées si les pêcheurs ne s'organisent pas et ne s'adaptent pas aux nouvelles conditions d'exploitation. L'aide nécessaire de l'Etat n'aura son plein effet que si cet effort d'organisation et d'adaptation est bien opéré.

En tout cas, le budget pour 1981 nous donne les moyens de cette intervention puisqu'il atteint 250 millions de francs, en augmentation de 28 p. 100 par rapport au budget initial de 1980.

Dans ces conditions, on ne peut soutenir qu'aucune solution n'est apportée au problème des pêches.

Après les événements de cet été, je sais que le doute est apparu chez de nombreux pêcheurs quant à l'avenir de leur profession. A tous mes interlocuteurs des pêches maritimes françaises, je dirai et redirai sans cesse que je suis fermement attaché au maintien et au développement de leur activité. J'ai conscience de ce qu'elle apporte à certaines régions littorales en termes d'emplois et de revenus. Je connais aussi l'attachement des pêcheurs pour leur beau métier, même s'il est dur et dangereux. Aux efforts des pêcheurs, l'Etat répondra par ses aides et ses incitations.

Enfin, une vigoureuse impulsion sera donnée à la conchyliculture et à l'aquaculture, qui bénéficieront en 1981 d'une dotation budgétaire.

Avant de quitter le domaine maritime, je voudrais, pour répondre à la question de M. Yvon, rappeler que le Gouvernement a décidé une revalorisation de 4 p. 100 des salaires forfaitaires des cinq plus basses catégories, revalorisation qui interviendra à compter du 1^{er} janvier 1981. Douze millions de francs de crédits supplémentaires sont prévus pour permettre à l'E. N. I. M. — établissement national des invalides de la marine — de financer cette mesure, qui améliorera les pensions des marins et de leurs ayants droit comptant parmi les plus défavorisés. Elle va, je crois, dans le sens que souhaitait le Sénat.

Vont également dans le même sens, les deux mesures suivantes, qui avaient fait l'objet des vœux du Sénat au cours des deux derniers débats budgétaires : il s'agit, d'une part, du droit ouvert aux marins n'ayant pas accompli quinze ans de services d'obtenir néanmoins une pension dans le cadre de la procédure dite de « proratisation interne » et, d'autre part, de la possibilité pour ceux qui avaient cotisé à l'E. N. I. M. avant le 1^{er} juillet 1930 et n'avaient pu obtenir de pension de ce régime particulier faute de services suffisants de ne pas perdre pour autant les droits issus de ces cotisations.

Cet ensemble de décisions, dont le coût total pour l'Etat atteindra 45 millions de francs, intéresse plus de la moitié des retraités et permettra à ce régime spécial d'accueillir un millier de pensionnés supplémentaires chaque année.

On a laissé entendre que l'augmentation du salaire forfaitaire de 4 p. 100 ferait perdre aux pensionnés le bénéfice du fonds national de solidarité et donc que cette décision profiterait surtout à ce fonds, qui cesserait de verser son assistance. Tel n'est nullement la situation générale puisqu'elle ne se produira que dans une centaine de cas sur 45 000.

Les entreprises publiques constituent le dernier volet de mon intervention.

Dans le secteur des transports, les entreprises publiques sont une des composantes majeures de l'action de l'Etat.

Un peu plus de 24 milliards de francs sont consacrés aux entreprises publiques. A eux seuls, ces crédits représentent 60 p. 100 du budget de 1981. C'est dire leur importance.

Vous connaissez leur destination : essentiellement la S. N. C. F., la R. A. T. P., Air France, Air Inter et la C. G. M.

La S. N. C. F., d'abord.

Pour le réseau principal, le ministère des transports apportera en 1981 une contribution de 13 813 millions de francs. Cette contribution constitue la traduction budgétaire du contrat d'entreprise signé en 1979.

L'importance de la subvention de 8,5 milliards de francs pour les retraites a été relevée par vos deux commissions. Celle-ci résulte, vous le savez, du déséquilibre entre les actifs et les retraités. Ce déséquilibre s'est atténué très légèrement depuis 1978 ; cette atténuation sera plus sensible au-delà de 1982.

Hors charges de retraite, les concours financiers de l'Etat progressent faiblement et la subvention d'équilibre diminue même de 300 millions de francs, conformément au contrat d'entreprise.

Je reconnais cependant avec M. Berchet que le tassement du trafic enregistré cette année risque de compromettre les objectifs fixés à la S. N. C. F. et que cette dernière doit s'attacher à rechercher les moyens de pallier les conséquences de cette

évolution défavorable. Je ne pense cependant pas — et vous serez sans doute d'accord avec moi — que la solution soit dans une coordination autoritaire entre le rail, la route et la voie d'eau. Les divers modes de transport sont davantage complémentaires que concurrents et chaque problème de transport a sa solution la plus appropriée du point de vue du service, du coût et des économies d'énergie.

Pour la région parisienne — comme vous le savez — une nouvelle répartition des responsabilités entre l'Etat et la région en matière de transports en commun devait intervenir au 1^{er} janvier 1980. Devant la difficulté de mettre au point une solution, et à la demande des élus, le Gouvernement a reconduit pour deux années le régime actuel. C'est ce qui explique, comme l'a d'ailleurs relevé le rapporteur de votre commission des finances, l'augmentation de la contribution budgétaire à la R. A. T. P. qui, de 1980 à 1981, s'accroîtra de 405 millions de francs.

Ce délai permet de poursuivre l'assainissement financier des transports de la région parisienne, comme le souhaite M. Berchet.

J'indique, à cet égard, que les augmentations de tarifs intervenues ont, en l'espace de deux ans, fait passer la part de l'usager de 33,5 p. 100 à 36,5 p. 100 des dépenses.

J'en arrive aux entreprises de transport aérien. Air France tout d'abord.

Notre compagnie nationale doit aujourd'hui faire face à la crise mondiale que connaît le transport aérien international.

En effet, les premiers résultats de 1980 sont, pour tous, médiocres. La récente conférence de l'I. A. T. A. — l'organisme de liaison des principales compagnies mondiales — a confirmé l'étendue et la gravité de cette crise.

Deux facteurs ont concouru à cette dégradation : le renchérissement du pétrole, mais aussi, et peut-être même surtout, la politique libérale pratiquée par les autorités américaines sous le nom de « déréglementation » — politique qui a été évoquée tout à l'heure par M. Legrand.

Cette politique, que nous n'avons jamais faite nôtre, se révèle désastreuse.

Nous sommes opposés, je vous le dis clairement, aux excès d'une telle politique de déréglementation.

Dans ce contexte international difficile, il convient naturellement qu'Air France ne soit pas pénalisée par les sujétions propres à son statut. En 1981, le projet de budget prévoit 278 millions de francs pour les charges relatives à l'exploitation de Concorde.

J'ai pris bonne note, monsieur Marcellin, de votre souhait de voir l'Etat prendre une plus grande part à la compensation des sujétions de service public.

Pour ce qui concerne Air Inter, une dotation de 25,6 millions de francs est prévue. Cette dotation est conforme au protocole d'accord signé entre l'Etat et la compagnie en 1974 et relatif à l'exploitation des dix avions Mercure.

MM. Marcellin et Legrand ont insisté sur la coordination du réseau intérieur, dans une perspective d'aménagement du territoire — et vous évoquiez même l'aménagement du territoire sur un plan mondial. Cet objectif est important et doit être toujours gardé à l'esprit. Mais il importe aussi de tenir compte de la rentabilité des lignes.

Vous le savez, les progrès de productivité des compagnies aériennes sont particulièrement sensibles sur les lignes longues à fort trafic et les usagers en ont déjà bénéficié puisque, depuis plusieurs années, la hausse moyenne des tarifs d'Air Inter a été très nettement inférieure à celle du niveau général des prix.

Ce n'est cependant que dans la mesure où les tarifs sont très largement liés aux prix de revient, dans la mesure également où l'on n'impose pas aux compagnies le maintien de dessertes structurellement déficitaires que de tels progrès peuvent être poursuivis.

Les dispositions qui seront arrêtées en ce qui concerne la compagnie intérieure, suite à la récente délibération du conseil supérieur de l'aviation marchande, qui vient de se réunir, auront pour objet de maintenir un équilibre entre la recherche des progrès de productivité et les nécessités de l'aménagement du territoire.

Je profite de cette occasion pour indiquer que les compagnies régionales bénéficieront, chaque fois que leur structure financière le permettra, d'arrêtés d'autorisations de longue durée.

Mais les incertitudes qui pèsent actuellement sur l'évolution du trafic aérien ne permettent pas aisément d'envisager la signature de conventions. Il va de soi toutefois que, dans les autorisations que je serai amené à délivrer, je veillerai à assurer la cohérence de l'ensemble du réseau.

Je peux vous assurer que l'Etat, à l'expiration de la convention actuelle avec Air Inter, se donnera le pouvoir de mieux maîtriser lui-même l'évolution de l'ensemble du transport aérien intérieur, afin de rechercher la satisfaction des trois objectifs suivants, pourtant en partie apparemment contradictoires : la nécessité d'ouverture du trafic aérien au plus grand nombre, la nécessité d'assurer la pérennité des dessertes et la recherche d'activités complémentaires pour faciliter le développement des compagnies régionales.

La concertation souhaitée entre les différents partenaires, qu'évoquait tout à l'heure M. Marcellin, devra se poursuivre essentiellement au sein du conseil supérieur de l'aviation marchande où ils seront tous représentés. J'entends bien qu'il joue pleinement le rôle qui doit lui incomber. C'est, je crois, un élément important.

M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial. Très bien !

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je terminerai en répondant à M. Légrand qui m'a interrogé sur l'I. T. A. Je suis prêt à aider cet organisme, mais il convient qu'il fasse de son côté l'effort de réorganisation indispensable. L'un est lié à l'autre.

La C.G.M. a signé avec l'Etat en juillet 1979 un contrat d'entreprise couvrant les années 1979 et 1980. Ce contrat d'entreprise devait conduire l'entreprise nationale à rétablir sa compétitivité et à progresser vers un redressement financier.

L'Etat qui a apporté à la compagnie une dotation en capital de 430 millions de francs lui permettant de rétablir sa balance, lui accorde, en outre, une contribution aux charges qu'elle supporte au titre du déficit de la caisse de retraite du personnel sédentaire et d'une grande partie du coût des départs anticipés.

Le projet de budget pour 1981 comprend, à ce titre, une dotation de 97,5 millions de francs. Si le redressement financier de cette compagnie est plus lent que prévu, l'équilibre de son exploitation doit rester son objectif.

Je termine par la desserte maritime et aérienne de la Corse. Une dotation de 407 millions de francs est inscrite au titre de cette desserte et deux questions m'ont été posées sur ce point.

Mlle Rapuzzi, constatant l'importance des crédits inscrits au collectif, demande que les dotations portées au budget initial soient plus correctement évaluées. J'ai été très attentif à cette question. Je comprends et partage son souci.

Mais les subventions versées aux compagnies maritimes tiennent compte du coût réel d'exploitation qu'il est particulièrement difficile d'estimer au moment de la préparation du budget, notamment en ce qui concerne l'évolution du prix des combustibles largement imprévisible et l'ajustement au collectif est, dans ces conditions, difficile à éviter.

M. Marcellin souhaite de son côté que les charges de la desserte aérienne avec la Corse soient mieux compensées. Je précise que, dans le cadre des négociations en cours, il est prévu une augmentation de la participation de l'Etat à la desserte bord à bord de la Corse, sans pour autant qu'on puisse envisager une compensation intégrale du déficit qui n'inciterait pas les compagnies exploitantes à prendre leurs responsabilités.

Je conclus, à présent.

Ce budget est, certes, un budget strict — et, monsieur Bonnefous, je sais que la rigueur est une de vos préoccupations dominantes.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. C'est vrai.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. C'est un budget qui répond, je crois, à nos besoins et à nos objectifs prioritaires en matière de transport.

La France dispose à présent d'équipements modernes de qualité et, dans bien des cas, suffisants. L'important n'est plus, désormais, de les accroître, mais d'achever ce qui a été lancé, de combler certaines lacunes, d'aider les régions et les secteurs en difficulté, enfin d'adapter nos investissements à la conjoncture nouvelle pour réduire notre dépendance énergétique.

Il convient surtout, désormais, d'exploiter de la manière la plus économique les moyens dont nous disposons en laissant leur responsabilité à nos entreprises et en développant leur compétitivité. Il en va à la fois de l'intérêt des usagers des transports et de celui du pays.

Cette volonté rejoint, j'en suis convaincu, les préoccupations du Sénat.

C'est pourquoi je vous demanderai tout à l'heure d'adopter les différents titres de ce projet de budget. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 13 novembre 1980 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- groupe socialiste, 1 heure 21 minutes ;
- groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, 1 heure 19 minutes ;
- groupe de l'union des républicains et des indépendants, 1 heure 5 minutes ;
- groupe du rassemblement pour la République, 53 minutes ;
- groupe de la gauche démocratique, 52 minutes ;
- groupe communiste, 37 minutes ;
- réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe, 28 minutes.

La parole est à M. Caillavet.

M. Henri Caillavet. Monsieur le ministre, j'avais le souci de vous poser deux questions et de m'entretenir avec vous en localisant le débat sur un sujet plus particulier, l'usage des codes en ville.

Je vous ai interpellé, je vous remercie d'ailleurs de m'avoir permis de vous interrompre, au sujet de l'Airbus et je comprends parfaitement que vous n'avez pas présentement les moyens techniques de me fournir une réponse. Je vous fais confiance pour défendre, dans l'avenir, les intérêts légitimes d'une région que je représente et dont l'activité, au demeurant, est indispensable à la nation.

Je voudrais vous poser une question en ce qui concerne l'axe fluvial de la Garonne. En 1972, monsieur le ministre, j'avais déposé une proposition de loi en faveur de l'aménagement de ce fleuve, afin de le rendre navigable jusqu'à Toulouse. Je pensais que des travaux dans le cadre national et européen auraient pu être accomplis, en vue tout à la fois de maîtriser les inondations — car notre fleuve est impétueux — de faciliter l'hydraulique rurale, sans laquelle il n'est pas d'expansion agricole possible, de favoriser, par le fleuve ainsi rendu navigable, une industrialisation légère dans cette région du Sud-Ouest qui manque d'industries et peut-être aussi de faire de l'électricité en utilisant l'eau.

J'ai interrogé M. le Président de la République lorsqu'il est venu nous exposer son projet du Grand Sud-Ouest. Celui-ci m'a répondu que c'était un projet convenable et qu'il le mettait à l'étude. Je crois savoir qu'un rapport devrait enfin être déposé dans quelques jours pour être pris en compte par le Gouvernement.

Ce projet est essentiel pour nous, car, pour le Grand Sud-Ouest, il offre des perspectives certes séduisantes, mais aussi réalistes tant pour les générations actuelles que pour les générations futures. A un moment où l'on parle de l'élargissement de la Communauté à l'Espagne, qui nous pose par ailleurs de redoutables problèmes économiques, il est certain que la mise en œuvre d'un tel projet serait susceptible d'apaiser les craintes et de favoriser une reprise économique.

Cette remarque étant faite, et en attendant une réponse de votre part, je voudrais vous interroger maintenant, monsieur le ministre, sur l'usage des codes en ville la nuit.

J'ai d'ailleurs déposé avec M. le président Bonnefous, dont l'autorité n'est pas à souligner, un amendement qui tendait à réduire les crédits destinés à la campagne pour l'usage des codes en ville. Monsieur le ministre, dans ce domaine, vous le savez, à peu près toutes les autorités sont contre vous.

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

M. Henri Caillavet. Et vous persistez dans votre choix, malgré les observations que je juge pertinentes et qui vous invitent à cesser cette expérience de l'usage des codes en ville. J'entends

poursuivre cette expérience, avez-vous dit à la radio. Vous parlez d'habitude avec mesure et bon sens, mais ce n'était pas le cas ce jour-là.

Malgré votre assertion, je suis persuadé qu'après notre débat, et parce que je fais confiance à votre honnêteté intellectuelle, vous serez plus soucieux des observations des sénateurs et des députés que de l'entêtement de vos bureaux et que, dès lors vous renoncerez à l'application d'un décret dont je vais vous prouver, tout au moins je le pense avec honnêteté, qu'il est contestable et donc condamnable.

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

M. Henri Caillavet. Tout d'abord, permettez-moi de vous faire entendre la voix des élus, car nous sommes souverains. Le 6 décembre 1979, donc l'an dernier, le Sénat par 283 suffrages contre 2, c'est-à-dire à la quasi-unanimité, minorait de 1 500 000 francs les crédits destinés à la campagne pour l'usage des codes en ville soutenue par M. le Theule. C'est un précédent et convenez qu'il est majeur.

La commission mixte paritaire qui s'est réunie le 12 décembre 1979 confirmait le vote du Sénat, ce qui constitue également un élément d'appréciation. En outre, nos collègues MM. Edouard Bonnefous et Robert-André Vivien présidents des commissions des finances du Sénat et de l'Assemblée nationale parlaient, au sujet de ce décret, de « brimade ». Il s'agit pourtant, monsieur le ministre d'hommes raisonnables. Leurs reproches méritent dès lors attention.

Jamais d'ailleurs, monsieur le ministre, le contrôle parlementaire ne s'est relâché dans cette affaire de l'usage des codes en ville, ni avant ni après la parution du décret.

Lorsque le conseil des ministres a décidé qu'un décret d'application rendrait obligatoire l'usage des codes en ville, j'ai posé, le 16 juillet 1979, une question orale sans débat. Quelques mois plus tard, le 26 octobre 1979, votre très honorable collègue, M. le Theule, venait devant le Sénat pour me répondre.

C'est exact, disait-il, nous tentons une expérience, mais il ne s'agit que d'une expérience et elle sera momentanée. Or, vous, vous persistez dans l'expérience.

Entre le 14 octobre 1979 et le 9 avril 1980 M. Bonnefous — je vous prie de m'excuser de le citer encore, mais il est dans tous les combats où la liberté est menacée — M. Cluzel, M. Carous au Sénat et MM. Dehaine, Labbé, Lauriol à l'Assemblée nationale ont interpellé le Gouvernement soit par des questions écrites, soit par des questions orales sans débat ou avec débat, soit par des questions d'actualité.

Voilà pour les élus, mais ce n'est pas tout. Car le front hostile à votre décret est beaucoup plus ample. Les maires des grandes villes, monsieur le ministre, se sont associés à ces protestations. Voici quelques exemples significatifs que je puise dans la presse.

En novembre 1979, M. Médecin, député-maire de Nice, prend un arrêté supprimant l'obligation des codes en ville. Il sait bien que cet arrêté est illégal, mais il affirme ; « Je me battra sur le plan législatif. »

Le sénateur-maire de Lyon, notre collègue M. Collomb — n'oubliez pas que Lyon est la deuxième ville de France — a précisé qu'il agirait « avec le Sénat et l'association des maires de France pour faire annuler le décret ».

Le sénateur-maire de Rouen, notre collègue M. Lecanuet, a déclaré le 15 décembre à FR 3 : « Dans une ville convenablement éclairée comme Rouen, l'obligation de mettre les codes crée un éblouissement qui est la cause d'accidents et la sécurité, loin d'être renforcée, est moins forte. J'ai l'impression que le Gouvernement s'aperçoit que l'initiative n'est pas heureuse et qu'il va devoir revenir sur sa décision. »

Depuis, M. le maire de Rouen a été quelque peu blessé. Vous n'avez pas souscrit à ses demandes et son conseil municipal, le 17 septembre 1979, entendait qu'il soit « mis fin dans les délais les plus courts à cette réglementation qui semble entraîner des risques d'accidents. »

Le 19 décembre 1979, mon ami M. Baudis, maire de Toulouse, déclarait dans une interview accordée au journal *Le Monde* : « ... prenez le cas du centre ville, un jour de pluie. La chaussée mouillée réfléchit le faisceau des phares et éblouit le conducteur alors que l'éclairage de la rue serait amplement suffisant pour assurer toutes les garanties de sécurité. Vis-à-vis des piétons, je pense également que cette mesure peut être dangereuse. »

En décembre, les députés-maires de Marseille, de La Rochelle, de Béziers et le maire de Saint-Etienne se sont déclarés également hostiles à ce décret. Jusqu'à M. Chirac qui, dès le 21 février 1980, entendait protester.

Alors, monsieur le ministre, reconnaissez l'ampleur des protestations et le sérieux des protestataires, qui sont des magistrats municipaux soucieux, vous le savez comme moi, du bien-être public.

Les critiques ne sont pas formulées par les seuls élus. La réprobation contre ce décret est générale et, précisément en démocratie — je suis persuadé que vous êtes de mon avis — on ne peut nier l'importance de l'intervention de l'opinion.

En quinze jours, 3 000 lettres ont été adressées au journal *France-Soir* manifestant l'hostilité de leurs auteurs à votre décret.

Un sondage paru dans *Sud-Ouest* nous apprend également que, sur 3 000 personnes interrogées, 98 p. 100 sont hostiles à cette mesure.

Plus important encore, en mai 1980, un sondage de l'association française des automobilistes révèle que 77 p. 100 de ces derniers sont contre les codes en ville.

Enfin et surtout, 51 automobiles-club-de-France, représentant 600 000 adhérents, désapprouvent cette mesure réglementaire, parce que mesure de « contre-bon sens qui va aussi à l'encontre du but recherché. »

Si maintenant, monsieur le ministre, je considère les réactions des hommes compétents dans les domaines de la science, de la technique et de la médecine — vous ne pouvez contester leur autorité — je constate que la réprobation, là aussi, est globale et même sévère.

Je citerai quelques exemples.

Le 18 décembre 1979, a été créé, en France, le comité national contre les codes en ville. Qui regroupe-t-il ? Non pas des marginaux, mais l'association française des ophtalmologistes animée par le docteur Bideau, le syndicat national des ophtalmologistes animé par le docteur Couzi, M. Bruno Morin, ancien chef des essais de Matra — il a d'ailleurs fait une déclaration très pertinente — l'association française des automobilistes, l'association Autodéfense — mouvement de défense des automobilistes — la fédération nationale des artisans taxis.

En février 1980, soit quelques semaines après la création de ce comité, le professeur Monnier — que chacun connaît — déclarait à l'académie de médecine : « Il est évident que l'auteur de cette décision — vous n'êtes pas en cause, monsieur le ministre — n'a jamais assisté à une veille de nuit sur la passerelle d'un navire. Ce décret est bien un non-sens. »

Telles sont les opinions émises par les médecins, les ophtalmologistes, c'est-à-dire des hommes de métier qui, plus que quiconque d'entre nous — même que vous et moi, monsieur le ministre — sont susceptibles de porter jugement.

Je voudrais encore citer le professeur Bernard Faure, chef d'un service d'ophtalmologie, qui n'a pas craint, dans un article médical assez retentissant, de critiquer ce décret. Qu'a-t-il dit ? « Les ophtalmologistes sont unanimes sur ce point : l'obligation de rouler en code dans les zones urbaines éclairées présente un danger certain pour la vision des usagers. »

« Sur un plan technique, la rétine est très sensible aux éblouissements qui provoquent à chaque fois une cécité transitoire. Extrêmement brève chez les sujets jeunes et ne présentant aucune lésion oculaire, ce « temps mort » augmente avec l'âge, certains vices de réfraction — myopie — et surtout chez les personnes atteintes de lésions rétinienne susceptibles d'aggraver cette réaction à l'éblouissement. »

« Enfin, en cas de pluie, la stagnation de l'eau sur les pare-brises et surtout sur les lunettes des piétons ou des pilotes de deux-roues, sans oublier les agents chargés de la circulation qui seront éblouis en permanence, se traduit par une irisation qui amplifie considérablement l'éblouissement et rend flou le contour de toutes choses, facteur de danger non pour l'automobiliste, mais pour le piéton et le cycliste. »

Je ne voudrais pas abuser des citations. Cependant, je rappellerai encore que le docteur René Bideau, président de l'association française des ophtalmologistes, a déclaré que cet éclairage en ville était plus qu'une faute.

Alors, monsieur le ministre, je me tourne vers vous, car vous êtes un homme de bonne foi. Après tant d'appréciations éminentes, il m'apparaît que le destin de ce décret est scellé : il est

condamné. Comme vous êtes probe, je vous demande de constater et de comprendre les raisons invoquées par tous ces hommes de qualité que j'ai cités, qu'ils soient médecins, techniciens, élus nationaux ou maires de grandes villes, et je vous invite à vous ranger à nos côtés.

Mais j'ajouterai une dernière remarque. Savez-vous que l'usage des codes en ville, mes chers collègues, est cause d'un très grand gaspillage de carburant ?

Les experts ont estimé — mes connaissances scientifiques sont du niveau de « math' élem », et, au-delà, j'éprouve une certaine inclination à écouter ceux qui parlent en mon nom ! — que, pour un parc automobile d'environ 8 millions de voitures roulant en moyenne une heure pendant la nuit, la consommation supplémentaire d'énergie par an — écoutez bien ce chiffre, mes chers collègues, et vous aussi, monsieur le ministre — est, après l'application de ce décret, de 6 millions de barils. Ce chiffre est considérable !

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. C'est indiscutable !

M. Henri Caillavet. En outre, il faut souligner que les batteries ne dureront plus que deux ans. Dans un embouteillage, pour peu que nous soyons les uns derrière les autres, pare-chocs contre pare-chocs, elles se videront en quarante-cinq minutes, ce qui provoquera des désordres et des dépenses inutiles.

J'en viens à ma conclusion, monsieur le ministre.

Je demanderai ce soir au Sénat, avec M. Bonnefous, que les crédits inscrits à l'état B, titre III, chapitre 37-46, de votre budget, soient réduits de 980 000 francs. Nous entendons ainsi manifester, comme l'an dernier, notre opposition au décret prévoyant l'usage des codes en ville.

Je vous demande de bien me comprendre. Je dis que, moralement — je pèse mes termes — vous n'avez pas le droit de faire d'une expérience une réglementation. Je reproche au Gouvernement, avec une très grande correction dans l'esprit et même dans le cœur, ses agissements. Son attitude n'est pas convenable et son comportement n'est pas démocratique.

Et, de grâce ! surtout n'écoutez pas ceux qui vous disent de puiser un enseignement dans les expériences étrangères. En effet, elles ne viennent même pas à votre secours. Je citerai, là encore, quelques exemples.

En République fédérale d'Allemagne, les ampoules des codes ont une puissance de 40 watts, alors qu'en France elles ont une puissance de 55 watts, soit une différence de plus de 30 p. 100.

En Suède, la puissance des codes se situe entre celle de nos lanternes et celle de nos codes.

En République fédérale d'Allemagne, en Suède, aux Pays-Bas, en Autriche, je vous rappellerai, monsieur le ministre, que la puissance des boîtiers des lanternes oscille entre 5 et 7 watts, contre 3 watts en France.

Voilà pourquoi un certain nombre de grandes associations d'automobilistes vous invitent à mettre un terme à l'application de votre décret et à augmenter, au contraire, la puissance des lanternes pour favoriser la circulation en ville.

En cet instant, sans doute parce que je garde toujours l'espoir au cœur, je veux vous faire confiance. Je ne doute pas que vous soyez susceptible de mettre fin à de tels errements quand vous vous apercevrez que le Sénat et la commission mixte paritaire seront unanimes pour manifester leur hostilité à l'application de votre décret, alors que l'Assemblée nationale s'est déjà exprimée en ce sens. Quant aux élus locaux et aux usagers, ils estiment que ce décret est insupportable.

Je vous demande d'être raisonnable et, ce faisant, je suis persuadé que je ne fais pas en vain appel à votre esprit de conciliation. (*Applaudissements.*)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, durant la dernière période, l'aéronautique française semblait ne pas provoquer d'inquiétudes majeures ; seuls les communistes appelaient à la vigilance face aux plans du Gouvernement. Aujourd'hui, malgré les apparences de prospérité, l'aéronautique française est menacée à la fois par les monopoles américains et l'aviation allemande renaissante.

Je ne voudrais traiter que de deux problèmes déterminants pour le devenir de l'aéronautique française — l'avion de

combat futur et la situation du moteur — et terminer en évoquant les attaques contre la météorologie nationale et le problème du bruit autour des aéroports, le tout en huit minutes !

Les communistes sont farouchement attachés à une politique de paix et de désarmement et, pourtant, nous savons que la réalisation de ces objectifs n'est possible que dans le cadre de l'indépendance nationale, c'est-à-dire, en définitive, que si la France est capable de disposer d'une défense nationale indépendante.

Dans ce contexte, la détermination du futur avion de combat est vitale.

La S.N.E.C.M.A. doit être mise en état de concevoir et de réaliser seule le moteur de technologie avancée.

La réduction des crédits d'études, les retards dont le Gouvernement est responsable, faute d'avoir pris une décision en temps utile pour la réalisation du M-53 pour les Mirage 2000 et 4000, l'absence de définition d'un avion pour les recevoir — monomoteur ou bimoteur équipé d'un M-88 — sont autant d'éléments inquiétants.

J'avais, à l'époque, posé une question au ministre de la défense. Si nos interventions avaient été prises en considération, l'industrie aéronautique aurait pu prendre deux années d'avance.

Dans le même temps, le Gouvernement s'oriente vers l'intégration atlantiste, la liquidation de l'industrie d'armement nationale, suivant en cela les recommandations de l'U.E.O. qui préconise « une restructuration de l'industrie aéronautique européenne d'armement pour ne laisser subsister qu'un ou deux consortiums multinationaux » et de « tout faire pour assurer la production du matériel militaire en commun ».

C'est la raison pour laquelle il est de plus en plus question d'un avion européen de combat dans la réalisation duquel il est bien certain que la S.N.E.C.M.A. n'aurait aucun rôle prépondérant.

Ces perspectives contredisent sérieusement les affirmations du Gouvernement qui fait état de sa volonté de donner à la S.N.E.C.M.A. la capacité de réaliser seule un moteur militaire complet.

Nous réaffirmons ce que nous avançons depuis des années et que confirme la situation actuelle ; seules les fabrications civiles sont en mesure d'assurer la présence et l'extension de l'aéronautique française.

En ce qui concerne les fabrications civiles, le moteur CFM-56 est un moteur moderne, répondant à une réduction de la consommation, du bruit et de la pollution, et qui n'a pas encore de concurrent en mesure d'être « avionné ». Il est commandé pour la motorisation de DC-8 série 80 et pour les B-707 et KC-135 de l'aviation militaire américaine. Comment le Gouvernement justifie-t-il la modicité des crédits de recherche pour le nouveau moteur et pour des appareils équipés de ce moteur ?

Il est évident que, pour la S.N.E.C.M.A., la seule perspective solide de vente importante de ce moteur CFM-56 passe par la réalisation de l'A-200 bi-CFM-56, promis depuis 1975 aux différents salons par les Premiers ministres successifs, mais qui n'est toujours pas mis en chantier dans l'industrie française.

A cet égard, la S.N.I.A.S. et Dassault, maîtres d'œuvre, pourraient utilement coopérer avec d'autres partenaires européens à cet objectif. En effet, Airbus Industrie, dominé par la République fédérale d'Allemagne, ayant abandonné la perspective de l'A-200, le champ est libre pour Boeing qui peut compléter ainsi le bas de sa gamme au détriment de la famille Airbus, laissant aussi la place à Fokker qui a un projet de moyen-courrier.

Quant au KC-135 de l'aviation militaire américaine, il ne serait pas sérieux de croire que, si les Etats-Unis décidaient de choisir ce moteur pour moderniser les ravitailleurs en vol de leurs bombardiers, ils accepteraient qu'il soit fabriqué pour 50 p. 100 en France. Je pense, au contraire, que les deux gouvernements, français et américain, se mettraient d'accord pour adopter les clauses du contrat S.N.E.C.M.A. - General Electric aux impératifs de la politique militaire des Etats-Unis.

C'est pourquoi la solution bi-CFM-56, initiative française, reste la seule capable d'assurer l'avenir de ce moteur et de la S.N.E.C.M.A. au-delà de 1983-1984.

En outre, ainsi que je m'en suis inquiété dans une question écrite déposée récemment, un projet existe de création d'une nouvelle usine S.N.E.C.M.A. en vue de réaliser la charge de travail découlant du moteur CFM-56 mis au point à la S.N.E.C.M.A. de Corbeil.

Le personnel de la S.N.E.C.M.A. exige avec raison que la fabrication du CFM-56 soit entreprise dans le cadre de l'usine de Corbeil-Essonnes, dont l'agrandissement est nécessaire pour répondre au volume de travail nouveau qui en résulte.

Dans le même temps, la D.A.T.A.R. fait pression pour que la nouvelle unité de construction soit implantée ailleurs qu'à Corbeil-Essonnes. Cela défie la logique la plus élémentaire compte tenu, d'une part, de la présence d'une unité de montage des moteurs S.N.E.C.M.A. à Corbeil, où, de surcroît, les machines prototypes sont déjà en production; d'autre part, de l'existence d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et expérimentée et, enfin, du fait que les terrains nécessaires pour l'agrandissement immédiat sont la propriété de la S.N.E.C.M.A.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, qu'en 1966, lors de la destruction de l'usine du boulevard Kellermann à Paris, la direction de la S.N.E.C.M.A. et le ministère de l'époque donnaient comme prétexte à la casse de l'usine parisienne la possibilité d'extension de l'usine de Corbeil-Essonnes.

Les travailleurs avaient raison de lutter contre la casse des usines S.N.E.C.M.A. à Paris; aujourd'hui, la duplicité de la direction de cette entreprise et du Gouvernement éclate au grand jour. N'était-ce pas duplicité de la part du Gouvernement et de la direction que de s'opposer à l'action du personnel qui défendait son droit de vivre et de travailler à Paris?

Monsieur le ministre, avant de terminer, permettez-moi d'attirer de nouveau votre attention sur le problème du bruit autour des aéroports.

La solution qu'envisage le Gouvernement consiste à s'attaquer aux travailleurs des aéroports et à mener une campagne contre la démocratisation du transport aérien, alors qu'il n'a toujours pas accordé les crédits nécessaires pour que les motoristes puissent livrer des appareils non bruyants.

Par ailleurs, comment le Gouvernement entend-il répondre à la tâche prioritaire que constitue l'amélioration de l'équipement en moyens d'approche et de navigation aérienne, compte tenu du faible nombre de postes de contrôleur créés et du renouvellement limité des équipements techniques?

Enfin, pour terminer, je voudrais évoquer des informations récentes qui font état de la décision du transfert de la direction de la météorologie à Toulouse. Des procédures seraient déjà engagées en ce sens. Ce transfert autoritaire met en cause à la fois l'avenir du personnel et le service lui-même. Il se traduirait par un démantèlement de ce service qui dispose pourtant d'une technique de pointe et qui place notre pays à l'avant-garde.

Il faut revenir sur la décision prise et réemployer les sommes allouées pour cette opération à la rénovation et à l'extension des locaux des centres de la région parisienne ainsi qu'à la construction de logements sociaux pour les agents les plus défavorisés, en particulier à Paris. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Roger Boileau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, voilà trois ans déjà, à cette tribune, je m'étais permis de souligner les mérites des transports par voie d'eau. Depuis, compte tenu de l'évolution de la situation économique, je pense que, plus que jamais, ce mode de transport doit retenir notre attention. D'ailleurs, ce matin, il en a été longuement fait état.

En effet, nous sommes à une époque où constamment poussés par la nécessité, nous cherchons à économiser l'énergie. Le Gouvernement, à juste titre, nous engage à multiplier les efforts et les initiatives dans tous les domaines.

D'un autre côté, les pouvoirs publics et nos concitoyens ont de plus en plus conscience qu'il faut défendre la qualité de l'environnement. Si le développement industriel est indispensable, entre autres pour la sauvegarde de l'emploi, la défense de l'environnement reste également au premier rang de nos préoccupations.

Or, il est un moyen d'acheminer sans bruit, à travers la campagne ou en pleine zone urbaine, tout type de marchandises en réalisant des économies d'énergie et en réduisant considérablement les nuisances: c'est la voie d'eau. Un seul convoi poussé de 5 000 tonnes peut transporter un chargement égal à celui d'une file de camions de dix à quinze kilomètres. La voie d'eau constitue donc un mode de transport économe en énergie, la consommation de carburant étant cinq fois plus faible par voie d'eau que par route.

Le transport des marchandises par voie navigable offre de larges possibilités de développement. Le réseau n'est pas saturé et les terrains industriels sur berges sont disponibles sur des axes économiquement importants. La voie d'eau à grand gabarit est le moyen privilégié pour le déplacement des masses lourdes et encombrantes.

Le transport fluvial est beaucoup plus utilisé chez nos partenaires européens, en particulier du nord de l'Europe, qui ont réalisé un réseau particulièrement moderne, cohérent et rentable.

Les voies navigables sont loin d'être saturées, ce qui n'est pas le cas des routes, tout au moins à certaines heures. C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous sommes non seulement étonnés mais alarmés, je dirai même découragés, par les faibles crédits qui sont inscrits dans votre projet de budget concernant l'amélioration des voies navigables.

Permettez-moi de faire état d'un cas particulier qui a une valeur exemplaire: je veux parler du projet de canalisation de la Meurthe à grand gabarit.

D'ailleurs, en mars dernier, votre prédécesseur, M. Joël Le Theule, que nous avons invité à Nancy, avait déclaré qu'il avait été impressionné par les intérêts multiples que présentait cette réalisation, ce projet ne visant pas seulement à canaliser la Meurthe, mais à aménager, dans le sens le plus large du terme, toute la vallée.

En effet, ce projet permettrait, d'une part, d'assurer le maintien et le développement des industries chimiques actuelles qui pourraient, dans de bonnes conditions, s'approvisionner en calcaire et exporter leur production et, d'autre part, de rentabiliser les importants travaux réalisés sur la Moselle canalisée en créant une antenne apportant un nouveau trafic.

Il permettrait également, d'abord, de libérer plusieurs centaines d'hectares actuellement situés en zones inondables et de les transformer en zones industrielles; ensuite, d'abaisser le niveau des crues de la Meurthe dans l'agglomération nancéienne et d'améliorer l'hygiène dans la traversée de Nancy; enfin, de réaliser un aménagement paysager des rives et de créer dans la traversée de la ville des zones de loisirs liées à l'eau, c'est-à-dire de réhabiliter la rivière dans la traversée de l'agglomération.

En outre, l'abandon de l'emprise du canal actuel permettrait de créer une voie rapide urbaine nord-sud absolument indispensable sans aucune expropriation et sans problèmes techniques majeurs, cette voie rapide permettant de revitaliser tout le secteur de l'est de Nancy et de la banlieue.

Il est rare qu'un projet recueille d'une façon aussi nette un tel assentiment. C'est pourquoi on ne comprend pas que tant d'aléas aient retardé son exécution.

Le dernier rapport de l'assemblée générale de l'association des chargeurs de la Moselle place à nouveau cette réalisation au premier rang de nos préoccupations. Depuis des années, toutes les réponses ministérielles, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, soulignent unanimement l'intérêt de cet aménagement global.

La Moselle a été mise au gabarit international de manière à désenclaver la Lorraine. Il reste cependant à aménager la section Frouard-Dombasle pour relier la zone lorraine d'exploitation du sel au réseau fluvial à grand gabarit, ce qui — comme je l'ai souligné il y a quelques instants — conditionne le maintien et le développement des salines et soudières qui y sont implantées.

Il ne faut pas oublier que la production et la chimie du sel procurent et induisent le plus grand nombre d'emplois dans ce secteur de Meurthe-et-Moselle. C'est d'autant plus important que notre région a connu, voilà quelques années, une grave crise de l'emploi due à la crise de la sidérurgie et qu'une nouvelle chute de l'emploi dans l'industrie chimique traumatiserait une région déjà particulièrement éprouvée.

La canalisation de la Meurthe a été inscrite en 1971 au VI^e Plan.

La déclaration d'utilité publique date du 16 novembre 1973 et a été renouvelée pour cinq ans par arrêté du 19 octobre 1978.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, quand je vous ai entendu dire qu'on allait mettre en chantier un projet qui avait été déclaré d'utilité publique en 1978, je n'ai pas pu m'empêcher de faire la comparaison avec ce projet dont la déclaration d'utilité publique date du 16 novembre 1973. Cela fait donc neuf ans que le projet a déjà reçu sa première consécration officielle et l'unanimité en sa faveur ne s'est jamais démentie.

A l'unanimité, le conseil régional de Lorraine a demandé, le 1^{er} octobre 1979, que la canalisation de la Meurthe de Frouard à Dombasle soit engagée dans le cadre du VIII^e Plan.

Le 30 mai 1980, à nouveau, le district urbain de Nancy a confirmé sa détermination d'apporter son concours financier à l'aménagement de la vallée de la Meurthe entre Frouard et Dombasle.

Ainsi, monsieur le ministre, la volonté locale de mener à bien ce projet s'est clairement exprimée à de nombreuses reprises. Il vous appartient maintenant de proposer un montage financier et un planning de réalisation.

En d'autres termes, je compte sur vous, monsieur le ministre, pour réaliser les promesses de vos prédécesseurs.

Puisque aujourd'hui, monsieur le ministre, j'ouvre à nouveau, si j'ose dire, le catalogue des promesses non tenues en Lorraine, je voudrais, dans un autre domaine — celui des routes — vous rappeler les engagements concernant la réalisation à deux fois deux voies de la nationale n° 4.

Je ne veux pas revenir sur les polémiques soulevées en 1970 par le tracé de l'autoroute A 4 qui relie Paris—Reims—Metz—Strasbourg. Ce tracé, adopté malgré les avertissements de nombreux élus, a abouti, après plusieurs années d'exploitation, à un bilan financier catastrophique. Le tracé de cette autoroute a résulté d'une décision politique et a été établi sans tenir compte des nécessités économiques de la Lorraine dans son ensemble.

A l'époque, le Gouvernement s'était engagé, en contrepartie, à réaliser dans le même temps la liaison directe Paris—Strasbourg : la R. N. 4 à deux fois deux voies.

Je n'ai pas l'intention de rappeler ici toutes les déclarations ministérielles qui prévoyaient une réalisation rapide de ce projet. Pour bien situer les choses, je rappelle seulement que, le 1^{er} juin 1970, M. le préfet nous donnait connaissance des décisions du Gouvernement.

Selon les propres termes du ministre de l'équipement : « Tous les travaux et aménagements qui seraient effectués dans les prochaines années se situent dans la perspective d'un aménagement à quatre voies de la route nationale 4, dont il y a tout lieu de penser qu'il sera mené à bien à une date proche de l'achèvement de l'autoroute Paris-Est. » Il est difficile d'être plus net.

Or, l'autoroute Paris-Est a été inaugurée il y a quatre ans par le Président de la République.

Dans les 200 kilomètres de la traversée de la Lorraine, 50 kilomètres seulement ont été réalisés en dix ans. Je vous laisse le soin de conclure.

Ce qui est dramatique, c'est que cette route est incontestablement l'une des plus meurtrières de France. Il ne se passe guère de semaine sans que la presse se fasse l'écho d'accidents mortels. La population est de plus en plus scandalisée par la lenteur de cette réalisation. Des pétitions circulent, des lettres sont publiées dans la presse.

Il est certain que tous les utilisateurs sont hostiles à toute tentative de déviation qui les ramènerait, d'une façon ou d'une autre, sur l'autoroute de Paris-Est.

Il n'y a pas de demi-mesure. Ce qu'il y a de grave, c'est que certains accusent les élus de s'être désintéressés de cette situation, alors que nous n'avons cessé d'intervenir et d'obtenir des promesses, qui, malheureusement, ne sont jamais réalisées.

Tous les Lorrains sont concernés par ce problème et j'ai encore en mémoire le témoignage d'un utilisateur qui emprunte régulièrement la R. N. 4. Il écrivait récemment :

« Sur la route à longueur d'année pour mon travail, j'emprunte cette voie devenue la hantise d'une foule d'automobilistes : saturation permanente de voitures et de poids lourds, imprudences constantes de chauffeurs, las de cette situation et prenant des risques ; certains en arrivent à provoquer de véritables hécatombes. On ne peut plus rester passif devant un tel état de fait. »

Monsieur le ministre, je ne puis accepter le rythme actuel des travaux. Tout dernièrement encore, j'ai demandé au conseil régional de Lorraine des précisions sur le planning de réalisation sans obtenir de réponse précise.

Lors de sa visite à Nancy, le président Georges Pompidou avait déclaré : « La R. N. 4 doit être transformée en voie express. » Depuis, M. le ministre des transports a déclaré : « Ce n'est pas parce que l'autoroute A 4 est déficitaire que l'on renoncera à améliorer la R. N. 4. L'engagement du président Pompidou sera tenu. »

Une fois de plus, aujourd'hui, nous vous demandons : quand ?

La Lorraine traverse une période difficile : crise de la sidérurgie, du textile, de la cartonnerie et j'en passe.

Nous avons des atouts et vous les connaissez, monsieur le ministre : situation géographique, population sérieuse, stable et travailleuse.

Nous avons besoin de superstructures. Nous attendons depuis longtemps des investissements qui sont loin d'atteindre l'ampleur de ceux qu'ont prévus d'autres plans régionaux.

Tout à l'heure en vous écoutant, monsieur le ministre, j'ai remarqué avec une particulière inquiétude que vous n'aviez pas cité la R. N. 4 dans la liste des routes mises à quatre voies actuellement en chantier.

Nous ne demandons pas de faveur, monsieur le ministre, mais seulement le respect des promesses et des engagements pris depuis longtemps. (Applaudissements.)

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

M. Louis Longequeue. Monsieur le ministre, voilà un an, au cours du débat budgétaire relatif au programme routier, je faisais part à votre prédécesseur, M. Joël Le Theule, d'une double inquiétude concernant, d'une part, l'insuffisance des crédits consacrés en 1980 au développement du réseau routier national et, d'autre part, la situation préoccupante de cet axe de desserte essentiel que constitue la route nationale 20.

S'il n'avait pu apaiser mes craintes quant à l'insuffisance des dotations budgétaires globales affectées en 1980 au réseau routier, M. Le Theule avait bien voulu, notamment à l'occasion de sa venue à Limoges quelques semaines après le débat budgétaire, me préciser que la mise à deux fois deux voies de la route nationale 20 sur l'essentiel de son parcours constituait l'une des priorités de son ministère. Il m'avait également indiqué que cette priorité se trouvait renforcée par les décisions prises par le Gouvernement en ce qui concernait, d'une part, la poursuite de l'exécution du plan Massif central, d'autre part, la mise en place du plan de développement du Grand Sud-Ouest. Enfin, j'avais obtenu du ministre l'engagement que les travaux de la déviation de la route nationale 20 dans la traversée de Limoges seraient ouverts dès le début de l'année 1981.

Je dois aujourd'hui revenir sur ces questions, car je ne crois pas inutile d'appeler avec insistance votre attention sur ce problème des routes nationales. Je constate, en effet, à nouveau, que les crédits que vous prévoyez au titre du budget de 1981 pour les investissements routiers, tant en rase campagne qu'en milieu urbain, sont très loin de suivre non seulement l'évolution des besoins, mais même une simple actualisation monétaire. Si les crédits de paiement de votre budget augmentent d'environ 10 p. 100, ce qui traduit à l'évidence un recul en francs constants, les autorisations de programme marquent un recul très sensible, de l'ordre de 20 p. 100. Il s'agit là, monsieur le ministre, d'une politique qui va résolument à l'encontre de toutes les déclarations faites au nom de l'aménagement du territoire, car elle conduira à isoler encore davantage des régions qui n'ont pas eu la chance de bénéficier d'un programme autoroutier pour des raisons qui n'avaient souvent pas grand-chose à voir avec une mesure exacte de leurs besoins.

Ce recul des moyens financiers accentue mes inquiétudes quant à la rapidité de la réalisation, aux termes des engagements déjà pris, de la mise à deux fois deux voies de la route nationale 20. Je dois vous dire à ce sujet que j'ai été très désagréablement surpris de constater que des documents cartographiques officiels émanant de votre ministère, dont l'un est d'ailleurs repris dans le fascicule budgétaire que vous nous avez remis pour la présentation de la loi de finances de 1981 sous forme de budget de programmes, négligent de faire figurer la route nationale 20 parmi les axes dont la mise à deux fois deux voies est en cours ou même prévue.

Je remarque que les documents officiels sont repris par des revues, elles-mêmes officielles, comme la revue *Bureaux-Province*, éditée avec l'assentiment de la direction de l'aménagement du territoire, qui reprend ce plan où le centre de la France est absolument vide, vide d'autoroutes, mais aussi de routes à deux fois deux voies. Cette revue porte cette référence : « ABP - source : ministère des transports - DRCC, mars 1980. »

Le document est le même que celui qui figure dans la présentation du budget sous forme de budget de programmes.

Mon inquiétude est encore plus grande, monsieur le ministre, car je vous ai entendu tout à l'heure citer la liste des routes qui seraient portées à deux fois deux voies. Vous avez cité la

route nationale 9 dans le Massif central, mais vous avez omis la route nationale 20. Pourtant, la route nationale 9 aura la chance d'être doublée par une autoroute, alors que la route nationale 20 n'aura pas cette chance pour ce siècle et peut-être même pour le siècle prochain.

Je veux croire qu'il ne s'agit là que d'un simple oubli ou d'une erreur administrative dans les documents auxquels j'ai fait allusion. Je souhaiterais simplement avoir confirmation de votre part que cette omission sera rectifiée et que les engagements pris seront respectés.

Vous savez, en effet, monsieur le ministre, que la route nationale 20 constitue une liaison nationale et internationale de première importance, dont l'état technique actuel ne correspond absolument plus au trafic qui y est enregistré. Depuis plusieurs années, les parlementaires des quatorze départements irrigués par cette route et représentant tous les groupes politiques ont appelé l'attention des pouvoirs publics sur l'impérieuse nécessité de la modernisation de cet axe routier. En mars dernier, un colloque avait lieu sur ce thème à Limoges, et le directeur des routes de votre ministère avait bien voulu faire connaître que la route nationale 20 constituait un des éléments clefs du plan routier du Massif central ainsi que du plan du Grand Sud-Ouest et que sa mise à deux fois deux voies était un des objectifs fondamentaux des prochaines années.

Il est devenu absolument indispensable que les projets techniques actuellement prêts — je pense notamment, et j'espère ne pas être démenti, à la déviation de Limoges, mais aussi à celle d'Argenton-sur-Creuse et à un certain nombre de tronçons situés entre Vierzon et Montauban — donnent lieu dès 1981 à l'engagement des travaux correspondants. Je souhaiterais, à ce titre, que vous puissiez m'indiquer avec précision le programme et le calendrier que vous envisagez pour la réalisation de la déviation de Limoges, d'une part, sur la partie située au sud de la ville et incluant la traversée de la Vienne, d'autre part, sur sa partie nord, hélas ! beaucoup plus lointaine.

J'espère donc vivement que les crédits affectés à la modernisation de la route nationale 20 seront, en 1981, à la hauteur des besoins et des affirmations réitérées des responsables gouvernementaux concernant la priorité accordée à cet objectif.

A ce propos, je voudrais dire quelques mots du plan routier Massif central, dont les orientations ont été définies ces jours derniers. Le Limousin, une fois encore, me paraît avoir été traité en parent pauvre, notamment dans le domaine routier. Si je prends les chiffres actuellement connus, il semble que l'Etat investira au titre du plan Massif central plus d'un milliard de francs, dont 650 millions pour les autoroutes et 400 millions pour les routes nationales. Le Limousin ne bénéficiant d'aucun programme autoroutier, il ne participera donc qu'à la seconde enveloppe et, si mes informations sont exactes, à concurrence de 20 p. 100 seulement.

Faisons nos comptes : 80 millions de francs sur plus d'un milliard, la portion est bien congrue.

Or la restructuration de la route nationale 20 doit être accompagnée des travaux d'aménagement nécessaires aux routes nationales qui constituent le réseau essentiel de notre région. Deux axes principaux sont concernés : la route Centre Europe-Atlantique, notamment sur le tronçon Limoges-Angoulême, mais aussi sur la partie de la route nationale 147 comprise entre Limoges et Bellac, dont la dégradation s'accroît rapidement, la route nationale 21 entre Limoges et Agen. Cette dernière est, en effet, un axe de liaison indispensable entre le Massif central et le Sud-Ouest et, si ces deux régions bénéficient, à juste titre, d'une priorité dans les préoccupations d'aménagement du territoire du Gouvernement, il ne faudrait pas songer uniquement à leur liaison avec Paris, mais aussi à leur jonction, ce qui représente une nécessité économique.

Vous ne m'en voudrez pas, monsieur le ministre, d'insister à propos du vote de votre budget sur le dossier particulier que constitue l'aménagement de la route nationale 20 ; si je le fais, c'est que je crois profondément qu'il s'agit là d'une question d'intérêt national, dont la solution, trop longtemps différée, engendre aujourd'hui des conséquences économiques graves. Il n'y a plus désormais de temps à perdre et il est indispensable qu'au terme du VIII^e Plan, que nous abordons maintenant, ce problème soit définitivement réglé. (Applaudissements.)

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

M. René Touzet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans la conjoncture présente, il peut paraître normal que le Gouvernement veille à ce que le budget ne participe pas, d'une manière active, à l'aggravation de l'inflation.

Cet objectif peut, naturellement, s'appliquer au budget des transports, c'est-à-dire à ce qui a trait, en particulier, aux moyens affectés à l'infrastructure routière.

C'est justement sur ce chapitre que portera mon intervention, monsieur le ministre, car la stabilité des moyens financiers concernant les voies routières ne peut en aucun cas se justifier. Bien que le comité des transports du VIII^e Plan ait prévu une réduction du taux de croissance des trafics, qui semblerait *a priori* apporter une caution à la stagnation des crédits, le comité de l'aménagement du territoire estime, pour sa part, qu'il existe des retards locaux et régionaux.

Je me rallie plus volontiers à cette dernière analyse. Il est bien exact, en effet, que certaines régions souffrent encore d'une infrastructure vétuste et inadaptée. Compte tenu que 70 p. 100 du trafic voyageurs et plus de 50 p. 100 du trafic marchandises transitent par la route, la faible progression des crédits affectés aux routes paraît notablement insuffisante au regard de la progression du coût des travaux et ne pourra se traduire que par une diminution importante du volume de ceux-ci.

Une région mal desservie est d'abord contournée, puis délaissée, puis oubliée et pour finir devient sous-développée.

Force est de constater que les difficultés d'accès sont à l'origine du dépeuplement et de l'exode dont souffrent un certain nombre de départements français.

A ce point de vue, le département de l'Indre n'est pas, croyez-le bien, épargné. Chaque année, il perd régulièrement 1 000 habitants. C'est un exemple significatif et les élus y sont très sensibilisés.

Il serait illusoire d'espérer parvenir à sa revitalisation sans rompre l'enclavement qui le caractérise, sans prendre les mesures nécessaires pour le doter d'une bonne infrastructure routière.

Des plans routiers régionaux ont fait l'objet d'actions prioritaires. Tel a été le cas du plan breton, du plan « Massif central », du plan « Sud-Ouest » et demain sans doute du plan Poitou-Charentes qui semble se préciser, pour ne citer que ceux-ci.

Que peut-on alors espérer pour les axes non classés prioritaires et reconnus néanmoins d'intérêt national ? Je pense, bien sûr, après mon collègue Longuequeue à la RN 20 entre Vierzon et Limoges, cet artère vitale pour nous qui traverse du Nord au Sud mon département de l'Indre.

Il apparaît, en effet, aberrant et difficilement concevable en ce qui concerne le plan « Massif central » que la région limousine puisse être désenclavée sans aménagement en voie rapide de cette portion de la RN 20.

Une telle omission dénoterait une lacune certaine de l'étude et de l'établissement du plan « Massif central ».

Alors, monsieur le ministre, pourriez-vous m'indiquer si cet aménagement est réellement inclus dans le plan du désenclavement du Massif central ?

Dans la portion que j'ai citée, entre Vierzon et Limoges, la mise à deux fois deux voies de la RN 20 s'avère des plus urgentes. Cet aménagement va d'ailleurs dans le droit fil de ce que vous nous avez dit cet après-midi, sans toutefois nommer la RN 20.

La première tranche de travaux entre Châteauroux et Lothiers est en cours de réalisation. Je n'ignore pas, monsieur le ministre, que vous vous êtes engagé devant l'Assemblée nationale, en répondant à mon collègue le député Michel Aurillac, à financer la fin de cette première tranche pour 1981. Je pense que vous allez me le confirmer, et je vous en sais gré.

Vous vous êtes également engagé, et je tiens à vous en remercier, à apporter pour 1981, 6 300 000 francs pour débiter les travaux du contournement d'Argenton-sur-Creuse, point noir des plus dangereux et hélas ! trop célèbre, mais vous avez assorti votre engagement d'une participation équivalente de la région.

Même si le conseil régional de la région Centre a déjà accepté le principe de sa participation à cette opération, vous me permettez, monsieur le ministre, de vous faire part à la fois de ma surprise et de ma réticence pour ce procédé de financement destiné à un axe routier dont on ne peut nier l'importance nationale.

Il n'est pas équitable de lier la réalisation complète d'une semblable opération à la participation forcée des régions, compte tenu de son utilité économique, de son coût élevé et des moyens limités des régions.

J'ai pour ma part le sentiment, et j'ajoute que ce sentiment est partagé par nombre d'élus que mon département, le plus faible de la région Centre, déjà écarté des projets autoroutiers, ne semble avoir bénéficié, ni des mêmes dotations, ni des mêmes attentions que certaines autres régions.

Monsieur le ministre, votre prédécesseur, M. Joël Le Theule, avait également prévu sur cette RN 20 des crédits d'étude pour la déviation de Vatan dont la traversée devient de plus en plus difficile pour la circulation automobile, et de plus en plus dangereuse pour les piétons. Pouvez-vous me confirmer que dans votre budget, il est prévu la poursuite de cet engagement pour cette déviation tant attendue ?

Avant d'en terminer, je voudrais aborder le problème des routes nationales transférées aux départements et des charges d'entretien qui en résultent pour ceux-ci.

Je sais que vous-même, monsieur le ministre, êtes sensible à ce problème puisqu'en seconde délibération devant l'Assemblée nationale, vous avez proposé une augmentation de la subvention à reverser aux départements pour le réseau des routes nationales transférées, de 51 millions de francs.

Mais malgré ce point positif, nous sommes obligés de constater que le chiffre qui nous était proposé dans le projet de loi de finances pour 1981 était très exactement identique à celui de l'an dernier.

Et même avec les 51 millions de francs qui ont été accordés devant l'Assemblée nationale, apport non négligeable, on ne pourra pas régler pour autant la situation qui est faite aux départements. Le pourcentage d'augmentation sera encore cette année très inférieur au pourcentage d'augmentation du coût des travaux. L'écart continue donc de se creuser et les départements vont se trouver alors devant une alternative : soit diminuer le volume de leurs travaux routiers ; soit, pour les maintenir, voter une imposition qui risque, à terme, de devenir insupportable pour les contribuables.

En conclusion, monsieur le ministre, je vous dirai que les économies réalisées au sein des budgets ne doivent pas avoir pour résultat de laisser certaines régions mal desservies par un réseau routier mal adapté et de faire supporter à leurs habitants les nuisances diverses qui en découlent.

Je voudrais également attirer votre attention sur les conséquences de la diminution des travaux routiers sur la vie de nos entreprises de travaux publics. La diminution du volume des travaux ne pourra malheureusement se traduire que par une augmentation du chômage dans cette branche d'activité.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de porter la plus grande attention aux problèmes que je viens de vous exposer, et il me serait agréable que vous m'apportiez des réponses aussi précises que possible aux questions que je vous ai posées. (*Applaudissements.*)

(M. Pierre-Christian Taittinger remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER,
vice-président.

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

M. Jean Chérioux. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je saisis l'occasion qui m'est offerte aujourd'hui, dans le cadre de ce débat sur le budget du ministère des transports, pour aborder un problème sur lequel je souhaite tout particulièrement attirer l'attention du Gouvernement.

Les diverses subventions accordées à la S. N. C. F. — je n'y insiste pas — représentent une grosse partie de vos crédits, monsieur le ministre.

Et c'est la S. N. C. F. qui est l'objet de mon propos. Je veux, en effet, en accord avec les élus parisiens de mon groupe, élever à nouveau une vive et ferme protestation contre le projet de transfert à Lyon du service des approvisionnements de cette société nationale.

A l'heure où la S. N. C. F., après avoir obtenu des résultats légèrement excédentaires à la suite de la signature du contrat de programme de 1979, connaît à nouveau en 1980 un déficit que l'Etat sera dans l'obligation de combler, on peut s'interroger sur l'opportunité d'engager cette entreprise publique dans une opération qui risque de s'avérer particulièrement onéreuse : le transfert du service des approvisionnements va nécessiter, en

effet, l'achat et l'aménagement d'un immeuble, un programme de relogement du personnel, le versement d'indemnités et le reclassement des personnes qui refuseront de suivre le service décentralisé.

Or, ce service, qui est installé actuellement à Paris dans le 15^e arrondissement, emploie 890 personnes.

Il n'est pas évident qu'une telle dépense de temps, d'énergie et de moyens n'eût pas été plus utilement employée à d'autres fins.

Les élus parisiens ne manquent pas également de s'inquiéter d'une politique de décentralisation excessive qui finit par affecter gravement l'économie de la région parisienne. Certes, je ne ferai pas passer notre région pour une région déshéritée — ce qu'elle n'est pas — mais les problèmes de l'emploi y sont sensibles comme partout ailleurs. Et nous constatons surtout que les suppressions successives d'emplois, surtout administratifs, se font de plus en plus nombreuses, notamment à Paris *intra muros*, aggravant ainsi l'hémorragie d'activités et de population dans la capitale.

En outre, on peut s'interroger sur la destination finale de cette décentralisation. Lyon était-elle bien l'agglomération où cette opération était la plus nécessaire ? Il est vrai que les préoccupations d'ordre économique ne sont pas nécessairement celles qui sont à l'origine de cette décision.

Quoi qu'il en soit, le transfert ainsi envisagé risquerait de provoquer de très nombreuses perturbations à la fois sociales et économiques que je ne puis passer sous silence.

Socialement tout d'abord, c'est, je le rappelle, plus de 800 personnes qui sont concernées. Ce sont 800 agents, 800 familles qui se sont installés à proximité de leur lieu de travail, quelquefois à quelques centaines de mètres, la moitié à Paris, les autres en proche banlieue. Ce sont autant de familles qui devront faire un choix, celui de quitter, éventuellement, le foyer qu'elles ont créé ; ce sont autant de familles et de personnes que vous serez obligé de reloger si l'opération est réalisée.

J'ajoute que 90 p. 100 — je dis bien « 90 p. 100 » — des conjoints de ces personnels exercent une activité professionnelle à Paris ou dans la région parisienne. Si ces agents sont amenés à quitter Paris, que deviendront leurs conjoints ? Seront-ils obligés de quitter leur travail ? Serez-vous en état de leur donner la possibilité de trouver un travail dans la région lyonnaise ?

Il ne faut pas oublier non plus les difficultés qui pourront surgir dans la poursuite des études des enfants, celles qui naîtront de l'adaptation à un nouvel environnement et de l'éloignement des familles.

Ce serait faire preuve d'une grande légèreté et d'une grande indifférence que de sous-estimer ces problèmes humains qui se poseront avec acuité.

Mais il est d'autres difficultés non moins importantes que soulèverait ce transfert ; elles sont d'ordre économique.

Malgré la promesse de laisser subsister à Paris une antenne du service décentralisé — mais alors quel en serait le rôle ? — il est à craindre, et nous le craignons fortement, qu'une partie des nombreuses entreprises travaillant en sous-traitance pour le service d'approvisionnement de la S. N. C. F. et qui sont installées en région parisienne ou dans le Nord de la France, ne voient leur place sur ce marché se réduire au profit d'entreprises géographiquement plus proches et pour lesquelles les coûts de transport seront minorés. Pour les petites entreprises, cela pourrait représenter une gêne considérable.

Cette inquiétude est profondément ressentie par les 3 000 entreprises qui sont traditionnellement les fournisseurs du service, installées dans la région parisienne, mais aussi par 600 entreprises du Nord, en particulier des Ardennes, où beaucoup travaillent en sous-traitance pour la S. N. C. F.

Le Nord est aussi une région où les problèmes d'emploi ne manquent pas d'acuité.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, et parce que nous souhaitons ardemment qu'il soit mis un terme à un projet inconsidéré, mes amis parisiens et moi-même nous voyons dans l'obligation de refuser d'adopter les crédits du titre IV de votre budget.

Nous ne le faisons pas pour le plaisir d'émettre un vote négatif, encore moins — vous le savez bien — pour vous être désagréable.

Ce vote négatif a un sens précis : il est une invitation très ferme et très pressante des élus parisiens à l'adresse du Gouvernement pour qu'il revienne sur une décision aussi anti-économique que socialement injuste.

Puisse leur appel être enfin entendu ! (Applaudissements.)

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

M. Michel Crucis. Dans la dernière lettre du ministre des transports vous avez, monsieur le ministre, intitulé votre article : « Le transport routier, maillon essentiel de l'économie nationale ».

C'est parce que je partage pleinement ce point de vue que je me suis penché avec attention sur le projet de budget des routes pour 1981 bien que je n'appartienne ni à la commission des finances ni à la commission des affaires économiques et du Plan.

Je l'ai fait aussi parce que je suis un élu de l'ouest de la France, région qui, pendant de trop nombreuses années, n'a pas bénéficié de liaisons routières satisfaisantes.

L'analyse à laquelle je me suis livré m'a conduit à trois ordres de réflexion : les premières réflexions concernent le projet de budget des routes dans son ensemble, les autres sont relatives à la desserte routière de l'Ouest atlantique et les troisièmes, enfin, touchent les enclaves — ou les zones d'ombre, si vous préférez — des infrastructures routières de l'Ouest.

Voyons tout d'abord votre projet de budget des routes pour 1981. Ce projet de budget a été très sérieusement étudié par nos rapporteurs spécialisés, nos collègues Josy Moinet pour la commission des finances et Braconnier pour la commission des affaires économiques et du Plan. Je me garderai bien, monsieur le ministre, d'entrer dans le détail des crédits. Je me contenterai de souligner que, par rapport à 1980, si les crédits prévus pour 1981 et destinés aux routes et à la circulation routière sont stables en autorisations de programme, ils n'augmentent que de 7,4 p. 100 en crédits de paiement, soit, en francs constants, une diminution globale des investissements. Seules les autoroutes bénéficient d'un régime privilégié puisque vous nous proposez, en autorisations de programme, une augmentation de 11 p. 100 et une enveloppe d'emprunts en augmentation de 40 p. 100, ce qui est, reconnaissons-le, considérable.

En ce qui concerne l'entretien, le rythme des travaux se ralentit très sensiblement depuis 1975, puisque 1 650 kilomètres étaient réalisés en 1975 et que nous tombons, en 1981, à 510 kilomètres, soit moins du tiers du rythme des travaux d'entretien réalisés il y a cinq ans. Or la circulation routière augmente, comme vous le constatez vous-même dans la lettre dont j'ai fait mention tout à l'heure où vous écrivez : « Le transport routier connaît des taux de croissance deux fois supérieurs aux autres modes de transport ». Et il continuera de croître. Cette même lettre précise en effet que « le comité des transports du VIII^e Plan l'a bien marqué : il continuera de croître de 2 à 3 p. 100 par an selon les hypothèses retenues. »

Monsieur le ministre, je me demande comment vous parvenez à concilier ces données contradictoires : d'une part, une demande que vous reconnaissez vous-même comme devant s'accroître de 2 ou 3 p. 100 dans les années à venir, d'autre part, une offre qui diminue, d'autant que nous notons dans ce domaine un arriéré inquiétant. En rase campagne, la longueur des sections encombrées est passée de 3 590 kilomètres en 1972 — je puise ces chiffres dans vos documents — à 4 770 kilomètres en 1978. Nous régressons donc.

Je ne dirai que peu de choses, tellement l'affaire est connue, de la subvention aux départements pour la remise en état du réseau routier national déclassé. J'ai pris connaissance, comme tous mes collègues, avec infiniment de satisfaction, de l'effort que vous aviez consenti sur ce point particulier devant nos collègues de l'Assemblée nationale, puisque vous avez porté le crédit de 455 millions de francs — identique à celui de l'année dernière — à 506 millions de francs. Mais je constate que l'augmentation n'est que de 11,2 p. 100, donc inférieure à l'augmentation du coût des travaux routiers. Cela ne me paraît pas acceptable, monsieur le ministre.

L'augmentation de la variation de la subvention aux départements a été, de 1975 à 1980, de 131,8, alors que la variation du coût des travaux routiers entre ces deux dates est passée de 100 à 177.

Nous maintenons notre retard, je dirai même que nous l'accroissons.

Pour émettre un jugement plus général sur cette triste opération, nous avons l'impression, nous, conseillers généraux, d'avoir été bernés dans cette affaire. Cela est grave. Je

sais bien, monsieur le ministre, qu'en 1972, l'Etat — ce n'est pas à vous, bien sûr, que je le reprocherai, ni même à votre prédécesseur — n'a jamais promis aux départements de leur verser une subvention qui irait en s'accroissant proportionnellement à l'augmentation du coût des travaux routiers. Mais, dans l'esprit de la majeure partie de nos collègues des conseils généraux, cette perspective était sous-jacente. De sorte que tous les conseillers généraux, ou à peu près, sont persuadés d'avoir été bernés par l'Etat en ce domaine. Il est inconcevable, il n'est pas sage, il est même diabolique de persévérer dans cette erreur, et je pense qu'un gouvernement qui s'honore devrait faire le maximum pour rétablir les choses en l'état.

Je formulerais une observation générale pour en terminer sur cette première partie. Vos orientations me paraissent contestables. L'orientation que vous avez donnée aux investissements est en tout cas contraire aux avis exprimés par le comité des transports du VIII^e Plan. Mon collègue Josy-Auguste Moinet l'a souligné ce matin. Je sais qu'il s'agit là d'une décision qui a été prise au début de l'année par le Gouvernement. Que disait le comité des transports du VIII^e Plan ? « La priorité budgétaire accordée jusqu'à maintenant au réseau des voies rapides s'est accompagnée d'une diminution progressive et importante du rythme de réalisation des renforcements du réseau national. Comme il reste 10 000 kilomètres de routes à traiter, il faudrait quinze ans, au rythme actuel, pour y parvenir. Il conviendrait donc — c'était la conclusion du comité des transports — que priorité soit donnée désormais à la réalisation de ce programme. »

Les départements, il faut s'en souvenir — mon collègue Touzet le disait à l'instant — ne sont pas tous irrigués par des autoroutes ou par des routes à deux fois deux voies.

Ces contradictions me conduisent tout naturellement à une appréciation plus que réservée sur ce projet de budget des routes.

J'en arrive au deuxième point de mon exposé : la desserte routière de l'Ouest atlantique.

Le programme d'action prioritaire n° 5 du VII^e Plan prévoyait — nous le savons tous — le désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central. Son taux de réalisation — je me plais à le souligner — est, à la fin de 1980, de 90 p. 100. C'est un résultat très honorable.

Des progrès très substantiels ont été accomplis et il convient que les élus de l'Ouest remercient ici le Gouvernement et le ministère des transports pour le travail qui a été réalisé dans l'Ouest.

Cependant, le retard de l'Ouest est encore loin d'être comblé. Deux projets chers aux hommes de notre région semblent tout à fait étrangers aux préoccupations gouvernementales. Il s'agit d'abord de la route Centre-Ouest atlantique. Ce projet n'est pour l'instant qu'à l'état d'ébauche.

Un voyage de l'Atlantique à Lyon ou à la Suisse est une entreprise de longue haleine, je dirais presque une entreprise risquée, à tel point que nous sommes obligés, pour nous rendre en Suisse ou dans la région lyonnaise, de remonter, par l'autoroute Aquitaine que nous allons chercher à 200 kilomètres de chez nous, jusqu'à Orléans pour ensuite, par Courtenay, redescendre vers Lyon ou la Suisse, ce qui allonge le trajet de 100 à 150 kilomètres. Pour la liaison Centre-Ouest atlantique, c'est donc un oubli quasi total.

Une autre route à laquelle nous tenons est oubliée, c'est la liaison Nord-Sud, je veux dire la route des estuaires. Oh en parle, mais on ne la réalise pas. Toutes les routes continuent à converger vers Paris, au détriment de nos ports et de nos façades maritimes.

J'en arrive au troisième volet de mon intervention. Il concerne les enclaves ou les zones d'ombre des infrastructures routières de l'Ouest français.

Certes, le plan routier breton, qui date de 1969, a doté cette importante région d'un réseau très enviable de routes à deux fois deux voies. La dotation de 1980 était de 300 millions de francs ; vous l'avez portée — les Bretons vous en remercieront — à 350 millions de francs dans votre projet de budget pour 1981, soit en moyenne, par département — c'est un calcul simpliste, mais qu'un Vendéen doit faire — 87,5 millions de francs.

Certes, les autoroutes qui desservent l'Ouest s'allongent d'année en année. C'est ainsi que dans la région des pays de Loire, quatre départements sont desservis par autoroutes : la Mayenne, la Sarthe, la Loire-Atlantique et le Maine-et-Loire. La région Poitou-Charentes bénéficie également d'une autoroute, l'autoroute Aquitaine, qui atteindra Bordeaux en 1985.

Le bilan semble impressionnant et positif. Il l'est, en effet, et je me plais à le souligner, si ce n'étaient les départements laissés pour compte. Je pense, vous le devinez, monsieur le ministre, à ces zones d'ombre, à ces enclaves auxquelles faisait allusion notre collègue Touzet tout à l'heure, notamment au département de la Vendée qui ne connaît ni route nationale à deux fois deux voies, ni autoroute.

Malgré un solde migratoire positif depuis 1975, une industrialisation récente et dynamique — nous connaissons l'un des taux de chômage les plus bas de France — et un tourisme florissant — nous sommes classés par l'I.N.S.E.E. deuxième département d'accueil des touristes de France — la Vendée se bat seule depuis 1972 pour se doter d'un réseau routier en rapport avec son développement économique.

Nous avons accepté, en 1972, le transfert dans notre voirie départementale de 720 kilomètres de routes nationales déclassées. Leur remise en état absorbe la moitié de notre budget départemental des routes, soit environ 45 millions de francs. La Vendée dépense plus pour son réseau routier que l'Etat pour ses routes, pourtant trois fois moins longues et infiniment plus encombrées par un trafic de poids lourds reliant Nantes à La Rochelle et à Bordeaux ou par un trafic estival reliant Paris à la côte atlantique.

Depuis six ans, l'Etat dépense en moyenne annuelle sur ses propres routes, dans le département de la Vendée, 30 260 000 francs. Je ne puis m'empêcher de comparer ce chiffre aux dotations départementales auxquelles je faisais allusion tout à l'heure, qui bénéficient à nos voisins et amis bretons, dotations quatre fois plus élevées par département.

En conclusion, je porterai une appréciation défavorable sur l'ensemble de votre projet de budget des routes pour 1981, car il traduit une indifférence à peu près totale de l'Etat pour les liaisons routières Est-Ouest, Nord-Sud de nos régions périphériques de l'Ouest atlantique et un désintérêt permanent de l'Etat à l'égard de son réseau routier sur le territoire de la Vendée.

Ces raisons, monsieur le ministre, me font un devoir de ne pas approuver votre budget. Soyez persuadé que c'est à contre-cœur et avec beaucoup de regret que je me vois contraint, pour la première fois, de prendre une telle position. (*Applaudissements.*)

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je demande la parole.

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

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Mes chers collègues, voilà un peu moins d'un an, lors de l'examen du précédent budget, j'interrogeais votre prédécesseur, monsieur le ministre, sur la question des « phares-codes » dont vient d'ailleurs de parler en termes excellents mon ami Henri Caillavet.

C'était alors le début de ce que le ministre de l'époque, M. Le Theule, appelait « l'expérience des codes ». Le Sénat, et Henri Caillavet l'a rappelé, à l'unanimité moins deux voix — ce qui est exceptionnel — a suivi la position que je défendais et a marqué sa désapprobation en adoptant l'amendement que j'avais déposé avec M. Cluzel pour réduire le crédit d'information de la campagne de publicité en faveur de cette expérience.

Je vous rappellerai également que, le 9 avril 1980, interrogeant à nouveau M. Le Theule, celui-ci avait déclaré : « Le Gouvernement n'est pas disposé à revenir sur la mesure prise, mais entend, au contraire, poursuivre l'expérience », propos que je trouvais désobligeant et surprenant à l'égard d'une assemblée comme le Sénat.

Je suis heureux, mon cher ministre, dont je n'oublie pas votre passage, hélas trop bref, mais très remarqué, à notre commission des finances, que vous acceptiez un débat sur ce sujet au lieu de procéder par affirmations préalables aux discussions devant les assemblées parlementaires.

Je vous propose une étude attentive faite avec vous sur l'expérience que vous voulez poursuivre.

Selon votre administration, l'obligation de rouler en codes en ville vise à renforcer la sécurité des piétons. C'est inexact ; de nombreux accidents sont imputables à l'éblouissement par les phares.

La majorité des automobilistes dans les villes constatent que les codes les empêchent d'avertir au croisement des rues et qu'il leur faut recourir aux phares, ce qui est aveuglant.

Le tribunal correctionnel de Grenoble a reconnu, le 29 septembre 1980, que les codes étaient dangereux. Ce tribunal a dispensé de peine un automobiliste reconnu coupable de blessures involontaires à un piéton qu'il avait renversé. Ce faisant, le juge grenoblois a donc implicitement admis le danger que présente l'usage des codes.

Que s'était-il passé, en effet, selon ce jugement ? L'automobiliste avait fait valoir que les véhicules venant en sens inverse l'avaient ébloui, et le piéton lui-même — que vous voulez protéger — avait indiqué que, pour les mêmes raisons, il n'avait pas vu arriver l'automobile.

Monsieur le ministre, vous reconnaîtrez avec moi que le bon sens oblige à tenir compte des faits tels qu'ils sont réellement. Je pourrais d'ailleurs — mais je veux donner un exemple de brièveté — vous citer d'innombrables cas analogues à celui que je viens d'évoquer.

On oublie également — et Henri Caillavet l'a rappelé — que l'obligation d'allumer les codes en ville entraîne un surcroît de consommation d'essence que les experts avaient chiffré à 0,3 p. 100, représentant 60 000 tonnes d'essence par an. Vous ne pouvez contester cette affirmation.

Le bilan, si l'on voulait en faire un, devrait être très complet, ce qui ne fut pas le cas jusqu'à présent.

Ce que je déplore, dans cette affaire, c'est son caractère technocratique, niant toutes les réalités telles que nous les vivons.

Je ne peux pas comprendre que pour cette question, qui touche la vie quotidienne des Français, l'administration se refuse à entendre tout autre avis que le sien. Et pourtant, les avis autorisés ne manquent pas, et le Gouvernement les connaît.

M. Monnier disait, le 12 février 1980, devant l'académie de médecine, « Lorsqu'une longue file de voitures progresse lentement, les unes derrière les autres, les effets fâcheux des codes s'additionnent et la gêne devient insupportable. La sensibilité visuelle s'estompe, l'éblouissement devenant quasi permanent. »

Le professeur Dubois-Poulsen a fait une intervention dans le même sens. J'approuve donc l'amendement de mon excellent collègue Henri Caillavet ainsi que son intervention et je l'ai autorisé à ajouter mon nom au sien.

Les sondages auxquels il a été procédé — puisqu'on aime beaucoup les sondages — prouvent l'hostilité des automobilistes à l'obligation des codes en ville.

Mon cher ministre, nous essayons de nous faire entendre par le Gouvernement depuis un an. Le Parlement, vous le pensez bien, ne prendrait pas cette position s'il savait qu'il est à contre-courant de l'opinion des Français. Malgré tout cela, toutes ces preuves et tous ces votes, votre administration n'a pas voulu entendre les critiques que nous émettions au nom de la grande majorité de nos concitoyens.

Votre prédécesseur, M. Le Theule, avait annoncé au printemps dernier la poursuite de l'expérience. Il l'avait fait à la veille du débat au Sénat, ce qui était pour le moins surprenant.

A la veille également du débat devant l'Assemblée nationale, vous avez pris une position assez semblable, ce qui m'étonne de votre part, je vous le dis franchement.

Je désire savoir combien d'années vous allez poursuivre ce que vous appelez une expérience. Je souhaite, pour ma part, que vous laissiez la liberté aux automobilistes. Pourquoi ? Pour de multiples raisons. L'éclairage des villes, des rues et des routes diffère ; en tenez-vous compte ? Une expérience comme celle-là devrait en tout cas exiger que l'on en tienne compte ; or, tel n'est pas le cas. L'éclairage des codes n'est pas toujours le même, vous le savez bien. Le sait-on dans votre administration ? Certains éclairages sont plus ou moins intolérables à la vue.

Si vous vous obstinez à poursuivre cette expérience, il faudrait alors exiger une vérification régulière des codes. Les usagers accepteraient-ils ? J'en doute. Vos services sont-ils en mesure d'assurer tous les six mois cette vérification ? Je suis sûr que non. Si vous voulez maintenir l'expérience, êtes-vous en mesure d'obtenir une application de votre décision ? Je ne le pense pas.

Les services de police sont déjà débordés par leurs tâches. Croyez-vous qu'ils accepteraient de verbaliser ? Non, bien entendu.

D'ailleurs certains l'ont laissé entendre ; ils ne le feront pas. Rien n'est plus dangereux que de prendre des décisions qui ne peuvent pas être appliquées.

Vous êtes un homme dont j'ai toujours apprécié l'intelligence, la pondération et le bon sens. Je vous ferai donc confiance pour procéder à bref délai à une étude objective et raisonnée de cette mesure et, je l'espère, empêcher la poursuite de l'expérience afin de tenir compte de la volonté des élus, parlementaires, municipaux et régionaux.

Ecoutez ce que dit le Sénat. Vous en avez été membre, votre père également. Vous ne pouvez pas négliger l'opinion de la Haute Assemblée. (*Applaudissements sur de nombreuses trèves.*)

M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial. Très bien !

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

M. Raymond Dumont. Notre pays a connu, l'été dernier, le plus puissant mouvement social des marins-pêcheurs de son histoire.

Pendant plusieurs semaines, la quasi-totalité des marins à la pêche industrielle et artisanale a mené une action en commun.

Pour que ces hommes, habitués à un rude labeur, se mettent ainsi en colère et abandonnent le travail, il fallait qu'ils eussent de solides raisons.

Le mouvement partit de Boulogne-sur-Mer, où les armateurs prétendaient réduire de vingt-deux à dix-huit le nombre des membres des équipages des grands chalutiers et amputer les rémunérations des marins, lesquelles sont calculées en pourcentage des ventes du poisson pêché.

Tout comme l'auraient fait en de semblables circonstances les salariés de l'industrie et du commerce ou les agriculteurs, les marins-pêcheurs réagirent vivement. Le mouvement s'étendit non seulement aux équipages des autres ports de pêche industrielle, mais également aux marins de la pêche artisanale.

Cette solidarité dans l'action s'explique par le fait que les uns et les autres partagent le sentiment, très net et justifié, qu'au-delà des revendications immédiates ou spécifiques à chaque catégorie, c'est leur avenir et celui des pêches maritimes qui sont en cause.

Après avoir déclaré, dans un premier temps, que ce conflit ne le concernait pas, votre prédécesseur essaya de noyer le poisson — si je puis m'exprimer ainsi —, de diviser le mouvement, de laisser « pourrir » la grève, de dresser les vacanciers, les plaisanciers et les travailleurs des activités en aval de la pêche contre les marins-pêcheurs, ce qui constitua une singulière façon d'œuvrer à la « cohésion nationale » que M. le Président de la République fait mine d'appeler de ses vœux.

Au lieu d'entamer de véritables négociations, le Gouvernement lança la marine de guerre contre les bateaux de pêche ; il s'en fallut de peu que l'on n'ait à déplorer des conséquences fatales. Les forces de répression chargèrent sans ménagement les pêcheurs qui manifestaient, ce qui est une façon toute originale de concevoir la concertation.

L'attitude gouvernementale a laissé, permettez-moi de vous le dire, monsieur le ministre, beaucoup d'amertume et de rancœur parmi les marins-pêcheurs et les populations des zones côtières.

Vous auriez tort de croire que le conflit est maintenant réglé. On vient de le voir avec le vote des marins bouonnais qui, le 20 de ce mois, ont, à une majorité de 60 p. 100, rejeté la proposition de réduction des effectifs formulée par les armateurs.

L'accident survenu sur un chalutier bouonnais, le *Louis Evrard*, blessant sérieusement un marin, confirme, si besoin était, que le travail dangereux des pêcheurs le serait plus encore demain avec des équipages réduits à dix-huit ou dix-neuf personnes.

Les armateurs, faisant preuve d'une intransigeance bornée, exercent un chantage inadmissible sur les équipages, menaçant de désarmer plusieurs bâtiments.

Les sénateurs communistes réaffirment leur solidarité avec les marins-pêcheurs, qui entendent préserver leur emploi, leurs conditions de travail et, par conséquent, la sécurité.

Qui oserait prétendre que les marins-pêcheurs sont des nantis défendant des privilèges ? Leur action est conforme à l'intérêt national.



En 1979, les marins-pêcheurs étaient un peu plus de 25 000. Leur activité assure du travail à plusieurs dizaines de milliers d'autres personnes : ouvriers de la marée, de la salaisonnerie, des conserveries, des industries du froid, mareyeurs, transporteurs, commerçants, détaillants. On estime que l'emploi de plus de 100 000 personnes dépend, en totalité ou en partie, de l'activité des marins-pêcheurs.

Or, de fin 1976 à 1979, le nombre de ces derniers a diminué de plus de 2 000. Celui des bateaux pratiquant les différentes formes de la pêche industrielle — pêche hauturière, pêche thonière et grande pêche — a régressé de moitié. Le tonnage de la production des produits de la mer ramenés recule d'une année sur l'autre.

Ces tendances ne peuvent qu'aggraver le problème de l'emploi déjà si préoccupant. Les perspectives apparaissent plutôt sombres. Le rapport établi par le groupe de travail « mer et littoral » dans le cadre de la préparation du VIII^e Plan envisage comme possible la disparition de 8 000 emplois directs et de 40 000 à 50 000 emplois induits dans le secteur des pêches maritimes.

Dès à présent, la valeur des produits de la mer importés par notre pays dépasse celle de notre production nationale : 4 100 millions de francs contre 3 800 millions. Notre balance commerciale avec l'étranger a été, en 1979, déficitaire de plus de 3 milliards de francs, 3 085 millions très précisément. Cela représente, pour donner une idée, pas loin du dixième de la fameuse facture pétrolière que nous devons aux pays de l'O.P.E.P.

La France possède de larges façades maritimes, ses gens de mer ont de solides traditions. Elle pourrait et devrait produire bien davantage. Elle pourrait et devrait enregistrer une balance excédentaire du commerce extérieur des produits de la mer. Pourquoi n'en est-il pas ainsi ? Pourquoi nos pêches maritimes connaissent-elles une crise grave ?

On incrimine, d'ordinaire, l'épuisement des ressources halieutiques, l'éloignement et les difficultés d'accès aux lieux de pêche et, bien entendu, la hausse très sensible du prix des carburants. Nous ne méconnaissons pas ces difficultés, mais nous affirmons que la politique menée par le Gouvernement, bien loin de contribuer à les résoudre, ne fait que les aggraver.

Les mesures arrêtées par le conseil des ministres du 2 avril 1980 sont, dans une large mesure, à l'origine des conflits de l'été dernier.

En effet, le Gouvernement a décidé de subordonner l'aide aux armements à l'acceptation par eux d'un certain nombre d'engagements, notamment celui d'améliorer la rentabilité des navires. C'est inciter les armateurs, qui y sont d'ailleurs tout disposés, à s'en prendre aux rémunérations et aux conditions de travail des marins-pêcheurs. Tel est le sens des mesures que les armateurs, Bouonnais en tête, ont tenté d'imposer dès le mois d'août.

Par ailleurs, en leur proposant des prêts participatifs du Trésor pour les implantations à l'étranger, les mesures gouvernementales ont incité ces mêmes armateurs à opérer un ré déploiement géographique, à constituer des « bases avancées » : le poisson serait débarqué et travaillé non plus en France, mais dans des ports étrangers, en Grande-Bretagne, en Irlande ou en Afrique, où les salaires sont plus bas, l'exploitation des travailleurs plus poussée.

Privés d'apports suffisants de prises ramenées par les navires français, que deviendraient nos ports, tel Boulogne, premier marché continental du poisson ?

Les mesures décidées par le Gouvernement encouragent enfin les armateurs à vendre des bateaux à des sociétés qui sont établies à l'étranger et dans lesquelles les capitaux d'origine française occupent une part importante.

En revanche, le Gouvernement a refusé avec entêtement d'augmenter l'aide au gazole pêche moteur qui était réclamée de toutes parts. Cette aide n'a pas été revalorisée depuis 1976 ; elle est toujours fixée à 10,5 centimes le litre en dépit de la hausse considérable du prix des carburants. Cette revalorisation serait contraire aux accords auxquels nous avons souscrit au sein de la C. E. E., nous affirme-t-on, et nous vaut les remontrances de la Commission.

Comment ne pas dénoncer l'hypocrisie de certains de nos partenaires — on devrait plutôt dire de nos « concurrents » —

européens qui ne se gênent guère pour subventionner ou favoriser de façon plus ou moins détournée leurs armements nationaux ?

Cette remarque m'amène à traiter de l'attitude adoptée par les représentants de la France lors des discussions qui ont lieu au niveau de la C. E. E.

La négociation qui a repris à Bruxelles, le 18 de ce mois, porte notamment sur les totaux autorisés de capture — les T. A. C. — et les quotas attribués à chacun des pays membres de la Communauté.

Les captures autorisées sont exprimées en équivalent cabillaud. Alors qu'entre 1973 et 1976 les chiffres moyens étaient, pour la France, de 206 000 tonnes, la proposition de la Commission européenne n'attribue plus à notre pays que 119 000 tonnes.

Le quota dont pourrait disposer la France ne serait que de 11,6 p. 100 du total des captures, contre 13 p. 100 à la République fédérale d'Allemagne, 35,2 p. 100 au Royaume-Uni et 26,3 p. 100 au Danemark.

Il convient de rappeler que, pour le hareng, nous n'avons obtenu pour cette année aucun quota, alors que l'Irlande a droit à 15 600 tonnes, la R. F. A. à 11 300 tonnes et le Danemark à 39 000 tonnes.

La nécessaire préservation des ressources ne doit pas jouer contre notre seul pays, alors que le Danemark utilise massivement, pour la fabrication de « farine de poisson », des espèces propres à la consommation humaine, cabillaud et hareng notamment.

Le quota de 11,6 p. 100 attribué à la France par la Commission européenne ne correspond ni à l'importance de la population française, ni à l'étendue de nos côtes, ni à nos besoins, ni aux possibilités de notre flotte de pêche, ni à celles de nos usines de traitement du poisson frais. Nous considérons que le quota acceptable ne devrait pas être inférieur à 20 p. 100.

De même, le Gouvernement devrait s'opposer fermement aux prétentions de la Grande-Bretagne qui veut réserver à ses pêcheurs une zone exclusive de pêche jusqu'à 12 milles au large de ses côtes et une zone préférentielle s'étendant de 12 à 50 milles.

Il devrait défendre sans concession les droits historiques des pêcheurs français à l'Ouest de l'Ecosse et au Sud-Ouest de la Grande-Bretagne.

Il ne devrait pas davantage accepter que les aides du F. E. O. G. A. pour les navires de plus de 33 mètres soient subordonnées à l'engagement de démolir une ou plusieurs unités existantes, ce qui constitue un encouragement au gaspillage.

Les Neuf n'ayant pu parvenir à un accord, la discussion reprendra vers le 15 décembre.

Pour parler clairement, mes amis et moi-même considérons que le Gouvernement que vous représentez ici, monsieur le ministre, cède par trop facilement aux exigences de la Commission européenne.

Vous faites valoir que, dans votre budget pour 1981, l'aide à la pêche est prioritaire et que les crédits qui lui sont destinés sont en très forte hausse. Permettez-moi de vous faire remarquer que vous ne tenez pas compte de l'inflation intervenue depuis l'an dernier, ce qui limite singulièrement les progressions annoncées.

Mais surtout nous considérons que les crédits que vous avez inscrits serviront à financer des actions dont j'ai montré qu'elles ne permettront pas à nos pêches industrielles de se dégager de la crise qu'elles connaissent, mais qu'au contraire, en poussant à la rentabilité aux dépens des équipages et en favorisant la casse et le redéploiement, ces mesures aboutiront à aggraver les difficultés existantes et à engendrer de nouveaux conflits.

Je dirai un mot pour terminer sur la pêche artisanale. Nous estimons regrettables les dispositions prises les 4 avril et 26 août 1980, qui ont ramené à 20 p. 100 le taux maximum des aides accordées par l'Etat. Il conviendrait de rétablir ce taux à 25 p. 100 et d'assouplir les conditions de leur attribution.

Pour toutes ces raisons, le groupe communiste ne pourra, monsieur le ministre, voter le budget que vous nous soumettez. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

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

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis plusieurs années, j'interviens devant la Haute Assemblée pour attirer l'attention du Gouvernement

sur les problèmes de la construction navale. Jusqu'à présent, mes interventions répétées n'ont pas trouvé l'écho favorable qu'elles auraient dû, me semble-t-il, rencontrer. Je suis persuadé que vous saurez prêter à ces problèmes, dont l'importance n'est pas à négliger pour l'économie de notre pays, toute l'attention nécessaire.

La discussion budgétaire à l'Assemblée nationale a été l'occasion pour vous, monsieur le ministre des transports, d'exposer la politique que le Gouvernement compte mener à l'égard des grands chantiers de construction navale. Peu de précisions ont, en revanche, été données en ce qui concerne les petits chantiers, et notamment ceux qui se spécialisent dans la construction de navires de pêche.

Si les grands chantiers ont aujourd'hui un carnet de commandes relativement satisfaisant, il n'en est pas de même des petits établissements de construction navale. Certains, faute de commandes, devront réduire leur activité au cours de l'année 1981.

Cette situation ne saurait laisser ni le Parlement ni le Gouvernement indifférents. Il vous appartient donc, monsieur le ministre, de définir, pour les années à venir, la politique que vous comptez mener, en accord avec la profession, en faveur de la petite construction navale. Il vous appartient également de préciser votre position à l'encontre des pays qui pratiquent des prix de dumping.

La création de zones économiques dans la limite des 200 milles marins entraîne un nouvel ordre de besoins auxquels les nations maritimes ont entrepris de rechercher les réponses les meilleures et les plus raisonnables.

Certains chantiers, et notamment les petits, se sont attachés activement à cette recherche et ont proposé d'ores et déjà des solutions originales et susceptibles de répondre de manière satisfaisante aux besoins les plus divers.

Il me semble que le Gouvernement devrait tenir compte de ces propositions puis encourager et aider ces efforts par une promotion à l'exportation des nouveaux matériels.

La loi de 1951, les décrets et les décisions qui en découlent, prévoient que le taux de l'aide doit être identique pour une commande donnée, que le chantier choisi pour la construction soit de petite ou de grande dimension.

Or un grand chantier se voit souvent octroyer, pour un navire qui vient de lui être commandé, une aide beaucoup plus importante que celle qui serait accordée pour la construction du même navire à son concurrent, dès lors qu'il s'agirait d'un petit chantier.

Je souhaiterais que vous nous donniez publiquement l'assurance, monsieur le ministre, que l'égalité fondamentale prévue entre chantiers, quelle que soit leur taille, sera respectée.

En outre, on remarque une disparité de traitement entre petits et grands chantiers. La presse a parlé récemment d'un contrat magnifique de création d'une marine de combat destinée à l'Arabie saoudite, dont seuls les grands chantiers ont bénéficié alors même que les petits chantiers seraient en mesure de construire des unités complémentaires de plus petite taille, qu'il s'agisse de vedettes ou de navires d'entraînement très simples dont la marine nationale fait actuellement construire quatre exemplaires.

Le second volet de mon intervention concerne les primes et avantages divers consentis aux armateurs qui bénéficient déjà de l'autorisation d'acheter à des prix de dumping des navires construits à l'étranger.

En ce qui concerne les navires de pêche industriels, les primes d'incitation versées aux armateurs représentent, selon les types de navires, un montant s'échelonnant entre 10 et 20 p. 100 du prix d'achat.

Il s'y ajoute des bonifications d'intérêts qui représentent, au fil des années, un pourcentage important de la valeur des navires.

Si l'on réservait aux armateurs qui font confiance aux chantiers français la totalité des primes et avantages divers prévus dans le cadre du budget, les chantiers souffriraient beaucoup moins des effets du dumping venant de pays où les salaires, les prestations sociales et les impositions qui grèvent les prix de revient sont beaucoup moins élevés qu'en France.

En effet, si un chalutier construit en Pologne est proposé à un prix de dumping inférieur de 30 p. 100 au prix français, cet écart pourrait être comblé, sans pénaliser le contribuable français, en réservant exclusivement les primes et incitations diverses aux armateurs qui commandent en France ou dans les pays du Marché commun.

Le troisième volet de mon intervention concerne l'activité des petits chantiers spécialisés dans la construction de navires en polyester, qu'il s'agisse de navires destinés à la pêche ou à la surveillance côtière.

L'administration a engagé dans ce domaine une politique fragmentaire de régionalisation afin de mieux répondre aux demandes locales. Cette initiative, par ailleurs très louable, présente cependant l'inconvénient de paralyser l'activité des chantiers par suite de procédures administratives trop lentes. Les décisions prises par les commissions régionales doivent en effet être confirmées par les services parisiens et, plus précisément, par la direction des pêches maritimes. Or il s'écoule généralement plusieurs mois avant que les services de la marine marchande ne répondent aux régions.

Ce mode d'accord fragmentaire interdit pratiquement aux chantiers d'envisager la construction en série, indispensable à une activité à l'échelle industrielle et au maintien de prix de revient acceptables.

Ce retard pénalise également les chantiers car un prix ferme doit être articulé lors de la passation de commande alors que la mise en chantier elle-même ne peut intervenir qu'au terme d'une période comprise entre six et dix-huit mois.

L'armateur, de son côté, ne peut accepter un réajustement ultérieur des prix en raison de l'importance actuelle du phénomène inflationniste.

En outre, en ce qui concerne les vedettes en polyester destinées à la surveillance des 200 milles nautiques, il semble que les problèmes administratifs soient très complexes et qu'il convienne de mieux préciser les responsabilités dans ce secteur et de déterminer rapidement les types de navires retenus.

A cet égard, un exemple m'a été cité dernièrement : un navire de surveillance a été défini et commandé par la marine marchande qui a dû s'en dessaisir partiellement au profit de la marine nationale. Comme celle-ci a d'autres critères de construction, on a dû apporter après livraison un certain nombre de modifications très onéreuses à ce navire dont les missions ont été redéfinies.

Le dernier point qui présente, à mes yeux, la plus grande importance porte sur le règlement des aides à la construction navale.

La mise en valeur d'un ordinateur à la direction financière du ministère des transports et de nouvelles procédures de versement des aides entraînent un retard supplémentaire d'environ trois mois, très préjudiciable aux chantiers.

Il serait souhaitable, monsieur le ministre, que vous nous annonciez que ces retards pourront être résorbés. Je vous rappelle que les tranches de règlement pour l'année 1976 concernant les navires livrés en 1977 viennent seulement d'être versées aux petits chantiers.

En d'autres termes, les règlements sont intervenus trois ans après la livraison des navires concernés. La présente demande vise, monsieur le ministre, uniquement les petits chantiers.

Il semblerait utile que, dans le domaine de l'aide attribuée par la marine marchande, on applique les mêmes critères de délai de paiement que ceux qui sont applicables aux marchés publics, qui, je vous le rappelle, est de quarante-cinq jours.

En outre, l'aide est trop souvent notifiée tardivement, parfois même lors de la livraison du navire, ce qui handicape fortement les chantiers.

Selon les informations dont je dispose, en ce qui concerne les décisions d'aide, un retard important existe entre la date de prise de la commande et la notification de la décision ; ce retard peut atteindre dans certains cas dix-huit mois.

En outre, le régime applicable pour l'année 1980 n'a toujours pas été notifié. Quand le régime applicable en 1979 a été connu, six mois ont été nécessaires pour obtenir des décisions d'ordre individuel.

Il y a, sans nul doute, un effort important de clarification et de simplification à apporter dans le domaine des aides à la construction navale.

Enfin, monsieur le ministre, je voudrais savoir si le Gouvernement compte accorder aux petits chantiers de plus larges crédits et des subventions pour développer la recherche dans le domaine de la lutte contre la pollution et dans celui de l'innovation des techniques de pêche.

J'en arrive au dernier volet de mon intervention.

Elu d'un département de la façade maritime, je voudrais dire un mot, monsieur le ministre, du blocus de nos ports, au cours de l'été dernier, par des flottilles de marins-pêcheurs.

L'action qui était ainsi menée avait pour objet d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur les difficultés de la profession.

Le mouvement, parti de Boulogne et mené par les marins de la flotte de pêche industrielle, s'étendit bientôt à l'ensemble de la pêche, qu'elle soit industrielle ou artisanale.

Mais le blocus des ports qui fut organisé pour appuyer les revendications des marins-pêcheurs détourna de nos ports un trafic de voyageurs et de marchandises très important ; il en résulta une perte financière considérable. En même temps, se créait une très mauvaise image de marque de nos ports et de leur capacité à assurer la régularité des transports.

Nous voudrions que vous nous assuriez, monsieur le ministre, que vous rechercherez des solutions justes aux problèmes de la pêche et que vous ne tolérerez aucune entrave à la liberté du trafic dans nos ports.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations dont j'ai voulu, dans un esprit très positif, vous faire part à l'occasion de l'examen de cet aspect particulier de votre budget.

Vous me permettez, monsieur le ministre, de déplorer que le secrétariat de la marine marchande ait été supprimé et remplacé par une direction générale.

Il y a eu autrefois un ministère de la marine marchande, puis un secrétariat d'Etat, puis un secrétariat général. Nous en sommes actuellement à une direction générale. Quelle dégringolade ! Cela a été ressenti par les populations du littoral et par les professions concernées comme la manifestation du peu d'intérêt que les gouvernements successifs ont porté aux hommes et aux choses de la mer. Je ne doute pas, monsieur le ministre, vous connaissez, que vous serez en mesure de leur apporter tous les apaisements nécessaires. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Moinet, en remplacement de M. Tajan.

M. Josy-Auguste Moinet. Monsieur le président, mon collègue et ami M. Tajan a été obligé de regagner son département ; il m'a demandé de donner connaissance au Sénat de la communication qu'il se proposait de lui faire.

« Comme chaque année, j'interviens à propos de ce terrible fléau que sont les accidents de la route.

« Le bilan est toujours très lourd.

« En 1976, il y a eu en France 14 000 morts ; en 1977, 13 000 ; en 1978, 12 137 ; en 1979, 12 480.

« En 1980, durant les neuf premiers mois de l'année, nous avons enregistré 12 000 morts. Ainsi, le terrible bilan de 1979 sera dépassé.

« On pourrait penser que cette relative stagnation constitue un progrès. En fait, il n'en est rien, car la construction de nouvelles autoroutes et l'amélioration des routes nationales ont diminué les risques d'accident mortel.

« C'est donc encore le réseau routier secondaire qui est le point noir s'agissant des accidents de la route.

« Nous constatons qu'en 1977, sur les 12 800 décès, 8 280 s'étaient produits sur le réseau secondaire. En 1978 et en 1979, ce chiffre n'a pas baissé. C'est un grave problème que nous n'avons pas le droit de constater plus longtemps sans en chercher les véritables causes. Il convient donc de faire un effort important pour l'amélioration de la sécurité sur les routes secondaires, qui sont, de loin, les plus meurtrières.

« Il me semble que cette action entre tout à fait dans le cadre de votre politique puisque, le 15 novembre dernier, à l'Assemblée nationale, vous avez indiqué que vous vouliez « rendre les routes plus sûres ».

« En dix ans, le risque d'accident a été divisé par plus de trois sur les routes équipées de dispositifs de sécurité.

« C'est en équipant les routes secondaires de tels dispositifs que l'on parviendra à limiter les dangers du réseau routier secondaire.

« Evidemment, cette signalisation coûte cher en raison de l'importance du réseau. C'est pourquoi, afin d'aider les communes, je renouvelle la demande faite l'année dernière à votre prédécesseur de mettre à la disposition des collectivités locales

rurales une aide financière leur permettant, en liaison avec les services de l'équipement, d'améliorer très sensiblement la signalisation sur les routes secondaires.

« La première amélioration à réaliser est celle qui concerne la priorité. De très nombreux accidents seraient évités si, à tous les croisements des routes secondaires, une priorité de passage était indiquée ; c'est là la seule solution.

« La vie est une chose trop belle pour être sacrifiée aux économies budgétaires.

« La vie, comme l'a dit un philosophe, ne se présente nullement comme un cadeau dont nous n'avons qu'à jouir, mais bien comme un devoir, une tâche dont il faut s'acquitter à force de travail et de protection de cette vie elle-même.

« Cette protection de la vie est à notre portée. C'est pour nous un devoir impératif de faire cesser ce drame affreux de l'accident de la route, dont nous avons trop souvent tendance à croire « qu'il n'arrive qu'aux autres ».

« Mon insistance est dictée par le seul souci de la sauvegarde de cette vie humaine, cette vie humaine au bénéfice de laquelle, monsieur le ministre, vous devez mettre tout en œuvre pour obtenir les moyens financiers qui s'imposent. » (*Applaudissements.*)

M. le président. La commission des finances doit se réunir et le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt et une heures quarante-cinq. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt minutes, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq minutes, sous la présidence de M. Alain Poher.*)

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

La parole est à M. Noé.

M. Pierre Noé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, concurrence, désengagement de l'Etat, vérité des prix sont les trois principes d'action que le Gouvernement entend appliquer pour employer rationnellement l'énergie, donner à chaque individu les moyens de déplacement selon ses besoins, transférer aux collectivités locales les moyens et les ressources pour faire face à la carence des transports collectifs.

Je ne pense pas que cette méthode aboutisse aux résultats indiqués, mais au contraire à une aggravation du problème des transports. Cependant, elle est conforme, il est vrai, au libéralisme économique.

En fait la politique des transports suivie par le Gouvernement, que vous représentez ici, monsieur le ministre, est totalement incohérente. Comment peut-on, en effet, inciter les Français à économiser de l'énergie et à développer en priorité les modes de transport les plus gros consommateurs de pétrole ?

Comment affirmer qu'on se soucie de la sécurité et de la qualité de la vie et encourager les modes de transport les plus meurtriers et les plus nocifs pour la protection de l'environnement ?

Comment peut-on parler de politique d'aménagement du territoire et accentuer la désertification de zones rurales en y détruisant peu à peu le réseau ferroviaire ?

Comment préconiser un bon usage de l'argent public et choisir l'organisation des transports la plus coûteuse pour la collectivité ? Je voudrais simplement rappeler que nous consacrons 50 milliards de francs par an pour les seuls accidents de la route ?

Au nom du groupe socialiste auquel j'appartiens, j'examinerai, d'abord, deux exemples différents de « laisser-faire » : le transport routier et la voie d'eau. J'en viendrai, ensuite, à la politique de deux grandes entreprises, la S.N.C.F. et la R.A.T.P. et au détournement de leur mission de service public, à travers

la mutation en entreprises privées à laquelle on assiste. Enfin, je terminerai par la politique des transports urbains en région parisienne et le programme d'abandon des collectivités locales, pour clore avec le budget de l'aviation civile.

Parlons, d'abord, des voies navigables. Elles ont fait l'objet d'un jugement de valeur de la part des pouvoirs publics. Le développement du profit ne passant plus par elles, il ne reste alors qu'à les sacrifier.

Je pourrais reprendre intégralement l'intervention que j'avais effectuée, l'année dernière, lors de l'examen de la loi de finances pour 1980.

En effet, parent pauvre de la politique des transports depuis de nombreuses années, les voies navigables continuent d'être négligées par l'action gouvernementale. Les dépenses en capital diminuent de 32 p. 100 pour les crédits de paiement et de 18 p. 100 pour les autorisations de programme.

Je ne m'étendrai pas sur les raisons qui devraient inciter pourtant à mettre en œuvre une politique volontariste dans ce domaine : économie d'énergie, sécurité des transports, création d'emplois.

Tant pis pour les artisans qui assurent 40 p. 100 du trafic total et 60 p. 100 du trafic public ! L'évolution de la baisse du budget d'équipement se situe parfaitement dans la ligne du rapport de M. Guillaumat. Dans ces conditions, il n'existe donc pas de schéma directeur concerté avec les professions, les collectivités et les régions.

Après ces observations d'ordre général concernant les voies navigables et tout en vous priant d'excuser notre collègue M. Faigt qui a dû repartir dans son département, je voudrais en son nom évoquer la situation particulière d'une voie d'eau qui est importante pour l'économie méridionale et qui pourrait l'être plus encore si les améliorations souhaitées par les populations, les organisations professionnelles, les assemblées régionales et départementales, les collectivités locales et les élus, étaient enfin, et surtout, rapidement réalisées. Il s'agit du canal du Midi.

Les engagements ont été pris. Les trois régions concernées ont été favorables au cofinancement qui avait été sollicité, mais nous craignons maintenant un ralentissement dans la réalisation des programmes prévus.

Notre collègue Roland Courteau vous a interrogé, monsieur le ministre, sur la réalisation des travaux concernant la partie audoise du canal, notamment la section Baziège—Ardens. Le coût de ces travaux est évalué à 197 millions de francs, valeur 1979.

De 1981 à 1984, la charge financière annuelle serait de 30 millions de francs pour le budget de l'Etat et de 6 à 7 millions de francs pour le budget de chaque région.

Si ces travaux n'étaient pas réalisés, le trafic commercial sur le canal du Midi risquerait, au moins, d'être sérieusement compromis. La conséquence serait la même si l'aménagement des écluses de Foncerannes à Béziers n'était pas rapidement entrepris.

Ici le dossier est prêt et financé. M. Faigt vous a écrit, monsieur le ministre, le 24 octobre. M. le préfet de l'Hérault a confirmé l'importance économique de ce dossier et indiqué qu'une solution était en vue.

Par lettre en date du 3 novembre, vous assuriez notre collègue M. Faigt que vous ne perdiez pas cette affaire de vue. Je vous interroge donc aujourd'hui. Ces travaux, outre leur intérêt économique, apporteraient un ballon d'oxygène précieux aux entreprises dont la situation est de plus en plus préoccupante.

De même, l'extension du port de Sète doit s'accompagner d'une bonne desserte fluviale vers le Rhône.

Quittant les voies navigables et reprenant mon propos, je voudrais aborder le transport routier. Tout autre est la politique du transport routier, mais elle est tout aussi aberrante, surtout du point de vue de la sécurité.

Dans votre réponse aux rapporteurs, vous n'avez pas tenu compte, monsieur le ministre, d'une enquête de votre ministère. Elle concerne les conducteurs routiers, qui travaillent en moyenne soixante heures par semaine ; 60 p. 100 de ceux-ci font plus de soixante heures. Le taux est de 80 à 90 p. 100 pour les chauffeurs internationaux de zone longue. Sur 7 200 entreprises et 150 000 disques de contrôle, il ressort d'une enquête, pour l'année 1979, que 53 p. 100 des entreprises se trouvaient en situation d'infraction grave et chronique.

Le trafic de marchandises sur route devient donc prioritaire. Il est en contradiction avec la politique d'économie d'énergie, mais en conformité avec les conditions de travail où l'exploitation s'exerce mieux.

En 1979, le rail a transporté moins que la route : 70,7 milliards de tonnes/kilomètres contre 86 milliards. Ainsi le déséquilibre rail-route ne diminue pas.

J'en viens maintenant à la S.N.C.F. Cette entreprise joint au déséquilibre marchandises un déséquilibre voyageurs. On escompte 42,1 milliards de voyageurs/kilomètres en 1980, alors qu'il y en avait 46,04 milliards en 1978.

La politique tarifaire, par des hausses importantes, a pour conséquence de dissuader certaines catégories sociales d'usagers qui subissent plus durement la crise. Dans ce climat de diminution du pouvoir d'achat, l'attraction du train ne peut s'exercer. Mais il s'agit là d'un effet parmi tant d'autres de la nouvelle orientation de la politique du rail.

Nous entrons maintenant dans la deuxième année du contrat d'entreprise, dont l'article 12 fixe l'équilibre financier à atteindre. L'hypothèse de hausse des prix étant de 7 p. 100 pour 1980 et les années suivantes, la réalisation des prévisions apparaît impossible.

Un engrenage semble se mettre en place à la société nationale : endettement, remboursement d'emprunts, entretien du déficit, recours à de nouveaux emprunts et finalement dépendance de la S. N. C. F. L'Etat ne doit-il pas jouer son rôle et revaloriser la subvention forfaitaire ?

Le service public, notion rangée au musée des vieilles idées par le rapport de M. Guillaumat, n'a évidemment pas d'application dans le nouveau contrat qui repose sur le seul critère de rentabilité.

Une pièce maîtresse de cette nouvelle politique réside dans l'article 7 qui permet à la société nationale de procéder à la fermeture de lignes omnibus ou de pourvoir à leur transfert sur route. Mais nous sommes en plein détournement de la convention du 31 août 1937.

Celle-ci dispose, en effet, que lorsqu'une responsabilité exige la prise en compte de l'intérêt général, seuls les pouvoirs publics peuvent définir ce qui relève du service public.

Avec le contrat d'entreprise, le ministre transfère sa responsabilité à la société. Il se désengage donc de la fermeture des lignes décidée par la S. N. C. F. en fonction de ses propres intérêts de rentabilité.

Cette pratique s'avère extrêmement dangereuse, selon nous, surtout dans une perspective de rentabilité commerciale de l'entreprise. Mais vouloir la mettre en conformité avec la convention qui a obligation de loi, c'est entamer un pas de plus contre la liquidation de la mission de service public. C'est enfin, à notre avis, faire acte d'illégalité, car le contrat d'entreprise n'a pas d'obligation légale comme la convention et le Parlement n'a pas à en connaître.

Celui-ci n'a-t-il pas vocation à définir pourtant le devenir de l'entreprise nationale ? En 1982 expire le décret-loi. Dois-je en conclure que la S. N. C. F. deviendra une entreprise privée ? Je vous demande de m'éclairer sur des actes qui ont un fondement illégal. Car une entreprise qui utilise un mode de transport particulier n'a pas capacité et pouvoir de définir une politique globale des transports.

Je prendrai pour exemple mon département, l'Essonne. Depuis trente ans, moins de dix kilomètres de voies ferrées ont été construits. Ils ont été d'ailleurs destinés à la ville nouvelle d'Evry. Alors qu'étaient supprimées des voies ferrées d'intérêt local, plus de cinquante kilomètres d'autoroutes ont été réalisés. Il est toujours question des projets autoroutiers, tels que les autoroutes A 87 ou F 5. La ligne S. N. C. F. Corbeil-Malesherbes n'est toujours pas électrifiée, c'est la dernière ligne à ne pas l'être dans la région parisienne !

De plus, les voyageurs doivent supporter des tarifs très élevés. Entre le 1^{er} janvier 1978 et le 1^{er} janvier 1981, le prix de la carte hebdomadaire et de la carte orange dans les différentes zones aura augmenté de 78 p. 100, soit une hausse supérieure à 23 p. 100 par an en moyenne !

Il est vrai que cela entre dans le cadre d'une politique de renchérissement général des tarifs des transports collectifs puisque, au contraire de la Suède, par exemple, qui a procédé à des baisses de ses tarifs ferroviaires, la S. N. C. F. prévoit d'augmenter les siens de 13,2 p. 100 en 1981. Les hausses ont été de 15 p. 100 en 1978 et de 13 p. 100 en 1979.

Bien entendu, ces mesures provoqueront une nouvelle diminution du nombre de voyageurs.

Améliorer la sécurité, économiser l'énergie, protéger l'environnement, aménager le territoire exigent un coût de transport non dissuasif et une amélioration de la qualité et des infrastructures.

Trois exemples pris dans l'Essonne illustrent parfaitement ces insuffisances. A Dourdan, où transitent plus de 4 000 voyageurs par jour, l'infrastructure est déficiente ; il n'y a toujours pas de passage souterrain pour accéder aux quais, les installations devraient être modernisées et un parking de 300 places construit.

Au Breuillet-Village, alors qu'un accident mortel s'est malheureusement produit, il n'existe toujours pas de souterrain pour accéder aux quais. Il en est de même à Egly et à La Norville, et je pourrais citer bien d'autres cas.

En fait, c'est une autre politique qui devrait être menée. Pour le département de l'Essonne, que je représente, elle pourrait se développer autour des priorités suivantes : extension de la zone « carte orange » à tout le département ; amélioration de la capacité de transport et de la régularité des lignes actuelles des réseaux ferrés S. N. C. F. et R. E. R. — s'il était impossible d'augmenter la fréquence, des voitures de type « impériales », par exemple, pourraient augmenter la capacité — prolongation des lignes R. E. R. ; amélioration des réseaux d'autobus et extension de la zone R. A. T. P. ; enfin, recherche de modes de transports nouveaux et mieux adaptés à la structure de la banlieue parisienne : tramways, taxis collectifs, mini-cars, transports articulés, cars rapides en zone rurale, bus-phones, bus à circuits adaptés, etc.

Voyons maintenant — si vous le voulez bien — puisque nous devons étudier un à un tous les budgets qui relèvent de votre compétence, quelle est la politique suivie à la R. A. T. P.

L'augmentation tarifaire sera de 78 p. 100 entre le 1^{er} janvier 1978 et le 1^{er} janvier 1981, comme je vous le rappelais il y a quelques instants. Elle pénalise les travailleurs de la région parisienne qui doivent déjà supporter des trajets pénibles. Parallèlement, l'Etat diminue sa participation aux charges de fonctionnement. L'on se rend compte combien se vérifie l'axiome selon lequel les entreprises publiques doivent être gérées comme des entreprises privées. Réduction de services, amorce de transfert de fonds vers le privé par la privatisation d'un certain nombre de travaux, investissement par l'emprunt qui entraîne une mise en situation de dépendance, telles sont, là aussi, les tendances.

La politique des transports urbains en région parisienne est menée, en fait, par le Gouvernement. Celui-ci oriente les investissements S. N. C. F. et R. A. T. P. par le biais des directions départementales de l'équipement et du puissant syndicat des transports parisiens, contrôlé par le préfet de région et les ministères.

La politique des transports en région parisienne a privilégié la voiture individuelle, malgré les coûts énormes nécessités par les aménagements, l'énergie considérable qui est consommée et en dépit du fait que nombre de personnes ne peuvent avoir accès à ce mode de déplacement.

Selon le rapport du comité des transports du VIII^e Plan, 94 p. 100 de la consommation de produits pétroliers liés aux déplacements en agglomération sont le fait de l'automobile.

Les transports collectifs en ville représentent une consommation unitaire voisine de 20 G.E.P. — grammes équivalent pétrole — par passager kilomètre transporté ; la voiture particulière, elle, atteint 100, voire 150 G.E.P. dans les zones d'encombrement.

Priorité a été, en outre, donnée aux dessertes radiales, à savoir les lignes Est—Ouest et Nord—Sud. Vous en avez parlé, monsieur le ministre. Les liaisons de banlieue à banlieue sont sacrifiées ou abandonnées à l'initiative du secteur privé. Il y a là indiscutablement une injustice à l'égard de tous ceux que la spéculation foncière a repoussés loin de l'agglomération centrale.

Cinquante mille salariés habitant en grande périphérie, c'est-à-dire au-delà de la limite donnant droit à la carte hebdomadaire, demeurent pénalisés par cette inégalité. A côté des investissements lourds — type R. E. R. — qui permettent une desserte sur un seul axe, des réalisations à moindre coût pourraient être étudiées ; le système du tramway, par exemple, offre un maillage intéressant de tout un espace urbain.

Sur le problème du financement, vous savez, monsieur le ministre, que les socialistes ont fait des propositions relatives au relèvement de la part contributive des employeurs et au reversement à la région du quart du produit de la taxe sur les produits pétroliers. Je voulais simplement vous le rappeler.

J'en arrive, par ce biais, aux collectivités locales. Elles sont largement touchées par les transferts de charges auxquels elles doivent faire face. Elles ne verront pas leur situation s'améliorer avec la politique actuelle des transports. Je pense principalement à celles qui font un effort pour satisfaire aux besoins légitimes des populations qui se déplacent.

De très nombreuses communes attendent encore l'abaissement du seuil pour instituer le versement transport. Cela revient à entretenir des inégalités de moyens et d'équipement entre collectivités, mais aussi à octroyer des traitements différents aux entreprises selon leur zone d'implantation.

La subvention pour la prise en charge des routes nationales secondaires déclassées demeure très insuffisante. Le secteur des transports scolaires constitue également un poste des plus difficiles pour bien des communes. Dans ces conditions, les quelques propos tenus par le Gouvernement en faveur du développement des transports en commun ou de la responsabilité ne peuvent être pris au sérieux.

Les collectivités locales se voient, en outre, quasiment obligées d'établir des schémas départementaux de transport, ce qui permet à l'Etat de leur faire supporter financièrement le coût du maintien du service public qu'il se refuse à supporter lui-même.

Mais la politique la plus claire se manifeste à travers le décret du 24 septembre 1979 qui affecte à certaines collectivités consentantes une indemnité correspondant aux « économies » réalisées par la S. N. C. F. grâce à la suppression de lignes ferroviaires. On voit donc la S. N. C. F. acquérir le pouvoir, de par la volonté du Gouvernement, de décider de la suppression de lignes et, ainsi, de sanctionner certaines collectivités en vertu du critère de rentabilité, c'est-à-dire en fonction de l'intérêt commercial d'une entreprise et non des besoins des populations concernées, auxquelles, d'ailleurs, on n'a pas demandé leur avis.

Ce procédé, qui consiste à traiter ainsi associations et élus, relève — il faut le dire — du chantage financier auprès des communes. Le pouvoir oblige, de cette façon, les collectivités à cautionner la politique de démantèlement ferroviaire. Cette mesure dictée par le pouvoir central rejoint, dans la logique, la finalité de la réforme dite de « développement des responsabilités des collectivités locales ».

Venons-en maintenant au budget de l'aviation civile.

L'augmentation du budget de l'aviation civile bénéficie uniquement à la navigation aérienne dont les crédits croissent d'environ 20 p. 100.

Dans les autres domaines, seuls les crédits destinés aux programmes de construction aéronautique augmentent modérément. On peut donc être inquiet quant au sort réservé aux autres services dont les dotations stagnent ou régressent. Cette inquiétude s'avère justifiée quand on assiste à la fermeture de centres de formation aéronautiques, tel celui de la Montagne Noire, ou, encore, quand on connaît les menaces qui pèsent sur le centre de Biscarosse. Dans le même temps se développent des écoles de pilotage privées, tels l'Institut aéronautique Amory de la Grange ou, encore, l'école de Rousseau Aviation à Dinard.

Par une question écrite, monsieur le ministre, j'ai récemment appelé l'attention de votre prédécesseur sur les problèmes rencontrés par les élèves pilotes de ligne pour obtenir un emploi à l'issue de leur formation ainsi que sur les raisons des appels de candidatures lancés par Air France à des organismes de formation privés alors que des jeunes ayant acquis une excellente formation assurée par l'Etat sont actuellement au chômage.

En ce qui concerne les infrastructures aéronautiques, il semble bien que les luttes des travailleurs payent, puisque, à l'image des augmentations budgétaires obtenues après les mouvements de grève de 1973, les mouvements revendicatifs de la fin de l'année 1979 ont permis de débloquer un budget d'équipement relativement important pour la navigation aérienne.

Il devrait permettre — espérons-le — de rattraper les retards accumulés depuis de nombreuses années, à condition — bien entendu — que ces crédits ne soient pas gaspillés dans des opérations telles que la création du nouveau centre de contrôle de Reims, que vous avez évoquée cet après-midi dans votre intervention, monsieur le ministre, et dont le coût total est de 200 millions de francs, alors que les avis sont pour le moins partagés sur les raisons techniques justifiant la construction d'un tel centre.

La combativité des travailleurs du centre de Paris, pour la défense de leurs revendications, n'a-t-elle pas pesé davantage que les raisons techniques dans cette décision? C'est une question que je vous pose, monsieur le ministre.

Toujours dans ce domaine, votre politique consiste également à opérer un transfert de charges vers les collectivités locales pour l'entretien et le fonctionnement, mais aussi pour l'équipement des aéroports. Ainsi, les propositions de budget pour 1981 conduisent-elles à une réduction de 20 p. 100 des crédits consacrés par l'Etat, en matière de navigation aérienne, aux aéroports métropolitains. Cette mesure s'inscrit dans la logique du plan Machenaud et traduit la politique du ministère, qui consiste à transférer à des concessionnaires l'ensemble du fonctionnement et de l'équipement des aéroports, à l'exception des charges du contrôle d'approche lointain qui resteront inscrites sur le budget de l'Etat.

Nous ne pouvons qu'être inquiets en observant le retrait de contrôleurs qualifiés dans les petits aéroports régionaux et leur remplacement par des techniciens qui, s'ils sont pleins de bonne volonté — je ne le conteste pas — n'ont quand même pas une qualification comparable à celle des officiers-contrôleurs puisqu'ils appartiennent aux chambres de commerce ou, encore, à de petites compagnies aériennes telles qu'Air Anjou pour la tour de contrôle d'Angers.

N'assiste-t-on pas là à une tentative visant à rassembler tous les grands centres de contrôle au sein d'un organisme unique? Il ne manquera plus qu'une modification du statut des personnels pour séparer définitivement ce service technique de la fonction publique puisque déjà — je viens de vous le rappeler — l'administration n'hésite pas à détériorer un service en le laissant aux intérêts privés.

De plus, le caractère vétuste de nombreux matériels entraîne des pannes fréquentes — je les ai subies, comme beaucoup de collègues — ce dont se plaignait récemment auprès de moi le directeur de la compagnie Air Inter. En effet, le radar d'Orly, qui aurait dû être remplacé il y a déjà quelques années en raison de son âge, n'a pu l'être par suite de l'insuffisance des crédits de la direction de la navigation aérienne. Des pannes sont aussi survenues au centre de contrôle d'Athis-Mons — dans mon département — au niveau des ordinateurs et des radars.

J'aimerais terminer mon intervention sur le budget de l'aviation civile en parlant des insuffisances du contrôle aérien. Pendant les dix dernières années, le trafic exprimé en mouvements d'avions a crû de 50 p. 100 alors que les effectifs des contrôleurs n'augmentaient que de 30 p. 100. Aussi la capacité du système de contrôle français ne permet-elle pas de satisfaire à la demande actuelle et notre espace connaît-il, d'année en année, des troubles qui peuvent être plus graves, voire plus nombreux. Cela justifie amplement les plaintes des compagnies aériennes.

Ainsi, les insuffisances dans le domaine des effectifs de contrôle apparaissent-elles nettement au centre d'Aix-en-Provence, vous en avez parlé. L'administration a, d'ailleurs, reconnu que les problèmes étaient dus au manque de moyens et de personnel puisque trente contrôleurs viennent d'y être mutés, ce qui — je dois vous le faire remarquer au passage — absorbe presque totalement les trente-neuf créations de postes de contrôleurs que nous avait annoncées M. le ministre.

Notre collègue, M. Alex Raymond, au cours du débat budgétaire à l'Assemblée nationale, a attiré votre attention, monsieur le ministre, sur la situation de l'institut du transport aérien menacé de disparition à terme. Il lui a été répondu que l'institut devait faire un effort de réorganisation.

Or jusqu'à maintenant la seule mesure envisagée est le licenciement du quart du personnel, ce qui aggravera les conditions d'existence de cet organisme.

Peut-on espérer que la direction générale de l'aviation civile, qui a une influence prépondérante au sein du conseil d'administration de l'I. T. A., maintiendra ses subventions et aides matérielles? Car, sans moyens, aucun plan de réorganisation ne sera viable.

Il avait été proposé qu'une partie des crédits affectés à la recherche sur le transport soit transférée à l'I. T. A.

Cela semble refusé par vous, monsieur le ministre. Y-a-t-il d'autres propositions? C'est une question. Peut-être conviendrait-il d'intégrer cet institut, de renommée mondiale, dans une structure universitaire? Autre question. J'insiste enfin auprès de M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan pour que la commission de contrôle soit créée et se réunisse sans délai.

En conclusion, monsieur le ministre, j'attends vos réponses, mais ne comptez donc pas sur les socialistes pour affaiblir la démocratie, faire disparaître la mission de service public, pour ajouter des inégalités aux inégalités géographiques, économiques et sociales déjà existantes et donc pour voter ce budget 1981 des transports. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Braconnier, au nom de M. Marcel Fortier.

M. Jacques Braconnier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le docteur Fortier, retenu dans son département, m'a prié de l'excuser et de présenter son rapport, ce que je fais bien volontiers.

« Dans le budget de l'aviation civile, ont tout particulièrement retenu mon attention, les dispositions budgétaires concernant l'institut du transport aérien, les aéroclubs et les aéroports.

« On se souvient que l'institut français des transports aériens, devenu en 1954 l'institut du transport aérien, avait été créé après la guerre par une personnalité éminente du transport aérien, M. Henri Bouche, qui a été dans le monde et au sein des organismes internationaux, le porte-parole de la France.

« Cet organisme a connu des difficultés. Peut-être convient-il encore d'améliorer son fonctionnement, mais il faut être conscient qu'aujourd'hui encore, il demeure, par ses activités multiples allant des simples bulletins aux colloques en passant par des études diverses, un organisme d'information et de contact extrêmement utile avec les pays de l'Afrique francophone et certains pays en voie de développement. Même les Etats-Unis n'ont pas craint, il y a quelques semaines à peine, de faire appel à son concours pour l'étude de la "dérégulation".

« Je ne mentionnerai que pour mémoire l'intervention de l'I. T. A. aux réunions internationales les plus diverses.

« Or, la ligne des crédits de l'institut du transport aérien, qui représente la subvention apportée par l'Etat à cet organisme, a été supprimée.

« Je crois donc qu'il est regrettable qu'apparaisse dans ce budget la condamnation d'un organisme qui a joué et joue encore un rôle non négligeable dans les contacts que la France doit avoir dans le monde avec certains pays et organismes internationaux. Plutôt que de décider de la mort de cet institut — car c'est à cela que va conduire la suppression des crédits — ne conviendrait-il pas de s'interroger sur son rôle actuel et sur l'évolution de son rôle futur, c'est-à-dire sur les orientations nouvelles qu'il faudrait lui suggérer ?

« Ma deuxième observation se rapporte à l'aide apportée aux aéroclubs dont vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, la situation difficile. Vous avez bien voulu, à l'Assemblée nationale, au cours du débat budgétaire, promettre de faire un effort supplémentaire. Pourriez-vous aujourd'hui nous confirmer cette promesse ? Nous vous en serions reconnaissants.

« Le dernier point de mon intervention est relatif aux aéroports.

« La direction générale de l'aviation civile a récemment, de façon unilatérale, procédé à un transfert de charges de l'Etat vers les collectivités locales gestionnaires d'aéroports. Il s'agit de la mise à la charge des gestionnaires des fournitures nécessaires à l'entretien des balisages lumineux.

« Cela va entraîner un relèvement des taxes d'atterrissage, pénaliser le transport aérien, et plus spécialement les lignes intérieures, parce que ce sont souvent des lignes très courtes réalisées à l'aide d'avions de petite capacité.

« Nous retrouvons là un problème que j'ai maintes fois évoqué lorsque j'étais rapporteur de ce budget : ce sont les collectivités locales les plus pauvres qui ont le plus besoin de moyens de désenclavement. Or, ce sont elles qui seront le plus pénalisées, car leurs aéroports ont un trafic peu important ; la charge d'un aéroport représente une part essentielle de leur budget et elles doivent, de surcroît, supporter le déficit des lignes puisqu'elles ne bénéficient pas de la péréquation que pratique Air Inter.

« Il s'agit donc, je le répète, d'une atteinte portée à la politique d'aménagement du territoire et de décentralisation.

« Il faut observer, au demeurant, qu'aucune étude n'a été faite sur les répercussions de cette décision et que la concertation, prévue expressément dans les dispositions des cahiers des charges de concession, n'a pas été pratiquée.

« Dans un tout autre domaine, nous devons nous féliciter de la création des « vols vacances » d'Air France et de la répercussion de ces tarifs sur la démocratisation du transport aérien et sur la desserte des départements et territoires d'outre-mer, puisque ceux-ci peuvent ainsi désormais bénéficier de tarifs inférieurs à ceux de l'Atlantique Nord.

« La conjoncture relativement favorable dont a bénéficié le transport aérien pendant l'année 1979 est renversée depuis le début de l'année 1980. Dans l'ensemble, le trafic passagers des compagnies européennes dépasse à peine celui de l'an dernier.

« Air France a été parmi les premières compagnies européennes à ressentir les effets de la crise en raison de la grève qui a paralysé la navigation aérienne en France pendant le quatrième

trimestre de l'année 1979 : les effets de cette grève se sont prolongés en janvier et février 1980, le marché ne parvenant pas à reprendre la dynamique qu'il connaissait avant cette grève.

« La compagnie a immédiatement adapté son offre à cette situation en la réduisant de 2,8 p. 100 par rapport aux prévisions, réussissant ainsi à éviter une chute trop brutale du coefficient d'occupation de ses appareils.

« Seul le réseau métropole a échappé au cours du premier semestre 1980 à cette conjoncture maussade, connaissant un trafic légèrement supérieur à celui qui avait été prévu, et supérieur de 6 p. 100 à celui de l'an dernier. Pour le reste, les différents secteurs géographiques sont inégalement touchés, le réseau Asie étant celui qui connaît le plus net recul : 7,7 p. 100 de moins qu'en 1979.

« Les résultats de l'activité du fret sont plus satisfaisants dans ce paysage préoccupant et font apparaître, en 1980, une progression par rapport à l'année précédente.

« Au total, le secteur du transport aérien a subi de plein fouet en 1980 les effets de la conjoncture internationale : ralentissement de l'activité économique dans de nombreux pays, reprise des tendances inflationnistes, désordres monétaires qui se traduisent par une importante baisse du pouvoir d'achat — la baisse du yen est ainsi un facteur prépondérant du recul du réseau Asie — escalade désordonnée du prix des matières premières, autant de facteurs qui, reliés à la recrudescence des tensions politiques internationales, entretiennent un sentiment d'inquiétude peu propice au développement harmonieux et régulier de la demande.

« Dans ce contexte difficile, il importe de ne pas se laisser entraîner par les fausses promesses offertes par le consumérisme. C'est ainsi que doit être proscrite l'importation en Europe, préconisée par certains, du système américain de déréglementation qui a conduit presque tous les transporteurs de ce pays à un désastre financier sans précédent et à des licenciements massifs de personnel.

« Telles étaient, monsieur le ministre, les observations que je tenais à faire à l'occasion de l'examen des crédits budgétaires pour l'aviation civile. » (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les points que j'aborderai seront très variés, mais c'est à l'image de votre ministère qui a des responsabilités très étendues ; et ce d'autant que je commencerai par vous faire part des préoccupations de notre collègue Serge Mathieu, retenu dans son département, qui aurait souhaité vous entretenir du budget des voies navigables et plus spécialement de la liaison Rhin-Rhône.

M. Mathieu se proposait d'abord de vous faire part de son inquiétude quant à l'insuffisance des crédits destinés à ce secteur de vos attributions. La réduction des crédits de paiement et des autorisations de programme ne l'incite guère à l'optimisme quant aux réalisations prévues pour 1981. Cette situation paraît d'autant plus illogique et aller à contre-courant que tout le monde semble actuellement d'accord pour affirmer que, dans la conjoncture actuelle, le transport par voie fluviale constitue le mode de transport d'avenir à nombre de points de vue, économie d'énergie, sécurité, sans oublier l'écologie.

Aussi, monsieur le ministre, M. Mathieu m'a-t-il prié de vous interroger sur la politique générale que le Gouvernement entendait poursuivre à l'égard des voies navigables et spécialement de vous demander si vous étiez décidé à donner à la France un réseau de voies navigables suffisamment dense, moderne et bien entretenu.

Il est bien entendu que l'une des pièces maîtresses de ce réseau devrait être la liaison Rhin-Rhône, encore que l'on puisse s'interroger sur l'opportunité de poursuivre la réalisation de cet axe si, par ailleurs, le reste du réseau est délaissé. Il y aurait là une incohérence regrettable et difficile à admettre.

C'est pourquoi il paraît essentiel de poursuivre activement la réalisation de cette voie fluviale qui permettra de relier la mer du Nord à la Méditerranée, que M. le Premier ministre lui-même a qualifiée d'« ambition majeure » en procédant, le 31 octobre dernier, à l'inauguration de la chute de Vaugris qui achève, heureusement, l'aménagement du Rhône en aval de Lyon.

Il est essentiel que la réalisation de cette grande œuvre, dont les retombées sur la vie économique des régions qu'elle traversera doivent être considérables, puisse être menée à bien dans les meilleurs délais.

Les crédits prévus pour l'année 1981 ne paraissent malheureusement pas aller dans ce sens et il est nécessaire de prévoir dès maintenant, pour les années suivantes, un effort très important de rattrapage.

M. Mathieu m'a demandé d'insister tout particulièrement sur ce point et de vous interroger, monsieur le ministre, sur la volonté du Gouvernement de prendre toutes ses responsabilités à cet égard. Vous avez déjà donné dans votre exposé général de nombreux éléments intéressants, mais peut-être pourrez-vous les compléter à l'intention de mon collègue.

Revenant quant à moi à mon Ouest, je vous dirai tout d'abord l'importance que nous accordons en Basse-Normandie et dans le Calvados en particulier à la RN 13, à partir de Bayeux jusqu'à Cherbourg.

Lors de sa venue en Normandie, le Président de la République a reconnu le caractère primordial de cet axe qui prolonge l'autoroute de Normandie et le beau travail fait jusqu'à Bayeux. La circulation y est importante et ne fera que croître avec les travaux entrepris en matière nucléaire dans le nord du Cotentin.

La région a participé au cours du VII^e Plan à un P.A.P.I.R. — programme d'action prioritaire d'initiative régionale — qui a permis d'accompagner l'effort de l'Etat sur la RN 13 d'engagements régionaux sur deux axes importants : Caen-Falaise-Ardenne et Caen-Villers-Bocage-Vire.

La région serait prête à continuer tant elle accorde priorité aux problèmes routiers, et même à accentuer sa participation. Une visite sur place des responsables régionaux, à laquelle j'ai participé la semaine dernière, l'a confirmé et je crois savoir que le préfet régional a l'intention de proposer, à l'occasion du prochain budget, un effort plus important allant dans ce sens. Mais de vous doit venir l'impulsion et c'est ce que nous souhaitons.

Ayant été sollicité à mon tour, après avoir beaucoup entendu évoquer la limitation des crédits, je me demande s'il n'y a pas quelquefois contradiction entre le cadre de vos possibilités, que vous êtes forcément le premier à subir, et l'ambition quelquefois perfectionniste de certains projets.

A vouloir faire très bien, on fait peu alors que les besoins sont encore grands. Et si je vous ai dit tout à l'heure que notre région accepterait d'accompagner l'effort de l'Etat, je crois devoir ajouter qu'elle souhaitera parallèlement une utilisation économe de ses crédits.

Le second point de mon intervention concerne l'organisation des transports interurbains du Calvados, que nous nous sommes donné l'ambition de prendre en main.

Placé face à un service de transport de voyageurs qui se dégradait sans cesse, en quantité comme en qualité, tandis que, parallèlement, les charges de transports scolaires étaient en constante et très forte augmentation, le conseil général, après une longue réflexion, a décidé de prendre le problème en main. Notre intention n'est pas de nous transformer en transporteurs au travers d'une régie départementale, mais d'assurer une meilleure utilisation des moyens existants, aussi bien ceux des transporteurs — petits et grands — que ceux des organisateurs locaux de transports scolaires.

Par une coordination plus stricte des services et une utilisation plus rationnelle des matériels, nous recherchons un meilleur service dans la limite d'un coût acceptable. J'ai eu l'honneur d'exposer notre projet, dont nous connaissons les difficultés, à votre prédécesseur, monsieur le ministre, lors de l'une de ses visites à Caen. Par la suite, votre ministère a bien voulu nous apporter son aide. Nous en aurons encore besoin, comme de vos conseils.

J'aborderai maintenant un chapitre qui a beaucoup bouleversé notre région cet été, celui de la pêche. Je ne reviendrai pas sur le passé, sinon pour dire que si les choses ont pris si rapidement une grande ampleur, c'est que, depuis plusieurs mois, la situation à la base s'était fortement détériorée.

Les pêcheurs, dont le courage dans l'exercice d'un métier difficile doit être pris en considération — je vous sais gré, monsieur le ministre, des propos que vous avez tenus tout à l'heure à cet égard — avaient vu leur revenu se dégrader depuis le début de l'année.

Résultant de circonstances climatiques inhérentes à la profession, la situation s'est aggravée parallèlement à l'augmentation du coût du carburant, élément d'autant plus ressenti lorsque, comme sur notre côte — à Port-en-Bessin en particulier — on est contraint d'aller pêcher loin.

D'où la réaction assez naturelle d'une demande d'augmentation de la ristourne sur les carburants. Je suis parfaitement conscient des problèmes posés par cette requête et des démarches en cas-

cadés qui en résulteraient. Mais était-il très adroit de répondre, comme cela m'a été fait : nous ne pouvons rien faire pour les carburants, nous aiderons à l'achat de bateaux, alors qu'il s'agissait et qu'il s'agit encore de maintenir en activité les unités en service par une amélioration de la rentabilité, et cela d'autant que la gestion des bateaux les plus récents est souvent la plus difficile du fait des lourdes charges d'endettement consécutives à leur acquisition.

C'était un peu dire à des gens qui n'ont pas d'argent : nous allons vous procurer un porte-monnaie.

Il est plus réaliste de rechercher la diminution des coûts d'exploitation par l'aide à l'achat de moteurs plus économiques, de dispositifs entraînant la diminution des dépenses de carburant, comme celui qui consiste à poser des tuyères sur certains navires et dont les résultats sont très spectaculaires. Vous avez vous-même parlé, monsieur le ministre, de bateaux sur lesquels on remettrait des voiles.

Nous allons dans le sens de la recherche des économies au stade régional comme au stade départemental. Il serait souhaitable que l'Etat s'engage aussi dans cette voie.

Il est indispensable également d'améliorer la commercialisation du produit, d'autant que les différences de prix entre la criée et le détail sont souvent très importantes et mal perçues.

Dans la foulée des événements, des mesures ont été prises par le Gouvernement, dont il faut souligner l'importance. Il s'agit, notamment, de la mise à la disposition du crédit maritime de possibilités qui permettront le financement des investissements nécessaires — ce qui était urgent pour la Basse-Normandie en particulier — des décisions intervenues pour le soutien des cours avec un prix d'objectif majoré de 15 p. 100 et déterminé sur un éventail de poissons élargi et localisé, de la répartition de fonds en provenance du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture, selon une procédure accélérée et décentralisée. Il était dommage que, devant une situation de crise, des crédits soient restés si longtemps inutilisés. D'autres versements avaient été promis, intervenant à la même façon, d'ici à la fin de l'année. Il n'apparaît pas que cela prenne forme et c'est regrettable.

Dans le même ordre d'idées, il est nécessaire que les modes d'attribution des crédits du F. I. O. M. soient revus pour 1981 dans le sens d'une simplification et d'une décentralisation. Une inquiétude persiste quant au montant des inscriptions budgétaires du F. I. O. M. Seront-elles suffisantes pour faire face aux besoins éventuels si les prix se détériorent ? Une plus stricte surveillance des importations, en contribuant à la tenue des cours, rendrait les crédits du F. I. O. M. suffisants.

Cette surveillance des importations pourrait se faire spécialement sous l'aspect sanitaire, car il importe que ne parviennent sur les marchés que des produits irréprochables. L'exemple du boycottage du veau doit conduire à une parfaite vigilance. Le marché de la pêche n'est pas en état de risquer une pareille mésaventure.

Nous vous avons déjà entretenu, monsieur le ministre, de nos préoccupations à l'occasion d'une audience que vous nous avez accordée et vous nous avez fait part de votre intention de poursuivre l'heureuse initiative que vous avez prise de vous rendre sur place, comme aussi de déléguer, dans l'attente d'une visite personnelle, des collaborateurs de votre ministère. Vous venez de nous confirmer cette intention. Il nous paraît très important que vous disiez sur place ce que vous venez de nous exposer très nettement et très fermement sur la politique que vous comptez mettre en œuvre en matière de pêche, d'autant que la situation reste très difficile pour de nombreux pêcheurs dont les revenus sont encore très bas et que le climat de confiance est loin d'être rétabli.

Je terminerai mon propos par une question d'un ordre très différent mais qui est aussi de la compétence de votre ministère.

Le Gouvernement avait annoncé, il y a quelque temps, que des améliorations interviendraient concernant les réductions de la tarification S. N. C. F. pour les familles nombreuses, dans le cadre de la politique familiale voulue par M. le Président de la République et à laquelle le Sénat, vous le savez, est fort attaché. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, où en sont ces décisions ?

Dans votre exposé général, très précis et très documenté, que nous avons beaucoup apprécié, vous avez déjà répondu à beaucoup des points que j'ai abordés. Il m'a paru tout de même nécessaire d'insister sur certains problèmes qui me tiennent particulièrement à cœur. Je vous remercie du complément d'information que vous voudrez bien nous apporter. (Applaudissements.)

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

M. Gérard Ehlers. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les ports maritimes jouent un rôle essentiel dans nos échanges extérieurs, dans notre activité économique ainsi que dans l'apport des devises indispensables à notre pays.

Il m'apparaît dès lors important d'insister sur le fait que, au-delà des chiffres, plus le tonnage manutentionné augmente, plus le nombre de journées travaillées diminue dans les ports et plus le déficit de la balance commerciale s'accroît. Les détournements de trafics, en particulier des marchandises diverses, représentent près de 25 p. 100 du trafic des ports français.

La région Nord-Pas-de-Calais est devenue, depuis 1979, le premier client du port d'Anvers. Or chacun sait qu'une tonne de marchandises diverses rapporte quarante fois plus de valeur qu'une tonne de minerai. De plus, personne ne conteste le fait que deux millions de tonnes de marchandises diverses en plus créeraient de 5 000 à 7 000 emplois supplémentaires, toutes professions confondues. Or, nous en sommes à 10 millions de tonnes de marchandises diverses détournées chaque année, ce qui pourrait créer sur notre littoral français des dizaines de milliers d'emplois, ainsi qu'une rentrée considérable de devises.

La quasi-totalité des crédits sont orientés vers ce que l'on peut appeler les ports industriels, au détriment du trafic commercial traditionnel, véritable poumon économique régional et national.

A ce sujet, il ne faut pas se gargariser, mais plutôt poser les grandes questions. La décision de construire le quai à pondéreux Ouest à Dunkerque, port que je connais parfaitement pour y avoir travaillé, ne peut avoir pour effet qu'accélérer la fermeture définitive de nos puits de mine, ce qui représenterait un gâchis extraordinaire de nos richesses nationales.

Moins de 20 p. 100 des minerais et charbons arrivant à Dunkerque sont transportés sous pavillon français ; autrement dit, les étrangers et la complaisance en transportent plus de 80 p. 100. Cela est d'autant plus important qu'un triplement du trafic à l'import est prévu en France d'ici à 1985. La situation est la même dans l'ensemble de nos ports. Notre pavillon ne couvre en général que 35 p. 100 de notre trafic maritime import-export et, en ce qui concerne le cabotage, notre pavillon est réduit à néant. Je vais vous en donner trois exemples précis.

En 1979, sur 174 caboteurs ayant fait escale à Saint-Malo, dix seulement étaient français. A Dieppe, un seul bateau français sur soixante-quinze escales. Dans neuf ports secondaires français, lorsque les caboteurs étrangers et de complaisance comptent 1 432 escales, les nôtres n'en comptent que soixante-sept seulement.

Ajoutons à cela que notre flotte est composée en majorité de pétroliers, qu'un large appel est fait aux pavillons de complaisance, en particulier chez nos propres armateurs.

Voilà, monsieur le ministre, mes chers collègues, de quoi donner du travail à plus de 100 000 personnes dans notre construction et notre réparation navales, dans nos ports, dans les activités annexes, notamment dans les emplois tertiaires de très haute qualité.

Voilà de quoi maintenir et développer ce que l'on appelle les emplois traditionnels.

Nous sommes très loin des différents plans Davignon. La France doit se doter d'un pavillon digne d'elle, de son commerce maritime et de ses échanges internationaux.

Je vous invite, monsieur le ministre, mes chers collègues, à visiter l'ensemble des ports français. Faites vite ! De la mer du Nord à la Méditerranée, de Dunkerque à Marseille, vous ne trouverez pratiquement aucune drague, ni aucune suceuse française, et cela depuis plus de cinquante ans. Il en va de même pour de nombreux engins portuaires.

Personne ne nous fera croire que nous ne sommes pas capables de produire, de transporter et de réparer français, que nous sommes devenus en quelque sorte un pays sous-développé, que nous ne sommes plus capables de jouer notre rôle dans le monde, à moins que nous ne soyons plus assez compétitifs — le mot est à la mode — en particulier vis-à-vis des Japonais.

Il me semble d'ailleurs qu'on attache beaucoup trop d'importance au phénomène japonais. En plus des énormes subventions allouées aux grosses sociétés multinationales en France, je signale que cela représente, en 1980, pour les chantiers de France-Dunkerque du baron belge Empain, 800 000 centimes de subvention par mois et par salarié.

Eh bien, il semble que le Gouvernement et le C. N. P. F. rêvent d'imposer en France le paradis japonais. Il paraît que c'est merveilleux !

Selon les représentants du puissant syndicat allemand I. G. Metall, peu suspect de sympathie envers les communistes, les Japonais, disent-ils après un séjour d'études là-bas, vivent encore dans les années 1930. L'ouvrier est mis à la porte des usines à cinquante-cinq ans. Il fait cadeau à son entreprise de ses jours de vacances, déduit de ses congés ses jours de maladie. Je conçois parfaitement que certains patrons puissent être séduits par une telle situation. « Il s'agit d'une attitude profondément rétrograde », précise la direction de ce syndicat allemand.

Heureusement pour la France et ses salariés, une C. G. T. puissante, un parti communiste solide existent chez nous pour imposer dans les luttes le maintien des avantages acquis et la conquête des droits nouveaux.

J'en arrive au problème de la revalorisation des pensions des marins, mise au premier plan de l'actualité après les conclusions du rapport Dufour.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Ehlers.

M. Gérard Ehlers. Je termine, monsieur le président.

Enfin, il est officiellement établi qu'un retard de 40 p. 100 existe sur les salaires forfaitaires servant au calcul des pensions de la marine marchande, conformément à la loi du 22 septembre 1948. Or, gouvernement et armateurs se refusent à en accepter les conséquences, violant ainsi accords et lois, et ce ne sont pas les 4 p. 100 prévus au 1^{er} janvier 1981 qui seront de nature à calmer l'indignation et la protestation active des pensionnés et des veuves qui se trouvent — j'y insiste — dans leur majorité, au niveau du salaire minimal de survie.

Je ne saurais terminer sans insister à nouveau sur l'importante question du service Trans-Manche, qui présente la particularité d'être en progression constante, de 15 à 20 p. 100 par an depuis plus de dix ans.

Plus le trafic se développe, plus le pavillon français se désengage. C'est ainsi que trois nouveaux navires anglais à double passerelle ont été armés en 1979 et en 1980 sur la ligne, aggravant encore le déséquilibre et réduisant d'une façon importante la part de notre pavillon qui était seulement de cinq quatorzièmes en 1978.

Va-t-on vers un désengagement complet du pavillon français ? On peut le craindre, d'autant plus que la presse fait état — j'aimerais votre avis à ce sujet, monsieur le ministre — de discussions entre British Rail et la société suédoise Bostrom pour une fusion entre la B. H. C. et Hoverlloyd en vue d'une prise en compte plus directe des services aéroglisseurs. La S. N. C. F. est tenue à l'écart de cette négociation alors que la flotte Seaspeed lui est commune avec la British Rail.

Autant de questions, autant de problèmes posés depuis six ans à quatre ministres successifs, et aujourd'hui à vous, monsieur le ministre. Autant de questions, autant de problèmes décisifs pour l'avenir des travailleurs qui n'ont pas obtenu de réponse concrète et pratique.

Puissiez-vous être l'exception, monsieur le ministre ! Croyez bien que si une décision avec application concrète était prise, ce qui serait véritablement nouveau, nous serions les premiers à nous en féliciter.

Il me reste néanmoins à affirmer que le budget qui nous est proposé ne peut qu'accélérer le déclin de la France. C'est pourquoi nous le rejetons sans aucune espèce d'hésitation.

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

M. Louis Virapoullé. Monsieur le ministre, je suis monté à cette tribune pour vous saluer et surtout pour vous féliciter.

En vous confiant la responsabilité de ce grand ministère, la République — et je le proclame tout haut — a consacré le talent et la compétence qui vous caractérisent.

Vous connaissez toute l'estime que j'ai pour vous et je reste persuadé que ce dialogue me permettra de vous éclairer sur quelques points que je considère comme essentiels.

En ce moment difficile pour le monde et la nation tout entière, votre action, je le sais, est complexe, pour ne pas dire inextricable.

La France, vous le savez, attend de vous des décisions audacieuses, et surtout humaines. Personne ne pourra contester que vous savez écouter, comprendre et décider.

Ce xx^e siècle, dans lequel nous vivons, a certainement connu l'une des plus grandes révolutions qui soit. Je me refuse d'aller au Japon ou même en Union soviétique ; je voudrais rester en France.

Le monde occidentalisé a consacré à l'homme le droit à la liberté, à la santé, à l'éducation, à l'égalité, mais aussi au voyage.

Ce droit de pouvoir se déplacer, d'aller à la rencontre de parents, d'amis, ce droit à l'évasion est l'une des plus grandes conquêtes sociales de notre pays.

Nous le savons bien : l'augmentation incessante du prix du pétrole de la part des pays producteurs est une source d'inquiétude qui finit par devenir insupportable.

Il n'est pas possible, en effet, de continuer à admettre que ces pays, auxquels je viens de faire allusion, remettent en cause de façon permanente le coût de la vie et frappent ainsi gravement et injustement les plus défavorisés.

Oui, en hommes libres que nous sommes, que nous soyons de l'hexagone ou de l'outre-mer, nous avons le droit d'aller les uns vers les autres pour mieux nous comprendre, pour mieux nous estimer. L'épanouissement des 500 000 Réunionnais qui vivent à plus de 11 000 kilomètres de la métropole dépend du maintien de cette acquisition sociale sacro-sainte.

En faisant de vous le ministre des transports, la République vous a conféré des droits et des devoirs importants, et vous ne pouvez pas faillir à votre tâche.

Au nom de tous les Réunionnais que je représente ici, je vous demande, monsieur le ministre, et je sais que vous le ferez, afin de permettre à cette île de 2 500 kilomètres carrés de connaître l'épanouissement social, économique et humain auquel elle a droit, de prendre les mesures à même d'assurer de façon durable son désenclavement et ce, tant du point de vue maritime qu'aérien.

Comment ne pas vous rappeler à cette occasion que, le 24 octobre 1979, la chambre de commerce de la Réunion et celle de Rouen ont célébré leur jumelage, pour affirmer, dans un élan de solidarité, qu'il convenait d'assurer l'essor économique de ce département lointain ?

Cet essor passe en premier lieu par la création à la Réunion d'un nouveau port.

Il s'agit là d'une réalisation qui ne doit pas être retardée, car elle représente le support d'un véritable développement.

Le port de la Pointe des Galets ne peut plus faire face à la croissance du trafic des navires de commerce dont le nombre, qui était de 155 navires en 1960, est passé à 374 en 1978. Par ailleurs et surtout, le port actuel ne permet pas aux gros pétroliers, porte-conteneurs, vraquiers, d'accoster dans des conditions normales.

Le Premier ministre, en prenant la décision de doter la Réunion de ce remarquable outil de production et de cette ouverture sur le monde extérieur, a inscrit son nom au premier rang des pionniers qui œuvrent réellement en faveur de cette île si belle.

Pouvez-vous, monsieur le ministre indiquer devant la Haute Assemblée la date à laquelle les premiers travaux pourront commencer ?

Ce nouveau port devra, par ailleurs, entraîner un abaissement du coût de l'importation, favoriser l'implantation de petites et moyennes industries qui pourront exporter à un tarif moins élevé.

Ce but ne pourra être atteint que si le Gouvernement accepte de prendre en charge la partie la plus importante du financement et renonce à faire payer aux Réunionnais une taxe exorbitante sur les carburants.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, me préciser quelle va être la participation de l'Etat dans la réalisation de cette entreprise sur laquelle nous avons, à juste titre, fondé des espérances légitimes ? Il y va, croyez-moi, de l'intérêt de la France tout entière.

Nous devons avoir la volonté politique de faire de ce port un grand pôle de rayonnement économique car, de son succès, de sa réussite, dépend, ne l'oubliez jamais, la vie de 500 000 Français.

Le deuxième et dernier problème que je voudrais aborder devant vous, c'est celui du désenclavement de la Réunion du point de vue aérien.

Trois questions se posent ici.

Nous ne voulons plus, monsieur le ministre, et j'exprime ici la volonté de l'immense majorité des Réunionnais, être gouvernés par Air France. Ce n'est pas la loi du plus fort qui doit triompher, mais la loi du bon sens qui doit l'emporter. Nous ne céderons pas aux caprices de cette compagnie.

Département français de l'Océan Indien, partie intégrante de la République, région périphérique de l'Europe, la Réunion doit s'ouvrir aux grandes compagnies européennes. C'est le seul et l'unique moyen d'assurer son développement touristique.

Savez-vous que les Allemands représentent à peine 1 p. 100 du contingent des touristes internationaux qui se rendent à la Réunion ? Cela n'est pas tolérable. Il faut mettre un terme à ce blocage.

Non, ça n'est pas Air France qui doit emmener à la Réunion des touristes allemands ; c'est à la Lufthansa de le faire.

Nous attendons du responsable consciencieux que vous êtes, après les études qui s'imposent, des décisions claires et précises.

Je l'ai par ailleurs dit à M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs : la Réunion doit également ouvrir ses frontières à ses voisins, en permettant notamment aux avions de la South African Airways qui relie l'Afrique du Sud à l'Extrême-Orient de faire escale à Saint-Denis-Gillot.

Comment, dans ces conditions, admettre que le vœu, d'ailleurs émis dans ce sens par la chambre de commerce de la Réunion et son président, ait été considéré avec autant de désinvolture puisque cette escale capitale nécessaire à notre développement touristique et économique se fera non pas à la Réunion, mais à l'île Maurice.

Aussi, j'éleve une vive protestation. Lorsque l'on sait les sacrifices accomplis par la chambre de commerce de la Réunion pour doter cette île d'un aéroport ultra moderne, on est, monsieur le ministre, déçu de voir qu'une technocratie, qu'elle soit parisienne ou d'ailleurs, réduit à néant un projet profitable à l'hexagone et à ce département qui lui est si fidèlement attaché.

Je dis : jamais plus de telles erreurs dans des domaines aussi importants !

C'est vous, et vous seul, qui devez tout mettre en œuvre pour que ce désenclavement aérien se réalise.

L'erreur qui vient d'être commise aura des conséquences irréparables et, toutes les fois que l'occasion m'en sera donnée, je ne manquerai pas de protester contre de telles carences.

Enfin et surtout, le moment est venu de mettre fin, sur la ligne la Réunion—Paris, à toute discrimination à bord des avions d'Air France.

Il est vrai que le Gouvernement et le Premier ministre personnellement sont intervenus pour que la compagnie nationale accepte de mettre sur pied un tarif équitable.

Une commission de concertation qui se réunit périodiquement a été créée afin de trouver les véritables solutions.

En vérité, monsieur le ministre, et j'espère pouvoir vous convaincre, la situation va en s'aggravant.

Le prétendu tarif « Voyage pour tous », connu sous le nom de V. P. T., ne cesse d'augmenter. Il atteint actuellement la somme de 4 530 francs pour passer, à partir du 15 décembre, à 4 950 francs.

Dois-je vous rappeler, monsieur le ministre, qu'il existe sur la ligne la Réunion—Paris sept vols sur six jours, dont deux le dimanche ?

Lors de la dernière réunion de la commission de concertation qui s'est tenue à Saint-Denis de la Réunion, le 24 septembre dernier, il avait été décidé qu'Air France mettrait à l'étude un projet de six vols sur six jours, dans le but d'établir un meilleur équilibre, eu égard au coefficient de remplissage.

Nous avons appris par la presse qu'un rapport a été transmis au préfet, aux termes duquel Air France supprime, non pas l'un de ses propres vols, mais celui d'Air Madagascar, et fait ensuite la remarque que cette suppression n'aura aucune incidence sur le coefficient de remplissage.

Quelle curieuse façon de traiter la commission de concertation, à laquelle le rapport n'a pas été communiqué ! Quelle curieuse façon surtout de traiter ceux qui voyagent sur la base de ce tarif « Voyage pour tous » !

Si vous pouviez, monsieur le ministre, effectuer un déplacement en V. P. T. la Réunion—Paris, vous pourriez remarquer que, dans ces avions où l'on a diminué le nombre des toilettes, compressé au maximum le nombre de passagers, on remet à chaque voyageur qui monte à bord un panier contenant un repas froid, immangeable, qu'il est contraint de garder sur sa tablette jusqu'à Djibouti, car jusqu'à maintenant les hublots ne font pas office de fenêtres !

A cette escale technique, l'intéressé reçoit ce que l'on appelle « le panier du petit déjeuner ». Alors là, le choix est simple ! Il doit accepter le café immédiatement au moment où l'hôtesse le lui apporte car il n'y aura pas de seconde distribution. C'est en quelque sorte le petit déjeuner « au son du clairon ».

Ajoutez à cela que, lorsque ce passager arrivera à Orly, il devra vainement chercher un chariot qui ne viendra, hélas ! pas à son secours.

Voilà les services, mes chers collègues, que l'on réserve à des gens qui sont pour la plupart de condition modeste. Voilà le traitement que l'on accorde à ceux qui font, dans un sens comme dans l'autre, 11 000 kilomètres, paient 4 530 francs, et qui paieront bientôt 4 950 francs.

En vérité, ce « Voyage pour tous » est en réalité le voyage pénible pour tous.

Les Réunionnais ne peuvent plus accepter de tomber dans ce véritable piège.

Il est de notre devoir, monsieur le ministre, d'agir pour que la compagnie Air France soit amenée à de plus justes raisons. Il y va de sa renommée, il y va surtout de la considération à laquelle ont droit tous ceux qui empruntent cette ligne.

Le combat que mènent les Réunionnais, c'est celui de l'équité et du réalisme.

Il convient d'améliorer sans tarder les conditions du « Voyage pour tous ».

Lorsque l'on parcourt 11 000 kilomètres, on a le droit d'être traité avec égard et considération.

Par ailleurs, comment oublier toutes ces familles qui travaillent actuellement dans le secteur privé en métropole et qui n'ont pas les moyens de payer 4 950 francs ? La compagnie Air France doit être contrainte de mettre à leur disposition un billet dont le coût ne dépassera pas 2 500 francs.

Les Réunionnais attendent de vous des décisions énergiques. Ils vous font confiance et savent qu'ils ne seront pas déçus.

C'est la population de tout un département qui, en définitive, vous demande de lui rendre justice au nom de la France. Je sais que vous accomplirez cet acte de justice et c'est la raison pour laquelle je voterai votre budget. (*Applaudissements.*)

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

M. René Regnault. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais me livrer à mon tour à un certain nombre d'observations à verser au débat sur le budget des transports et tout d'abord formuler une remarque générale concernant la procédure utilisée pour procéder à son examen.

En effet, pour la seconde année consécutive, ce budget des transports est présenté dans un seul document incorporant l'ensemble des crédits affectés aux transports. Cette manière de faire est très préjudiciable à la clarté du débat, ce que nous avons eu l'occasion de préciser à l'ouverture de cette discussion. J'ajouterai, monsieur le ministre, que la méthode utilisée, que j'appellerai de l'amalgame, ne peut avoir pour objet que celui inavoué de mieux camoufler des carences, des insuffisances et la régression des moyens de votre ministère.

L'engagement budgétaire de l'Etat s'élève à 33 802 millions de francs contre 30 464 millions de francs en 1980, soit une progression de 10,95 p. 100 en valeur. C'est la stagnation, compte tenu du taux d'inflation officiel prévu — 10,5 p. 100 — et plus probablement la régression si l'on tient compte du taux réel d'inflation escompté : plus de 13 p. 100.

Si l'on compare à la variation de l'index T.P. 0,8 — routes et aérodromes — qui a augmenté de 23 p. 100 d'avril 1979 à avril 1980, soit beaucoup plus vite que le taux d'inflation ou encore à l'index T.P. 01 — index général des travaux — qui a augmenté de 15,45 p. 100 de juin 1979 à juin 1980, la répercussion du prix du pétrole et donc des produits bitumeux ayant ici une influence essentielle, on en déduit que vos moyens traduisent un ralentissement ou un désengagement inquiétant.

Les autorisations de programme chutent en volume de l'ordre de 13 p. 100, les dépenses ordinaires accusant une progression de 3,5 p. 100, toujours en volume.

Les dépenses ordinaires réservées à l'action économique laissent apparaître deux chapitres particulièrement sacrifiés : l'aviation civile où les crédits affectés à Air France et à Air Inter diminuent de 27 p. 100 ; les transports intérieurs, pour l'amélioration des structures de la batellerie, où les crédits sont en baisse de 82 p. 100.

Il s'agit, dans le premier cas, d'un nouveau pas vers l'abandon des services publics de transport de voyageurs et, dans le second, d'un choix politique en totale opposition avec votre volonté exprimée de recherche des économies d'énergie.

Les dépenses en capital traduisent un réel effondrement de l'effort d'investissement ; les autorisations de programme passent de 10 937 millions de francs en 1980 à 10 745 millions de francs en 1981, soit une diminution en volume de 13 p. 100 ; les crédits de paiement diminuent, eux, en volume de 7,3 p. 100.

La dotation du F.S.I.R. voit ses crédits de paiement baisser de 1 p. 100 en volume et de près de 10 p. 100 en autorisations de programme.

Alors que vous avez déclaré que la construction aéronautique est un « secteur porteur de notre industrie » et que l'Etat allait poursuivre son effort, j'observe que les crédits d'autorisations de programme marquent un recul de 1,2 p. 100 par rapport à 1980. Le repli pour la version A 310 de l'Airbus est encore plus significatif : moins 13,4 p. 100.

Votre sens de la poursuite de l'effort, monsieur le ministre, mérite quelques explications que vous voudrez bien m'apporter tout à l'heure.

La marine marchande n'est pas mieux lotie. L'engagement de l'Etat est de 4 524 millions de francs en 1981 et marque un recul en volume de près de 5 p. 100. Les crédits de paiement, à eux seuls, régressent de presque 26 p. 100. C'est donc un réel ralentissement de l'effort de l'Etat dans un secteur dont l'actualité récente a montré combien il était faible.

Pour les chantiers navals, le budget de 1981 prévoit une dotation en autorisations de programme de 1 538 millions de francs contre 1 706 millions de francs en 1980, soit un recul en volume de 18,6 p. 100. Les crédits de paiement pour la flotte de commerce accusent une chute de 60 p. 100, alors que ceux des ports maritimes et de la protection du littoral régressent de 35 p. 100.

Revenant sur les transports intérieurs, j'observe une stagnation des moyens de paiement et un tassement des moyens d'engagement. Alors que vous avez désigné la sécurité dans les transports comme mission essentielle du service public, on ne peut que s'étonner de la régression des moyens pour le contrôle de la réglementation routière et de l'insuffisance des postes créés.

Qu'il me soit permis de regretter ce que j'oserais appeler, car je ne trouve pas un autre terme, votre « entêtement » à persévérer dans l'obligation d'utiliser les codes en ville, disposition à laquelle le groupe socialiste s'est opposé en vous développant ses raisons reposant sur l'objectivité et le bon sens, dans l'intérêt bien compris de la population.

Pour les routes, le total des crédits est de 12,5 milliards de francs, dont 6,7 milliards de francs dans le budget des transports et 5,8 milliards de francs au titre du fonds d'action conjoncturelle dont je dénonce l'importance et regrette que les crédits correspondants ne soient pas d'ores et déjà affectés et soumis au contrôle des élus de la Nation.

Les moyens d'engagement, hors fonds d'action conjoncturelle, sont en régression de 7,2 p. 100, ce qui permet de déduire qu'un cinquième du volume des travaux à réaliser ne pourra pas être engagé.

Les crédits de paiement augmentent de 6,20 p. 100, mais je rappelle que l'index T.P. 08 a augmenté de 23 p. 100 d'avril 1979 à avril 1980.

Le retard dans la réalisation des travaux autoroutiers et sur routes nationales et divers va à nouveau se creuser par rapport à vos prévisions du Plan. Peut-on encore parler de plan quand on sait le peu de volonté ou l'absence de volonté que cela revêt dans l'esprit du Gouvernement ?

Le rythme des travaux d'entretien du réseau national baisse chaque année, le retard s'accumule, alors qu'il reste quelque 11 000 kilomètres à traiter.

De 1975 à 1981, le budget d'équipement routier a diminué de moitié en francs constants. L'Etat abandonne l'entretien et le développement du réseau national. En revanche, il tend à rendre systématique le financement de ce réseau par les collectivités locales, et je pourrais citer, par exemple, les liaisons Rennes—Nantes ou encore Saint-Brieuc—Loudéac—Lorient, dans mon département et dans le Morbihan.

La subvention allouée aux collectivités locales au titre des 55 000 kilomètres de routes nationales déclassées devient une véritable supercherie.

Vous en avez convenu, monsieur le ministre, puisque, devant les arguments développés par les députés, vous avez accepté d'apporter une majoration : le crédit est maintenant de 506 millions de francs, alors que vous aviez inscrit 455 millions de francs, comme en 1980.

Toutefois, il accuse un retard. En effet, cette subvention aurait dû évoluer, depuis 1972, en fonction de la longueur du réseau déclassé, d'une part, et de l'évolution de l'index T.P. 01, d'autre part.

Avec mes collègues socialistes, je vous proposerai un amendement sur l'indexation ; je pense que le Gouvernement s'honorera en lui réservant un accueil favorable.

En conclusion partielle sur les routes, on peut affirmer : premièrement, que votre budget traduit un décalage, voire un fossé, entre vos objectifs et les moyens proposés pour les réaliser, qu'il s'agisse de l'amélioration de la sécurité, des économies d'énergie ou encore de votre volonté d'assurer une tutelle réelle des entreprises publiques de façon satisfaisante pour elles et pour l'Etat ; deuxièmement, que vous refusez les moyens de conserver, de maintenir notre patrimoine routier, et c'est là une grave erreur pour l'immédiat et surtout pour l'avenir ; troisièmement, que vous abandonnez tous les objectifs du Plan — le retard déjà considérable des réseaux routier et autoroutier va encore s'aggraver en 1981.

Tout cela explique les reports successifs des échéances annoncées à grand renfort de publicité par les plus hautes autorités de l'Etat, le Gouvernement ou encore ses inconditionnels supporters.

C'est le cas notamment du plan routier breton, dont l'achèvement fut promis par le général de Gaulle pour 1975, puis par ses successeurs pour la fin du VII^e Plan, puis pour la fin du VIII^e. Et voilà que l'on parle de 1990 !

La volonté qui se dégage de votre budget, ou plutôt l'absence de volonté, m'inspire les plus vives inquiétudes. C'est la raison pour laquelle je vous ai soumis par écrit le problème de la bretelle du plan routier breton relative à l'axe Nord reliant la route nationale 12 à la Normandie par Dinan, Dol et Pontorson. Je prendrai connaissance de votre réponse, monsieur le ministre, avec le plus vif intérêt.

Entre autres exemples, je citerai encore les travaux, depuis longtemps attendus, concernant l'achèvement de la voie rapide urbaine de Chambéry et le prolongement de l'autoroute A 41 depuis Montmélian-Ouest jusqu'à Port-Royal ; ces travaux sont liés au développement des stations de sports d'hiver certes, mais aussi et surtout à l'ouverture du tunnel routier entre la France et l'Italie.

Vous m'obligeriez en m'apportant, sur ce point encore, une réponse précise tout à l'heure.

Je voudrais vous soumettre aussi quelques remarques intéressantes différents chapitres de votre budget, et tout d'abord le chapitre relatif au F.S.I.R.

Le fonds spécial d'investissement routier ne manque pas de m'inquiéter. Lors du vote de la loi du 3 janvier 1952, on prévoyait que ce fonds serait alimenté par un prélèvement de 22 p. 100 sur le produit des taxes sur les carburants. Si l'on regarde les chiffres des dix dernières années, les autorisations de programme ont tout juste doublé, alors que les crédits de paiement ont augmenté d'un peu plus de 100 p. 100. Il faut ajouter que la forte augmentation du prix des carburants, de 1972 à 1981, aura entraîné le triplement au moins du produit des taxes ; là encore l'objectif de la loi est progressivement détourné, avec les conséquences fâcheuses qui en résultent pour le F.S.I.R. local et départemental — ce point a déjà été évoqué hier. Cette régression des crédits du F.S.I.R. est tellement évidente que le Gouvernement ne peut résister dans ses intentions.

Monsieur le ministre, nous attendons avec intérêt les compléments qui nous ont été promis hier par votre collègue et qui devront nous être annoncés avant la fin de la discussion budgétaire.

S'agissant de la S.N.C.F., j'observe que le démantèlement de son réseau se poursuit — 1 300 kilomètres de voies ferrées ont été fermées de janvier 1979 à novembre 1980. Il serait intéressant, monsieur le ministre, que vous vouliez bien nous communiquer vos prévisions de fermetures pour 1981.

L'intervention de l'Etat est de l'ordre de 19 milliards de francs, dont 8,5 milliards pour l'ajustement des charges de retraite.

En vertu de l'article 7 du contrat d'entreprise, la S.N.C.F. est libre de supprimer les lignes omnibus ou de les transférer sur route. Or, cette disposition est contraire à l'article 18 *quater* de la convention de 1937.

Je me permets de vous rappeler que les socialistes demandent la suppression de cet article 7.

Sous prétexte de rentabilité, la S.N.C.F. a dégagé — dois-je le rappeler ? — quelque 108 millions de francs de bénéfices en 1979. Le Gouvernement a entrepris, avec un chantage scandaleux auprès des élus locaux, chantage que je tiens à dénoncer ici, une bataille frontale, qui remet fondamentalement en cause la notion de service public.

Ainsi, on ferme des lignes de chemin de fer omnibus et on laisse disparaître les lignes de car sans consultation des populations, des usagers, des associations d'usagers.

Selon le décret du 24 septembre 1979, la relation S.N.C.F.—Gouvernement—élus locaux se réduit à demander à ces derniers de procéder à la suppression des lignes omnibus ou à les transférer sur route en échange de crédits pour aménagements routiers, par exemple.

Le maintien des lignes secondaires déficitaires — et elles ne peuvent que l'être en général — ne peut être envisagé qu'avec le concours de subventions d'équilibre des collectivités locales.

Le service S.N.C.F., dès lors qu'il doit demeurer un service public, doit s'apprécier globalement. Les lignes secondaires, les lignes déficitaires ne procèdent-elles pas à un ramassage de voyageurs en vue de leur regroupement dans les trains de grande ligne, qui, eux, connaissent une gestion excédentaire ? Ce service forme un tout, et l'Etat doit avoir le souci d'assurer son bon fonctionnement.

Selon le contrat d'entreprise, la S.N.C.F. doit définir elle-même sa politique. Mais, que je sache, il ne lui appartient pas de définir la politique des transports de notre pays. Alors, la S.N.C.F. outre-passe ses droits ?

Comment le simple contrat d'entreprise S.N.C.F., qui n'est pas soumis à la discussion du Parlement, peut-il contredire une convention approuvée par décret-loi ? Votre réponse m'intéresse au plus haut point.

La politique des transports doit être menée en liaison avec la politique volontariste d'aménagement du territoire : sous la responsabilité de l'Etat, avec le contrôle du Parlement et après une étude et une réflexion décentralisée au niveau des régions, des élus locaux, en liaison avec les organismes économiques et sociaux.

Où allons-nous, monsieur le ministre ?

Nous sommes, une nouvelle fois, en pleine incohérence ; c'est une nouvelle escalade dans la politique d'abandon du service public et du laisser-faire de votre système libéral, qui procède plutôt du « déménagement du territoire ».

Les conséquences du contrat d'entreprise sont encore l'augmentation des tarifs à un rythme supérieur à celui du coût de la vie, la suppression des lignes dites non rentables, avec impossibilité pour certains voyageurs bénéficiaires de titres sociaux de transport d'en user — personnes âgées, familles nombreuses, etc. — enfin, réduction des effectifs et suppression d'arrêts.

Côté transport de marchandises, la situation n'est pas moins préoccupante. J'observe qu'en 1979 les trafics ont augmenté : par la route, de 10 p. 100, par le rail, de 5 p. 100 et par la voie d'eau, de 2,6 p. 100.

Là, nous ne comprenons plus du tout ! Nous constatons que l'évolution est strictement opposée à vos objectifs prioritaires, que je me permets de rappeler : amélioration de la sécurité, économies d'énergie.

Votre budget ne comporte pas de mesures propres à modifier la répartition entre les différents modes de transport. C'est là, il est vrai, la caractéristique même du libéralisme économique sauvage.

J'en viens à l'aviation civile. Votre incitation à la compétitivité et à la rentabilité appelle les compagnies telles que Air Inter et Air France à améliorer leurs résultats financiers. Toutefois, on observe que Air Inter a tendance à abandonner les liaisons régionales, considérées comme peu rentables, et ce au bénéfice des compagnies de troisième niveau, lesquelles peuvent prétendre solliciter des collectivités locales des subventions afin de compenser leurs déficits d'exploitation.

Une telle incitation de l'Etat, accompagnée de son désengagement, met, là encore, en péril la notion de service public et transfère aux collectivités locales des charges supplémentaires. Il convient d'observer que les prétentions des collectivités locales sont d'autant plus élevées que l'économie des régions concernées est plus fragile ou menacée.

La solidarité nationale est abandonnée. Cela m'amène à souligner de nouveau l'abandon de toute politique d'aménagement du territoire qui transparait au travers de vos incitations.

Ma préoccupation concerne la Bretagne au premier chef, avec notamment la menace qui pèse sur la relation Paris-Rennes assurée par Air Inter. J'aimerais que vous puissiez faire le point sur cette question au cours de cette discussion.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée par l'ouverture du dossier de l'aviation civile pour attirer votre attention sur une autre conséquence de la recherche de la rentabilité par les compagnies de troisième niveau : il s'agit de la détérioration

de la qualité du service par les regroupements de voyageurs, par le non-respect des horaires ; cette détérioration est encore aggravée par le fait que l'important trafic de l'aéroport d'Orly, par exemple, amène celui-ci à ce que j'appellerai des « caprices » désagréables concernant l'atterrissage ou le décollage des appareils utilisés pour les liaisons intérieures de troisième niveau. J'ai d'ailleurs proposé à la commission des affaires économiques et du Plan de notre assemblée d'engager une étude, dans le cadre d'une commission spécialisée constituée à l'effet d'examiner les conditions d'exercice du trafic aérien sur les lignes intérieures.

J'en arrive à la marine marchande et à la mer.

La mer, pour un pays comme la France, dont la tradition maritime est très forte, représente un atout essentiel sur les plans économique et social, mais aussi stratégique et diplomatique. Je me bornerai surtout aux deux premiers aspects.

Après les profonds mouvements de mécontentement qui ont explosé récemment, on pouvait s'attendre à un effort particulier et à une tentative au moins d'esquisse d'une réelle politique coordonnée de la mer.

Permettez-moi de déplorer les réponses apportées l'été dernier à ceux qui défendaient une cause, dont vous-même convenez de la justesse. Je regrette que le Gouvernement — et pour cela je le condamne — ait répondu aux marins en colère par la recherche de leur discrédit dans l'opinion publique et l'envoi de la marine nationale pour mater ceux qui, pour le moins, doutent profondément de la volonté du Gouvernement de sauver leur activité, leur emploi et l'intérêt économique qui en découle pour notre pays.

En analysant brièvement votre projet de budget, je formulerai quelques observations et je poserai quelques questions. J'apprécierai tout à l'heure les réponses que vous voudrez bien y apporter !

Du côté des crédits, le budget propre de la marine marchande — crédits de paiement et dépenses ordinaires — est en augmentation de 5,9 p. 100, alors que le budget général de la France croît de 16,45 p. 100 ; les autorisations de programme, elles, diminuent de 16,3 p. 100 — de 2 403 millions de francs à 2 264 millions de francs, les crédits de paiement accusant un recul de 25,7 p. 100. Le budget relatif aux ports est en diminution pour les crédits de paiement comme pour les autorisations de programme.

Malgré les malheureuses affaires récentes de l'*Amoco Cadiz* et du *Tanio*, les crédits destinés à la lutte contre les pollutions accidentelles diminuent de 17,5 p. 100 en autorisations de programme et de 30,5 p. 100 en crédits de paiement.

L'investissement est vraiment sacrifié. Votre budget ne permettra pas de résoudre les difficultés de la construction navale ou encore des pêches maritimes. Voilà qui amène une fois de plus à douter que la France croie en sa marine !

Ne voit-on pas notre flotte se réduire ? Nous avons perdu plus de cent navires en cinq ans : 504 unités en 1977, 427 unités seulement en 1980 ! Cela entraîne l'affrètement de navires étrangers.

N'est-il pas choquant de constater que notre marine marchande ne participe plus que pour 29 p. 100 aux échanges maritimes français, alors que nous voyons se développer, au nom de la loi du profit maximum, la navigation sous pavillon de complaisance, avec des marins maltraités, sous-qualifiés et mal payés ?

En 1979, sur quarante-cinq navires sortis de notre flotte, onze ont été vendus au Liberia et dix au Panama. Ils naviguent donc aujourd'hui sous pavillon de complaisance. Il convient que la France ait la volonté de renforcer l'action menée contre les pavillons de complaisance.

Vous me permettez aussi d'évoquer le mouvement, d'une rare ampleur, qui se développe chez les marins français en ce moment.

Ils réclament l'application des conclusions du rapport Dufour, qui reconnaît un décalage de 40 p. 100 en moyenne entre le salaire réel et le salaire forfaitaire, cela pour le commerce ; pour la pêche, le décalage est encore plus grand.

Leur démarche vise à obtenir notamment des retraites en correspondance avec le salaire réel. Le rapport précité propose un rattrapage sur cinq ans.

Or, vous proposez une revalorisation de 4 p. 100 seulement au bénéfice exclusif des cinq plus basses catégories, et ce à compter du 1^{er} janvier 1981 ; cela n'apportera que quelques centimes supplémentaires annuels au niveau des retraites de troisième catégorie, par exemple. Cette mesure est insuffisante, convenons-en, monsieur le ministre.

Je souhaite vivement que vous acceptiez de reprendre la négociation et que l'on respecte les conclusions du rapport Dufour, notamment pour les quelque 100 000 retraités, veuves ou orphelins de l'E. N. I. M.

La pêche artisanale comme la pêche industrielle est en crise. Les principales causes en sont les hausses périodiques des carburants et le régime de détaxe différent en France de ce qu'il est dans d'autres pays de la Communauté, les difficultés d'accès à la ressource et l'évolution de la ressource même, les conditions financières d'installation des jeunes patrons pêcheurs, ainsi que les problèmes inhérents aux investissements nécessaires.

Je citerai encore le déséquilibre excessif de notre balance des produits de la mer — nous avons importé 3 milliards de francs de produits de la mer en 1979 —, l'écart considérable entre le prix du poisson à la production et à la consommation.

On a créé le F. I. O. M., mais cet organisme lourd se révèle peu efficace et la concertation n'y est pas aisée, l'administration y disposant d'un droit de veto. Des offices régionalisés seraient, je le pense, plus efficaces.

La France est très touchée. La pêche industrielle travaille loin de ses ports et subit lourdement l'évolution du coût des carburants.

Pourtant, il s'agit d'un secteur indispensable à l'économie avec ses 24 000 marins-pêcheurs et les quelque 100 000 emplois que cela représente au total avec les activités induites. Le nombre de nos navires a diminué de 20 p. 100 en dix ans et le tonnage s'est lui aussi réduit.

Il est temps qu'une large réflexion globale et au fond soit engagée sur les problèmes de la mer, notamment sur les divers aspects que j'évoquais au début de mon propos et qu'une réflexion annuelle soit menée dans le cadre d'une conférence largement ouverte à la profession, aux pouvoirs publics, aux élus.

Cette réflexion devra prendre en compte l'agriculture elle-même, vouée à des espérances importantes pour l'avenir.

Une bonne formation professionnelle des marins est indispensable tant au niveau de la formation initiale que de la formation permanente.

Or, je mets en doute, là aussi, la réelle volonté du Gouvernement, d'abord, parce que des mesures de fermeture planent sur certaines écoles notamment en Bretagne et, ensuite, parce que vous avez décidé récemment de diminuer les attributions de rémunération professionnelle au bénéfice de jeunes marins en formation qui, du fait de votre décision, devront renoncer aux stages de formation auxquels ils avaient été admis.

Cette mesure concernait des jeunes de l'école de Paimpol, par exemple. Je vous ai d'ailleurs écrit à ce sujet. J'attends votre réponse et j'espère l'obtenir avant la fin de ce débat.

Je souhaiterais enfin qu'en la matière une réflexion soit entreprise sur les objectifs comme sur les moyens nécessaires pour les atteindre, afin de dégager une politique de formation professionnelle adaptée aux activités de la mer et de mettre en œuvre un programme pluriannuel d'application.

La mer, vous ai-je dit au début de ce chapitre, représente une donnée fondamentale pour la France, à la fois dans les domaines économique, social et diplomatique. Elle présente des ressources importantes et insoupçonnées. Mais il apparaît aussi qu'on ne peut laisser aller les choses dans l'anarchie, le désordre et en l'absence d'une politique concertée et coordonnée.

La France rencontre des obstacles au niveau communautaire et international pour faire entendre sa voix, non seulement sur les problèmes de la navigation, de la sécurité, de la pollution, de la réglementation, mais aussi sur les problèmes relatifs à la ressource, à son accès comme à son renouvellement.

Par ailleurs, la France souffre enfin de son manque de volonté, de politique en ce domaine, et loin de moi l'idée de réduire vos mérites, monsieur le ministre. Je suis amené à constater la lourde et complexe charge de votre ministère et les marins doivent disputer au sein de votre monstrueuse administration une place qui ne correspond pas à l'ambition de la France en ce domaine.

C'est pourquoi, je crois que la première marque d'intérêt pour la mer et de ce qui en découle directement, en amont comme en aval, passe par la création d'un ministère de la mer à part entière.

Ainsi, le Gouvernement se donnerait l'autorité nécessaire en son sein pour définir, exprimer et promouvoir une politique à la hauteur de nos intérêts.

Enfin, la France montrant qu'elle croit en ce secteur, en son activité et en sa place au sein de l'économie nationale verrait, de facto, son autorité renforcée auprès de ses partenaires du Marché commun, mais aussi lors des discussions et négociations internationales.

La Bretagne, les nombreux marins qu'elle compte, celles et ceux dont l'activité est liée à la mer ne manqueront pas d'observer avec un intérêt particulier les positions que prendront

sur ce sujet les plus hautes autorités de l'Etat. Dès aujourd'hui, je souhaiterais connaître votre position, monsieur le ministre.

Compte tenu de la stagnation ou des insuffisances des crédits routiers, de la poursuite de la remise en cause de la notion de service public des transports, de la S.N.C.F., de l'aviation civile, etc., des menaces que font peser sur l'emploi, sur les entreprises de travaux publics en particulier les régressions constatées à de nombreuses lignes de votre budget, de l'absence de volonté politique au regard de la mer et de l'incohérence et des insuffisances des actions prévues en matière de marine marchande, de pêche ou encore en matière de formation, de retraite des marins et de leurs ayants droit, les socialistes ne voteront pas votre budget.

M. le président. La parole est à M. Hugo. Je lui accorde un temps de parole de cinq minutes, bien qu'il n'en reste plus que deux à son groupe.

M. Bernard Hugo. Mes chers collègues, j'avais pourtant bien des choses à dire, mais tant pis...

M. le président. C'est la faute à M. Ehlers.

M. Bernard Hugo. ... vous resterez sur votre faim. (Sourires.)

Monsieur le ministre, le projet de budget des transports pour 1981 marque la volonté du Gouvernement de dégager encore plus l'Etat des dépenses de transport, en les faisant supporter aux collectivités locales et aux usagers.

Les crédits augmentent de 11 p. 100, c'est-à-dire moins que la moyenne des dépenses de l'Etat ou que l'inflation. Il s'agit toujours d'un budget d'austérité, d'austérité aggravée.

La subvention d'équilibre à la S.N.C.F. est réduite de 11 p. 100 en francs courants. Il s'agit là de l'application du contrat d'entreprise qui, sous le couvert de libre concurrence, oblige la société nationale à s'autofinancer ou à contracter des emprunts coûteux.

Cette politique a pour conséquence une hausse des tarifs qui entraînera, cette année encore, une diminution du nombre des voyageurs. Dans le même temps, vous appliquez les conclusions du rapport Guillaumat, véritable « plan de casse » de la société nationale : plus de 3 000 kilomètres de lignes ont été supprimés en dix ans. En moins de deux ans, par le contrat d'entreprise, 1 300 kilomètres de voies ferrées ont été fermées à la circulation ferroviaire.

Pour atténuer cette orientation délibérée, vous tentez de faire retomber la responsabilité de la fermeture sur les élus locaux qui refusent de prendre en charge le déficit d'une ligne. Votre plan de démantèlement a également pour objectif de remettre en cause le statut des cheminots.

Déjà au cours des trente dernières années, les effectifs ont été réduits de moitié et la productivité du travail a été multipliée par quatre.

En 1981, des milliers de voyageurs et des tonnes de marchandises seront transférés sur route, ce qui aura pour effet d'augmenter notre consommation de pétrole et d'accroître le nombre des accidents, déjà en hausse depuis l'usage obligatoire des codes en ville la nuit. J'en profite pour dire que le parti communiste français approuve pleinement la suppression d'une telle mesure.

Les cheminots n'acceptent pas votre « plan de casse » de la société nationale. En luttant contre les suppressions d'emploi et pour la défense de leurs droits, ce sont eux qui défendent le service public.

Les usagers refusent de faire les frais de votre politique d'austérité. Déjà plusieurs fermetures de lignes ont été empêchées par la lutte des populations concernées. Partout, dans leurs luttes, ils ont le soutien actif du parti communiste français.

La R.A.T.P. subit, elle aussi, les conséquences de votre politique de désengagement. Le plan d'entreprise 1981-1985 révèle que la part des sommes payées par les voyageurs dans la couverture des charges d'exploitation passera de 38 p. 100 en 1979 à 45 p. 100 en 1985 et 48 p. 100 en 1990. Le billet augmenterait de 14,5 p. 100 par an pour passer le 1,75 franc en 1980 à 3,45 francs en 1985.

L'Etat continue à se désengager puisque sa part dans les ressources de la R.A.T.P. passerait de 25 p. 100 en 1977 à 21 p. 100 en 1980. Enfin, la part de l'employeur diminuerait de 3 p. 100 dans la même période.

Ainsi toute votre politique, monsieur le ministre, vise à faire payer encore plus l'usager. Pourtant, dois-je vous rappeler que la majorité des usagers parisiens utilise la R.A.T.P. pour se rendre à leur travail ?

Si, aujourd'hui, les travailleurs sont chassés toujours plus loin de Paris, s'ils sont contraints d'accepter de travailler loin de leur domicile, c'est votre politique et celle du patronat qui en sont responsables.

Des millions d'heures sont perdues dans les transports en commun. C'est pourquoi les travailleurs réclament des transports moins coûteux, plus pratiques et plus confortables et une prime de transport qui prenne en compte les frais réels engagés pour se rendre au travail. Je regrette à ce sujet que la proposition de loi relative à la prime de transport que j'ai déposée ait été mise aux oubliettes.

Il faut étendre à toute la région la carte orange en réduisant le nombre de zones de tarification à deux.

En ce qui concerne l'aménagement des nouvelles voies, des succès ont été obtenus, notamment pour les prolongations de la ligne à Villejuif ou Bobigny. Mais nous refusons que la mise en service de nouvelles lignes soit le prétexte à une augmentation injustifiée du tarif, comme c'est le cas sur la ligne du R.E.R. Saint-Quentin—Invalides. Je ne fais qu'évoquer à cette occasion les interconnexions financières et ferroviaires qui se font très progressivement entre les réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P.

Un autre projet a été remis en cause par votre prédécesseur, qui vous a laissé ce dossier que la S.N.C.F. doit reconsidérer. Je veux parler de la ligne Ermont—Invalides qui rendrait bien des services aux habitants du Val-d'Oise. Le conseil régional Ile-de-France avait accepté sa réalisation, en accord avec le Gouvernement et la direction de la S.N.C.F.

Aujourd'hui, vous semblez remettre en cause cette ligne, sous prétexte que les mesures de protection contre les nuisances entraîneraient un coût supplémentaire. Mais ces mesures qui sont nécessaires sont d'un coût peu élevé, si on les compare aux cadeaux fabuleux faits aux grandes entreprises.

Il faut que la ligne Ermont—Invalides soit réalisée dans les délais prévus. Les élus communistes sont décidés à soutenir le mouvement de protestation des habitants du Val-d'Oise.

En ce qui concerne les routes, monsieur le ministre, je ne ferai que quelques brèves observations. Dans la région parisienne, le bouclage de l'autoroute A 86 est une nécessité. Comment et quand comptez-vous la réaliser ?

Dans mon département, les Yvelines, le prolongement de l'autoroute A 12 devient urgent. Il permettrait de délester la R.N. 10 et de supprimer la coupure en deux de la ville de Trappes et de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, en assurant une meilleure liaison entre Paris et le sud du département et en diminuant considérablement les nuisances pour des dizaines de milliers d'habitants qui ont choisi la ville nouvelle pour résider.

Cependant aucune date n'a encore été fixée pour la réalisation des travaux. Je voudrais que vous m'indiquiez votre échéancier, alors que tous les élus du département, toutes tendances confondues, ont admis le caractère prioritaire de cette réalisation.

Je pense sincèrement que votre budget des routes est dérisoire, eu égard aux besoins. De plus, il hypothèque la sécurité des Français.

Je ne parlerai pas des voies navigables, je ne veux pas abuser de la patience de M. le président.

M. le président. De vos collègues, monsieur le sénateur.

M. Bernard Hugo. Je trouverai l'occasion d'en parler un autre jour.

Le budget des transports pour 1981 va à l'encontre des besoins de la nation. Il faut stopper le démantèlement du service public, améliorer les infrastructures. Il faut cesser de faire payer toujours davantage les usagers pour faire payer les patrons qui profitent des infrastructures publiques.

C'est pour toutes ces raisons que nous luttons avec les employés et les usagers et que nous ne voterons pas votre budget.

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

M. Daniel Millaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, M. Lise, qui a dû rentrer dans sa lointaine circonscription, m'a chargé de vous lire l'intervention qu'il a préparée à votre intention.

« Il m'apparaît indispensable d'intervenir à nouveau sur le projet concernant la création d'une zone industrialo-portuaire à Fort-de-France.

« Je ne veux pas insister, puisque je l'ai déjà fait lors de la dernière discussion budgétaire, sur les qualités naturelles du

port de Fort-de-France : grandes profondeurs, accès facile, proximité de hauts fonds, protection possible contre les houles des cyclones.

« J'insisterai, en revanche, sur la nécessité de pouvoir assurer l'industrialisation des terrains d'accès facile, qui permettrait la diminution des frais de transport tant pour l'importation des matières premières que pour l'exportation des produits finis.

« Lors de la visite, au mois de septembre 1980, de M. Paul Dijoud, secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer, l'accent a été mis par les représentants socio-professionnels concernés, au cours d'une réunion à la chambre de commerce, sur l'importance que revêt la création de cette zone industrialo-portuaire.

« En effet, l'exiguïté des surfaces du port de commerce actuel et l'inexistence de terrains disponibles rendent indispensable cette création.

« L'emplacement de la zone industrialo-portuaire de la Pointe-des-Grives s'inscrit dans un schéma global d'extension du port, dans une zone de hauts fonds — comme je l'ai déjà souligné — bordant le mouillage en eaux profondes de la Dillon.

« Les qualités du site sont reconnues comme tout à fait valables et la réalisation de ce complexe est donc urgente. Il faut créer tout d'abord une zone industrielle qui pourrait être, dans une première tranche, d'une superficie de 14 hectares et faire l'objet ultérieurement, si nécessaire, d'une extension de l'ordre de 15 hectares. L'étude globale de cette opération a été confiée à un organisme qualifié.

« Je veux insister sur l'importance économique et sociale d'une telle réalisation, qui permettrait d'obtenir une meilleure rentabilité du port à conteneurs ; elle contribuerait aussi à maintenir au meilleur niveau les emplois actuels de dockers et à faciliter, de jour comme de nuit, l'accès du port minéralier, ce qui faciliterait l'approvisionnement des industries.

« De même, pour rendre plus aisé l'avitaillement des navires de passage, il est indispensable d'augmenter la surface des terres-pleins pour le stockage et la manutention des conteneurs.

« Il s'agit, au demeurant, compte tenu de l'importance du trafic d'ensemble, de doter la Martinique d'un véritable port d'éclatement du trafic pour l'ensemble des Caraïbes.

« Il convient de signaler, sur le plan technique, que le remblaiement des hauts fonds jouxtant ce port à conteneurs qui vient d'être créé, et qui présente un danger pour les gros navires, permettrait de réaliser une partie de l'extension souhaitée.

« C'est donc une action essentielle qu'il conviendrait d'engager dès que l'étude sera terminée. Cette action, je le rappelle, tend à rentabiliser le port à conteneurs.

« La réalisation de cette zone industrialo-portuaire constitue, pour le développement du trafic, un impératif majeur. »

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez donner à M. Lise les assurances nécessaires quant à la prise en considération de ce projet qui lui tient à cœur. (*Applaudissements.*)

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

M. Noël Berrier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à cette heure tardive, on ne peut guère parler sans répéter ce qui a déjà été dit. Je me bornerai donc à illustrer par une expérience vécue nombre de remarques critiques qui ont été formulées par les collègues socialistes qui m'ont précédé à cette tribune. Cette expérience montre le bien-fondé de leurs affirmations quand ils ont insisté sur l'abandon de la notion de service public et quand ils ont mis en cause la politique d'aménagement du territoire.

Voilà un an, en effet, monsieur le ministre, j'attirais l'attention de votre prédécesseur sur une condition essentielle de la survie du monde rural, à savoir le maintien des lignes de chemin de fer dites secondaires. C'était à propos de la fermeture d'une ligne de voyageurs — une parmi bien d'autres — desservant le nord du département de la Nièvre. Quoique parlementaire, c'était par hasard — ou plutôt par indiscretion — que j'avais appris la fermeture de cette ligne.

Cette question intéresse la France rurale tout entière, car elle met en cause la notion de service public face à celle de la rentabilité à tout prix. Il n'empêche, bien entendu, que les élus ont profondément conscience du fait que l'on ne peut pas faire n'importe quoi à n'importe quel prix.

Si j'ai défendu cette ligne, c'est parce qu'il était raisonnable de le faire. En effet, la voie ferrée avait été entièrement remise en état pour améliorer le passage des trains de marchandises. D'ailleurs, ce tronçon de ligne permet, à l'heure actuelle,

le transport de 3 000 tonnes de gravillons provenant de carrières de porphyre de la région et qui sont destinés, en grande partie, au ballast du T.G.V.

Naïvement, j'avais imaginé que, profitant de cette circonstance, un service voyageurs reliant ce secteur à la région parisienne serait développé avec des voitures plus confortables et des horaires mieux adaptés. Je pensais que les usagers, séduits par la fiabilité du rail, effrayés par la multiplication des accidents de la route et voulant limiter volontairement l'usage de leur voiture en raison du coût de l'essence, seraient de plus en plus nombreux.

C'était une idée positive pour désenclaver le nord d'un département à vocation parisienne et tirant une partie de ses ressources du tourisme social, en faveur duquel le conseil général a consenti de gros sacrifices financiers au niveau des infrastructures.

J'ai moi-même conduit les négociations avec l'administration préfectorale, la S.N.C.F. et le ministère des transports, à la tête d'une délégation de l'assemblée départementale spécialement constituée à cet effet.

C'était oublier que les décisions étaient déjà prises et que la concertation promise après mon intervention l'avait été vraiment après coup, c'est-à-dire après le contrat d'entreprise Etat-S.N.C.F. du 24 avril 1979 et après le décret du 24 septembre de la même année.

Le conseil général unanime a demandé à la S.N.C.F. de procéder à une expérience d'un an en améliorant le service, pour que la ligne soit plus fréquentée. Cela, d'ailleurs, n'aurait rien coûté puisque la subvention pour suppression de ligne n'aurait pas été versée au département.

Cette proposition a été refusée. La ligne a été supprimée, le 1^{er} juin 1980, et remplacée par un service sur route qui, bien sûr, disparaîtra à son tour — cela arrive dans tous les cas semblables — après avoir, d'ailleurs, bien mal rempli son rôle. Du reste, il a déjà fort mal commencé !

Mais je souligne que le département ne s'est pas soumis à la procédure définie par le décret du 24 septembre 1979 et qu'il a refusé d'assumer la responsabilité du transfert sur route malgré la « carotte » financière qui lui était offerte.

Reste à savoir, monsieur le ministre, si l'article 7 du contrat d'entreprise Etat-S.N.C.F. du 24 avril 1979, qui donne tout pouvoir à cette dernière pour supprimer ou transférer, sur route, une ligne omnibus, rend caduc l'article 18 *quater* de la convention du 31 août 1937 qui stipule que le ministre des transports, en accord avec le ministre de l'économie et des finances, doit statuer sur les propositions de la S.N.C.F.

Si j'ai parlé longuement d'un cas bien particulier au cours d'un débat budgétaire qui se situe sur le plan national, c'est parce qu'il met en cause ce fameux décret du 24 septembre 1979 qui crée — plusieurs de ceux qui m'ont précédé à cette tribune l'ont souligné — un véritable chantage auprès des collectivités locales. En effet, on demande aux élus de cautionner le démantèlement ferroviaire inspiré du rapport Guillaumat. C'est une façon comme une autre, pour le Gouvernement, de se disculper !

En offrant pendant sept ans une subvention égale au déficit évalué de la ligne, à condition que ce soit la collectivité concernée elle-même qui en demande la suppression ou le transfert sur route, on veut faire porter aux élus la responsabilité de l'opération. Les socialistes dénoncent de telles méthodes, comme ils dénoncent les nombreuses atteintes portées au secteur public, en particulier toutes celles qui visent à supprimer un rôle essentiel et irremplaçable de l'Etat, celui d'assurer sur le plan national la péréquation indispensable entre les régions riches et les régions pauvres.

Parmi les moyens nécessaires pour assurer cette péréquation, les transports occupent, bien évidemment, une place prépondérante. Nous sommes quelques-uns à penser que mieux vaudrait améliorer les lignes omnibus de la S.N.C.F. et les rendre plus opérationnelles que de procéder à leur suppression systématique.

Ce serait — à mon sens — d'abord, faire œuvre de solidarité nationale et, ensuite, préserver l'avenir car nous ignorons actuellement ce que seront, demain, les ressources énergétiques de la France. (*M. Regnault applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Ceccaldi-Pavard.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard. Monsieur le ministre, comme l'ensemble du budget de l'Etat, celui de votre département ministériel pour 1981 est marqué par le souci du Gouvernement de

rétablir l'équilibre budgétaire et de stabiliser le niveau des dépenses publiques au moyen, notamment, d'une réduction des dépenses d'investissements civils.

La relative stagnation des crédits affectés à votre département me permet de vous exprimer d'emblée l'inquiétude de certains d'entre nous au sujet des conséquences de cette austérité sur le secteur des grands travaux et des travaux publics.

La structure de votre budget a eu, en effet, une influence directe sur l'activité des entreprises de travaux publics ; or, elles connaissent en ce moment de grandes difficultés qui ne seront pas sans répercussion sur le niveau de l'emploi dans certaines de nos régions.

Ainsi, le montant des crédits de travaux publics de votre ministère s'élève-t-il à 8,4 milliards de francs en crédits de paiement et 6,7 milliards de francs en autorisations de programme, soit respectivement une augmentation de 1,7 p. 100 et une diminution de 13,7 p. 100 par rapport à l'année dernière. Cela représente une forte baisse en francs constants.

Vous envisagez de compenser cette relative austérité grâce au fonds d'action conjoncturelle dont l'enveloppe « transports » contient 162 millions de francs en crédits de paiement et 730 millions de francs en autorisations de programme. Cela calme peut-être nos premières inquiétudes.

Encore faudrait-il que nous sachions à peu près quand et à quoi le Gouvernement entend utiliser ces crédits indispensables au maintien en l'état des entreprises de ce secteur. J'espère que vous pourrez nous apporter des précisions sur ce point.

La deuxième remarque que je voulais présenter concerne la S.N.C.F.

La politique du Gouvernement à l'égard des entreprises publiques vise à restaurer chez celles-ci les grands équilibres financiers. La S.N.C.F. a profité des nouvelles possibilités que lui offrait le contrat d'entreprise conclu avec l'Etat en 1979 pour proposer à ses clients de nouveaux avantages tarifaires extrêmement intéressants, ce qui dénote l'incontestable renouveau de sa politique commerciale. Il est à souhaiter que cette politique puisse encore progresser davantage dans une voie profitable aux utilisateurs du train et qui assure l'avenir du fer vis-à-vis de ses concurrents aériens et routiers.

Néanmoins, la poursuite de cette politique ne pourra être réalisée que parallèlement à un meilleur étalement des vacances, permettant d'étendre les périodes dites « bleues ».

Un autre aspect de la politique de la S.N.C.F. — vous le savez, monsieur le ministre — inquiète de nombreux membres de notre assemblée. Il s'agit de la suppression d'un certain nombre de lignes d'omnibus — 23 depuis le mois d'octobre 1979, si mes renseignements sont exacts — qui ont permis à la société nationale de faire 50 millions de francs d'économie.

Si l'on comprend que cette mesure est justifiée par des considérations financières, elle pose de réels problèmes au niveau local. Le rail est le signe d'un réseau de transports efficace et moderne dont toute commune importante a besoin. La gare est le symbole du service public dans nos campagnes.

Remplacer le rail par une desserte routière est évidemment le moindre des maux. Ce n'est pas toujours satisfaisant.

Il me paraît indispensable que le programme de suppression de certaines dessertes de la S.N.C.F. fasse l'objet d'une concertation plus poussée entre les autorités locales et cette société nationale.

Actuellement, la direction de la S.N.C.F. vous saisit de ses projets et c'est vous qui informez le préfet concerné qui doit engager une concertation avec les élus de son département.

Ne serait-il pas possible d'envisager une procédure de concertation préalable qui soit davantage institutionnalisée ? Nous éviterons ainsi que les décisions soient perçues comme des mesures technocratiques qui ne tiennent pas compte de la vie locale.

L'an dernier, monsieur le ministre, j'avais attiré l'attention de votre prédécesseur sur la nécessité de consentir un effort particulier en faveur du réseau S. N. C. F. banlieue, en particulier sur les lignes Paris—Etampes et Paris—Dourdan.

A ce sujet, je souhaiterais savoir, monsieur le ministre, quand est prévu le financement des nouvelles voies entre Juvisy et Savigny, nouvelles voies sans lesquelles le temps de trajet sur la ligne Paris—Dourdan ne peut diminuer et la régularité des trains être assurée.

Ma troisième remarque portera, monsieur le ministre, sur les problèmes rencontrés par les transporteurs routiers.

Cette profession se caractérise par la présence de nombreuses P. M. E. — 85 p. 100 des entreprises ont moins de dix salariés — qui sont des maillons importants du tissu économique local.

Elle rend de grands services à la collectivité puisqu'elle assure, grâce à ses 40 000 autocars, aussi bien le ramassage scolaire que les liaisons interurbaines.

Sous votre impulsion, votre département ministériel a engagé une vaste concertation avec cette profession qui n'a pas ménagé ses efforts de réflexion pour contribuer au succès de la politique gouvernementale d'économie d'énergie et d'amélioration de la sécurité routière.

Il me paraît souhaitable que vous étudiez les demandes des transporteurs qui portent sur les problèmes du coût du carburant ou sur les questions tarifaires, en tenant compte de cette bonne volonté et de l'importance locale de ces entreprises. De même, les contraintes administratives qui pèsent sur elles, notamment du fait de la réglementation communautaire, sont parfois lourdes et pesantes.

Et si celles-ci trouvent souvent leurs justifications dans un souci d'assurer la protection sociale des salariés — je pense aux heures de conduite — il ne faudrait pas que l'application de ces dispositions dépasse la volonté des concepteurs des textes ni que l'on applique de manière trop rigide les règles qu'elles visent, au détriment, d'ailleurs, des patrons transporteurs comme des salariés.

Vous savez d'ailleurs que les problèmes des salariés, notamment des chauffeurs, ont fait l'objet d'une concertation entre tous les intéressés et ont constitué le motif principal du dernier blocage de nos routes.

Il me paraît souhaitable que les pouvoirs publics prennent une initiative à ce niveau, qui tienne compte de la nécessité d'améliorer la protection sociale des salariés de ce secteur, mais aussi de l'évolution des charges de ces entreprises, notamment en ce qui concerne le coût du carburant.

Enfin, monsieur le ministre, les usagers des transports sont maintenant regroupés au sein d'une association d'un genre nouveau.

Cette fédération défend notamment les transports collectifs ; elle est en plein accord avec les conclusions du comité des transports du VIII^e Plan.

Elle est l'image particulière de ce nouveau pouvoir du consommateur qui émerge çà et là. Cela est un phénomène positif.

Il est souhaitable que ces « consommateurs des transports » soient associés plus étroitement aux décisions les concernant. Je vous demanderai de nous préciser les initiatives que vous entendez prendre à ce sujet.

Enfin, monsieur le ministre, au nom de mon collègue et ami M. Guy Robert, qui regrette de ne pouvoir être ici ce soir, je voudrais appeler votre attention sur les difficultés rencontrées par les gestionnaires — chambre de commerce et d'industrie de la Vienne — de l'aéroport de Poitiers-Biard.

Cet aéroport assure une réelle mission de désenclavement de la région de Poitiers, mais il ne parvient pas à équilibrer son budget, dont les déficits prévisionnels pour 1980 et 1981 s'élèvent respectivement à 918 000 et 1 275 000 francs.

Or, c'est justement le moment que choisit la collectivité pour opérer un désengagement financier qui a pour conséquence de laisser à cet établissement la charge de certains coûts qui ne lui reviennent pas, comme l'entretien de certaines installations de contrôle de la navigation aérienne, le balisage ou la sécurité.

Il est nécessaire que la position des pouvoirs publics soit changée et que vous nous précisiez si l'Etat entend à terme prendre en charge la gestion de cet aéroport, ce qui n'irait pas sans une augmentation probable des coûts d'exploitation, ou si vous envisagez d'aider les gestionnaires à poursuivre leur travail indispensable à la région.

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour les réponses que vous voudrez bien, j'en suis sûr, donner à toutes les questions que je me suis permis de vous poser. (*Applaudissements.*)

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

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, vous m'avez posé des questions nombreuses et variées auxquelles je vais m'efforcer de répondre à la fois le plus complètement, mais aussi le plus rapidement possible.

Certaines des interventions ont porté sur la politique d'ensemble du ministère des transports : j'y ai répondu par avance dans l'exposé de la politique pour 1981 que j'ai fait tout à l'heure, et je ne compte pas me répéter ; d'autres interventions de détail nécessiteront de ma part des réponses écrites.

Il m'appartient à présent de répondre à un certain nombre de problèmes posés. Je les regrouperai, comme tout à l'heure, autour des quatre thèmes principaux qui sont les quatre fondements du projet de budget de 1981, c'est-à-dire les problèmes de sécurité, les infrastructures, le domaine économique et la tutelle des entreprises publiques.

Voyons, tout d'abord, les problèmes de sécurité. A propos de la sécurité routière, M. Moinet, au nom de M. Tajan, a évoqué ce drame national que constituent les accidents de la route.

La sécurité routière doit rester l'une de nos priorités. Un effort important a été accompli dans le passé et le nombre des tués a pu descendre à environ 12 000 en 1979. C'est un premier résultat.

Mais nous ne pouvons nous en satisfaire.

La sécurité routière s'analyse en trois composantes ; d'abord l'amélioration du réseau routier, qui est essentielle, et il convient de rappeler que les risques sur les autoroutes sont cinq fois plus faibles que sur les routes. Un effort substantiel a été fait dans le passé. Cet effort se poursuit. J'ai eu l'occasion d'évoquer comment et dans quelle proportion dans le cadre du budget routier.

Le deuxième volet de cette sécurité routière, c'est la sécurité du véhicule, notamment celle du véhicule léger qui a fait l'objet de nombreuses améliorations depuis quelques années. Cette politique doit être poursuivie ; une réflexion à plus long terme est engagée et doit être intensifiée sur les poids lourds.

Troisième volet, l'effort doit porter aussi, vous en conviendrez, sur le comportement du conducteur, sur sa formation, sur sa propre protection et sa manière de conduire.

S'agissant de la sécurité aérienne, un certain nombre d'interventions ont été faites, en particulier par M. Noé. Je me contenterai de reprendre quelques éléments qui n'ont pas été traités tout à l'heure.

Pour ce qui concerne les centres de formation aéronautique, l'augmentation continue du coût du carburant oblige l'administration à rechercher les moyens d'assurer ses missions en réduisant autant que faire se peut les coûts de fonctionnement ; en particulier la consommation de carburant. C'est une telle étude de rationalisation de sa gestion qu'a entreprise le service de la formation aéronautique et du contrôle technique.

En ce qui concerne les élèves pilotes de ligne, il existe effectivement un problème transitoire lié à la stagnation du trafic aérien et à la nécessité pour les compagnies aériennes de faire face à la crise. Je peux vous assurer que la compagnie Air France respectera son engagement d'embauche et que les élèves pilotes à l'égard desquels cet engagement a été pris bénéficieront d'une priorité d'emploi.

Je ne reviendrai pas sur la construction du centre régional de Reims ; je me bornerai à rappeler qu'il me paraît indispensable qu'il soit réalisé et il le sera, car c'est grâce à lui que nous pourrions soulager le centre de contrôle aérien de la région parisienne.

Quant à l'augmentation du personnel, notre effort porte prioritairement sur le centre de contrôle d'Aix-en-Provence car c'est là que se situent les problèmes qui doivent être résolus de la manière la plus urgente, M. Marcellin tout à l'heure le rappelait.

En ce qui concerne la sécurité des aéroclubs, je confirme à M. Braconnier qui s'était fait l'écho des préoccupations de M. Fortier que la subvention aux aéroclubs sera accrue de 3 millions de francs. Une concertation va s'engager avec leurs représentants afin de définir avec eux les meilleures conditions d'emploi de ces sommes et je demanderai que l'accent soit mis tout particulièrement sur l'amélioration de la sécurité de l'aviation privée.

Pour l'institut du transport aérien, je suis prêt à rétablir une aide de l'Etat, à condition que cet organisme apporte la preuve qu'il est capable de mieux satisfaire ses usagers qu'il ne le fait aujourd'hui. Il lui appartient donc d'améliorer la qualité de ses prestations, d'accroître ses ressources propres et de réduire ses coûts. Si des efforts significatifs sont entrepris dans cette direction, je puis assurer MM. Braconnier et Noé que je ne resterai pas insensible à leur appel.

M. Boucheny s'est préoccupé des problèmes concernant la météorologie et, plus particulièrement, du transfert des services à Toulouse et des conditions de travail. Je lui rappelle que cette décision a été prise en 1972 et confirmée lors d'un comité interministériel d'aménagement du territoire en 1979.

L'objectif est, dans une première phase, d'opérer le transfert, pour la rentrée scolaire de 1982, de l'école nationale de la météorologie et des services de recherche. Il y a lieu de sou-

ligner que, pour l'essentiel, ces services sont d'ailleurs implantés en banlieue et non à Paris même ; je souhaite mener à bien cette première phase de l'opération.

Dernier aspect de la sécurité, le problème des codes en ville. Je voudrais préciser à ce propos que ce n'est pas forcément le problème le plus fondamental du budget du ministère des transports, mais je conçois l'intérêt qu'il suscite. Nous devons donc l'examiner sans passion et dans le calme. Nous en sommes toujours à un stade expérimental et il faut donc, dans cette phase, se garder de jugements absolus.

En France, cette expérience semble être pour le moment mal ressentie parce que l'on est excédé par un surcroît de réglementations, parce que cela implique un changement d'habitudes, parce que la qualité de l'éclairage dans les différentes agglomérations est variable, parce que les codes sont mal réglés. Vous voyez donc qu'il y a à la fois des problèmes d'ordre technique et aussi des problèmes d'ordre psychologique et nous savons que lorsque la psychologie est en jeu, les problèmes sont toujours difficiles à résoudre.

Je souhaite beaucoup plus faire confiance au bon sens et à la volonté des automobilistes plutôt qu'avoir recours à la contrainte ou à la sanction. Je souhaite aussi — et je crois que c'est là que s'exprime dans sa plénitude la préoccupation du Sénat — qu'une telle mesure ne soit pas imposée unilatéralement mais que je puisse consulter tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont un avis à exprimer à ce propos. Je tiens à dire au Sénat que je suis plus que tout autre disposé à écouter son appel ; j'aurai, pendant cette phase expérimentale et dans un avenir proche, un contact direct avec lui et avec tous ceux qui sont impliqués dans cette affaire.

Je suis absolument décidé, lorsqu'il s'agira de mettre fin, d'une manière ou d'une autre, à cette expérimentation, à le faire en connaissance de cause, en dehors de toute passion et dans un souci d'objectivité.

J'en viens au deuxième volet, qui est relatif aux infrastructures. Comme l'a souligné M. Ceccaldi-Pavard, il s'agit là d'un problème fondamental pour l'activité de nos travaux publics.

Plusieurs orateurs m'ont interrogé à nouveau sur la consistance du programme routier et sur toute une série d'opérations routières ponctuelles.

Répondant aux rapporteurs, j'ai rappelé l'effort fait pour la réalisation du programme autoroutier, qui permettra d'achever, en 1981, un certain nombre de liaisons d'intérêt essentiel tant au plan intérieur qu'à l'échelon international. Cet effort s'accompagne de nouvelles réalisations dans le secteur de rase campagne, comme en milieu urbain, et d'une amélioration de la sécurité.

Les plans routiers qui ont été arrêtés seront activement poursuivis et l'effort consenti pour leur mise en œuvre sera accru.

En ce qui concerne la Bretagne, je puis assurer M. Regnault que le programme de réalisations suit son cours.

Pour le Massif central, je puis confirmer l'augmentation des dotations 1981 par rapport à 1980, ce qui permettra la poursuite de l'aménagement des deux principaux grands axes Nord-Sud que sont la R. N. 9 et la R. N. 20, le lancement des travaux de la déviation de Limoges, pour répondre aux préoccupations de M. Longequeue.

En ce qui concerne le Grand Sud-Ouest, le bilan de la première année laisse apparaître que l'exécution de ce plan est entrée dans le régime de croisière qui était annoncé. Le rythme accéléré des réalisations sera poursuivi en 1981.

Les plans routiers que je viens d'évoquer ne constituent évidemment qu'une partie du programme. En Ile-de-France, la réalisation de la grande rocade A 86, évoquée par M. Bernard Hugo, se poursuit afin de permettre l'achèvement, en 1985, de la liaison par l'Est des deux autoroutes du Nord et du Sud.

La R. N. 20, prioritaire dans le Massif Central et dans le Sud-Ouest, doit nécessairement faire l'objet d'aménagements significatifs et continus entre Vierzon et Limoges.

Pour l'année 1981, et pour répondre à vos préoccupations, monsieur Touzet, et à la question posée par M. Longequeue, je confirme mon intention d'engager la déviation d'Argenton, en liaison avec la région Centre, et d'achever la construction de la route nouvelle Châteauroux—Lothiers. L'effort sera poursuivi, monsieur Touzet, et j'ai bien noté le problème de la déviation de Vatan dont le projet est dès à présent pris en considération.

M. René Touzet. Je vous remercie.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. L'aménagement en grand axe national de la R. N. 4, que je connais bien par son extrémité Est, évoqué par M. Boileau, sera activement poursuivi. L'Etat a passé un contrat avec la région Lorraine, qui

doit permettre la réalisation des déviations reconnues les plus prioritaires. Les financements permettant d'achever la déviation de Stainville et de poursuivre les déviations de Sarrebouurg, Toul et Lunéville seront dégagés en 1981.

La R. N. 13, citée par M. de Bourgoing, essentielle pour le département de la Manche, sera aménagée à deux fois deux voies sur dix-huit kilomètres en 1981, avec la mise en service de la déviation de Saint-Joseph. En 1981, les acquisitions foncières des projets prêts seront poursuivies, et j'examinerai la possibilité de doter en travaux l'opération qui se révélerait prête et urgente.

Le problème des routes de Savoie a été évoqué par M. Regnault, en particulier la voie rapide urbaine de Chambéry. C'est un problème que je connais bien pour m'en être entretenu récemment avec les élus de cette région. Une convention a été passée en 1975 entre l'Etat et les collectivités locales. Elle prévoit la prise en charge d'une partie des travaux par la société A. R. E. A., la répartition habituelle du financement restant entre l'Etat et les collectivités locales. L'Etat et l'A. R. E. A. ont apporté des dotations, mais le chantier a été arrêté du fait du non-versement par les collectivités locales de leur part. J'ai cependant proposé aux syndicats de communes d'interpréter la convention de façon particulièrement favorable.

M. Crucis a évoqué, à juste titre, le problème fondamental de l'équilibre entre les différentes régions et la nécessité de compléter l'aménagement des grands axes par un réseau irriguant plus complètement le pays et constituant l'armature routière de nos départements. Il a cité l'effort accompli par l'Etat au cours du VII^e Plan en faveur de l'Ouest de la France.

Vous m'avez interrogé, monsieur le sénateur, sur l'aménagement de deux axes : l'axe Centre Europe-Atlantique et la rocade des estuaires.

L'aménagement des différents itinéraires de l'axe Centre Europe-Atlantique fait l'objet d'une attention soutenue et de réalisations progressives. La grande rocade des estuaires n'est pas non plus négligée. En 1981, sera achevée la voie rapide entre l'Espagne et Bordeaux, et sera poursuivi, avec les concours des régions concernées, l'aménagement des liaisons Nantes—Rennes et Avranches—Caen.

J'ai cependant noté plus particulièrement vos préoccupations concernant votre département de la Vendée. Je sais tout l'intérêt qui s'attache à la mise au point rapide des projets de déviation, notamment de Fontenay-le-Comte, ainsi qu'à la liaison Nantes—Montagut. J'y veillerai tout spécialement.

M. Virapoullé et M. Millaud, s'exprimant au nom de M. Lise, ont évoqué l'importance toute particulière que représentent les infrastructures portuaires pour les départements de la Réunion et de la Martinique. La qualité de ces infrastructures constitue en effet, pour ces deux départements comme pour tous les départements et territoires d'outre-mer, un atout incomparable pour leur développement. Je voudrais souligner l'effort important entrepris au cours de ces dernières années, et que vous avez rappelé, pour adapter et moderniser les équipements portuaires de ces régions. Cet effort doit être poursuivi et il le sera, je puis vous l'assurer.

C'est ainsi que les travaux de construction du port de la Pointe-des-Galets commenceront dès 1981, comme cela a été prévu, et j'examinerai personnellement le problème du taux de participation de l'Etat, compte tenu de l'esprit dans lequel vous l'avez évoqué.

C'est ainsi que se poursuivront en 1981 les études entreprises concernant la zone industrialo-portuaire de la Pointe-des-Grives, à Fort-de-France. C'est ainsi que, toujours à Fort-de-France, les travaux d'amélioration de l'apontement pétrolier-minéralier seront engagés.

Enfin, monsieur Henry, le projet de création d'un quai en eau profonde à Longoni est un projet complexe qui ne concerne évidemment pas seulement le ministère des transports. Aussi ne m'appartient-il pas d'en décider seul la construction. Je tiens cependant à vous dire que ce projet me semble très intéressant et que, pour ce qui me concerne, je n'y suis absolument pas opposé, bien au contraire.

M. Ehlers a manifesté ses préoccupations à propos des détournements de trafics vers les ports d'Anvers et de Rotterdam et de la présence de dragues étrangères, notamment hollandaises, sur les côtes françaises. L'évolution des détournements de trafics n'est pas plus rapide que celle du commerce extérieur de la France. Ces trafics, qui pourraient être récupérés par les ports français, représentent de 3 à 5 millions de tonnes de marchandises, chiffre qui est à rapprocher des 300 millions de tonnes traitées au titre du seul commerce international par les ports français. Cependant, un effort constant doit être poursuivi.

Il faut distinguer, d'une part, les travaux d'entretien des chenaux d'accès aux ports pour lesquels les ports disposent d'engins propres et, d'autre part, les travaux neufs d'approfondissement des chenaux. Pour ces derniers, c'est la concurrence du marché, conformément aux dispositions en vigueur, qui joue.

Plusieurs orateurs, M. de Bourgoing, au nom de M. Mathieu, M. Boileau, M. Noé, au nom de M. Faigt, ont insisté sur le rôle que joue le transport fluvial, qui économise l'énergie et ménage l'environnement. Je crois devoir répéter, comme je l'ai fait tout à l'heure en réponse aux rapports présentés par MM. Braconnier et Moinet, que je crois à la voie navigable et aux avantages qu'elle comporte. J'ai précisé quel était l'état d'avancement du projet Rhin—Rhône, dans sa phase juridique d'abord, dans sa phase financière ensuite, dans sa phase de réalisation enfin.

Quant au problème particulier posé par M. Boileau concernant la canalisation de la Meurthe entre Frouart et Dombasle, les arguments présentés sont dignes d'attention. Ce problème fait actuellement l'objet d'un certain nombre d'entretiens. Je m'en préoccupe donc.

M. Noé m'a interrogé sur la réalisation de l'écluse de Fonserrannes. Cette écluse est le dernier maillon de la liaison de Port-la-Nouvelle à Sète, par Béziers. La mise au point du dossier pour une bonne insertion dans le site est en voie d'achèvement.

Enfin, en ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires signalées par M. Braconnier, j'ai indiqué que les usagers devraient progressivement supporter les charges qu'ils occasionnent. Bien entendu, cette ligne générale devra être modulée en fonction de la situation spécifique de chaque plate-forme. L'aide de l'Etat sera notamment fonction des ressources réelles des gestionnaires.

Troisième volet : la construction aéronautique. M. Boucheny m'a demandé le maintien à Corbeil des activités de fabrication du moteur C. F. M. 56. La certitude que nous avons — je l'ai dit tout à l'heure en réponse à M. Marcellin — quant au développement des ventes du C. F. M. 56 et l'importance des projets que ce moteur moderne est susceptible d'intéresser, tant dans le domaine civil que dans le domaine militaire, conduisent les constructeurs à se préoccuper du développement et de l'accroissement de leurs moyens de production. C'est dans cet esprit qu'est envisagée la construction d'une unité de production nouvelle qui ne viendrait nullement se substituer à celle de Corbeil, mais tendrait au contraire à la compléter.

M. Ferrant a évoqué les problèmes de la petite construction navale. Il considère que le plan de charge des petits chantiers se serait dégradé alors que celui des grands chantiers se serait largement consolidé. Ce sentiment, dû au fait que quelques commandes spectaculaires ont été prises au second semestre de 1980, ne reflète pas la réalité de la situation. Les petits chantiers ressentent, certes, eux aussi la crise, en particulier celle des pêches maritimes, mais des projets existent. Même si les conditions de négociation sont difficiles, certains pays en voie de développement envisagent de faire construire en France des navires de pêche. Je pense en particulier à un certain nombre de projets qui sont examinés avec l'Indonésie. Des perspectives de commandes en France existent à cet égard.

Les petits chantiers ne sont pas non plus négligés dans le budget de l'Etat. La dotation qui leur est destinée passe, en effet, de 40 à 46 millions de francs.

Pour ce qui concerne les commandes à l'étranger des armateurs français, je dois souligner nettement qu'il ne convient pas d'en exagérer l'importance. Très conscients des prix anormalement bas offerts par certains constructeurs étrangers, les pouvoirs publics ont limité autant que possible les importations des navires de cette provenance. Il n'y a pas là, à mon avis, pour les petits chantiers, matière à des inquiétudes exagérées.

S'agissant de la construction de petits navires de pêche ou de surveillance en polyester, vous avez présenté, monsieur Ferrant, plusieurs observations. Les mesures de déconcentration, des décisions de subventions, ont pu entraîner quelques retards dans un premier temps, mais c'est une situation qui n'est que passagère.

Vous avez signalé le problème du règlement des aides à la construction navale pour les petits chantiers. Certes, il existe des dossiers anciens qui ne sont pas clos, mais les montants en question ne portent que sur des sommes minimales. Il m'apparaît que sur ce plan, l'administration s'est acquittée de ses engagements dans des conditions tout à fait correctes puisque je constate que les paiements effectués pour les petits chantiers ont atteint les 40 millions de francs prévus au budget de 1980, au titre des crédits de paiement, dès le début du mois de septembre dernier.

Je vous confirme, enfin, que le Gouvernement a lancé un concours de conception pour des navires de pêche économes et performants. Ce concours donnera lieu à des études qui doivent permettre le développement de la technologie maritime.

Dans le domaine maritime, M. Régnauld m'a interrogé sur notre action contre les pavillons de complaisance. La France ne peut évidemment, sur un plan comme celui-là, agir seule en raison de sa position géographique ; des mesures internationales doivent également être prises. Il faut promouvoir — et nous nous y consacrons — une action internationale destinée à combattre les effets néfastes des pavillons de complaisance. C'est ce que nous faisons.

En 1979, en particulier, l'assemblée générale de l'O.M.C.I. — organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime — avait adopté, sur l'initiative de la France, trois résolutions visant à garantir l'indépendance du capitaine à l'égard de l'armateur, à rendre plus clairs les liens entre le responsable de l'exploitation du navire et l'Etat, et à renforcer la responsabilité des Etats pour les contrôles en matière de sécurité.

Au sein de l'O.I.T., de l'O.C.D.E., de la C.E.E. de la C.N.U.C.E.D. — conférence des Nations unies pour le commerce et le développement — nous entreprenons un effort de même nature. Ce problème va être évoqué à nouveau lundi et mardi au cours de la conférence sur la sécurité maritime.

Venons-en aux problèmes de la pêche qu'a évoqués M. Dumont. Il s'agit d'un sujet que j'ai longuement développé tout à l'heure.

M. de Bourgoing m'a rappelé, à ce propos, les préoccupations qu'il m'avait déjà exposées. Je ne reviendrai pas en détail sur ce que j'ai déjà dit.

Notre action — je le rappelle — doit être menée avec vigueur sur deux plans : sur le plan intérieur et sur le plan international.

Sur le plan international, j'ai rappelé la clarté de nos positions et la nécessité pour la France de tenir sur des positions fermes, que ce soit à propos des quotas, que ce soit à propos de la nécessité de préserver nos droits historiques pour toutes espèces et pour toutes zones géographiques ou nous pêchions, où que ce soit, pour obtenir une compensation équitable — et je mets l'accent sur le terme « équitable » pour les pertes dans les eaux des pays tiers.

Cela doit être complété — vous l'avez rappelé, monsieur de Bourgoing — par une action vigoureuse qui doit être menée sur le plan des structures, des circuits de commercialisation et des marchés. L'ensemble de ces points forme un tout.

Vous avez évoqué la nécessité de rendre plus opérationnels un certain nombre d'organismes qui sont impliqués dans cette action en faveur des marins-pêcheurs et, particulièrement, du F.I.O.M. — fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture — Je vous ai précisé tout à l'heure quelles étaient les actions prioritaires pour permettre au F.I.O.M. d'être plus accessible, plus rapide, plus réaliste dans ses interventions ; nous l'y aidons donc, en particulier grâce à une dotation supplémentaire de 24 millions de francs inscrite à la loi de finances rectificative pour 1980, qui s'ajoute aux dotations prévues au titre de 1981.

Je termine par le dernier chapitre, qui concerne les entreprises publiques. La S.N.C.F. d'abord.

En ce qui concerne les services publics de la S.N.C.F. Plusieurs orateurs — M. Ceccaldi-Pavard et M. Noé en particulier — sont intervenus, défendant à la fois la notion de service public et les impératifs d'économie d'énergie. Ces deux objectifs — je l'ai rappelé — sont bien ceux du Gouvernement, mais ils ne sauraient être invoqués pour défendre systématiquement le maintien du *statu quo*. Il nous faut faire face à une demande de transport nécessairement évolutive, et rechercher où combien difficiles de la politique énergétique, et chercher dans chaque cas la solution la plus appropriée. Celle-ci — je le répète encore une fois — doit être recherchée à travers non pas une répartition autoritaire entre les modes de transport, mais bien la notion de complémentarité de tous.

C'est dans cette perspective qu'il faut replacer les décisions prises en vue de transférer sur route un petit nombre de services omnibus. Je veux répondre sur ce point à MM. Berrier, Hugo et Régnauld. D'une part, les services transférés transportent un nombre de voyageurs trop faible pour justifier l'utilisation d'un autorail, utilisation plus coûteuse que celle d'un autocar. D'autre part, la consommation de carburant par voyageur transporté est alors, dans la plupart des cas, réduite de moitié. En outre, monsieur Ceccaldi-Pavard, le transport se fait dans des conditions qui améliorent, je crois, le service rendu aux usagers, par une augmentation des fréquences et une meilleure desserte d'un maximum de zones géographiques concernées.

Le bilan de ces opérations fait ressortir qu'au regard de la suppression de 1 750 000 trains-kilomètre, nous avons créé 2 650 000 cars-kilomètre.

Dans le même temps, le Gouvernement développe son action d'aide et de conseil aux collectivités locales en vue de la réorganisation des réseaux locaux de transports en commun de voyageurs. Des expériences intéressantes sont en cours ; je pense en particulier à celle du Calvados, qu'a évoquée M. de Bourgoing.

En réponse aux questions de MM. Ceccaldi-Pavard et Noé, je rappellerai l'effort fait par l'Etat et par la région Ile-de-France en faveur du transport en commun dans cette région. Je n'entre pas dans le détail des différents projets, mais je voudrais simplement rappeler qu'il ne saurait être question de dire aujourd'hui que tel projet est abandonné alors que j'ai clairement exprimé ma position sur ce plan, voilà trois semaines.

M. Chérioux m'a interrogé sur le déplacement à Lyon du service d'approvisionnement de la S.N.C.F. La société nationale a pris cette décision début 1978, en étroite liaison avec le comité de décentralisation. Ce service travaillant sans aucune liaison permanente avec les organismes centraux, la nature des tâches qui lui incombent n'impose pas sa présence en région parisienne.

J'ai noté les préoccupations qu'exprime M. Chérioux à ce propos en ce qui concerne tant le principe que les répercussions d'ordre pratique qui peuvent résulter, en particulier sur le plan humain, du transfert de plusieurs centaines de personnes de la région parisienne vers Lyon.

Le fait que les décisions seront prises à Lyon ne devrait entraîner aucune répercussion sur l'acheminement entre le lieu de production et celui de l'utilisation des matériels. Les entreprises de la région parisienne, aussi bien que celles du Nord, ne devraient subir de ce fait aucun handicap.

M. de Bourgoing, à propos de la S.N.C.F., m'a interrogé sur la réforme des réductions « famille nombreuse ». Cette réforme sera appliquée à compter du 1^{er} janvier 1981, aux termes d'un décret qui sera publié dans les jours qui viennent.

Jusqu'ici, la réduction « famille nombreuse », pour une famille de trois enfants, disparaissait dès que le premier des enfants atteignait dix-huit ans. Avec la réforme, le bénéfice de la réduction sera conservé jusqu'à ce que le dernier des enfants ait atteint cet âge.

De surcroît, cette réforme s'appliquera rétroactivement. Cela signifie que les familles qui avaient perdu le bénéfice de la réduction le retrouveront dès lors que le dernier enfant n'aura pas atteint l'âge de dix-huit ans.

Au total, plus d'un million supplémentaire de personnes, parents et enfants, vont pouvoir bénéficier de cette nouvelle réduction « famille nombreuse ».

De plus, la réforme s'accompagne d'une mesure d'équité. Chacun pourra voyager à son choix en première ou en deuxième classe mais, dans tous les cas, la réduction sera calculée sur la base du tarif de la deuxième classe.

Il faut préciser que le système actuel sera maintenu pour ce qui concerne les transports parisiens, compte tenu des règles spécifiques qui s'appliquent à ce réseau.

M. le sénateur Virapoullé, je dirai de suite combien j'ai été sensible à son invitation de me rendre dans le département de la Réunion, et je l'en remercie.

Vous avez exposé les problèmes que vous ressentez en matière de transports aériens et de desserte nationale et internationale de l'île. Vous avez indiqué que le transporteur désigné sur cette desserte, la compagnie nationale Air France, doit faire l'effort maximal pour offrir à sa clientèle réunionnaise les meilleurs tarifs dans l'équilibre d'exploitation de la ligne qui est, nous le savons, une contrainte pour elle.

Je voudrais rappeler que la politique tarifaire instaurée en 1979 a permis à 83 p. 100 de cette clientèle de bénéficier des tarifs les plus bas possibles. C'est un résultat que vous-même présentez comme non négligeable, fruit d'une concertation annuelle à laquelle vous participez personnellement et qui me paraît exemplaire.

Je suis cependant très attentif à l'ensemble des aspects de ce problème que vous évoquez. Croyez que je veillerai personnellement à ce que cette desserte soit assurée dans des conditions proches des aspirations des personnes qui empruntent cette liaison entre la métropole et le département de la Réunion.

S'il reste des Réunionnais pour lesquels le recours à l'avion est une charge difficilement supportable, je ne pense pas que ce soit par le biais d'un abaissement artificiel des tarifs aériens qu'il faille rechercher une solution à ce problème. J'espère

qu'à travers votre intervention le Sénat aura senti que je suis avec la plus grande attention les conditions très particulières de la desserte du département de la Réunion. Je m'attacherai en tout cas à en maintenir le fonctionnement et à veiller à ce qu'il se déroule dans les meilleures conditions possibles.

J'ai le sentiment de ne pas avoir répondu à toutes vos questions.

Je vous ai annoncé, en guise d'introduction, que compte tenu en particulier de l'heure tardive, je répondrais par écrit à certaines des questions précises qui m'ont été posées et que certaines de vos interventions se situant sur un plan général et concernant les différents volets de la politique des transports qui se dégage du projet de budget pour 1981 avaient reçu par avance une réponse dans mon exposé général.

Je ne voudrais pas que vous ayez le sentiment que ceux des aspects qui n'ont pas été abordés dans ma réponse sont pour autant négligés. Je les ai notés, je veillerai à leur examen attentif et je reste, bien entendu, toujours prêt à informer le Sénat pour lui permettre d'exercer le rôle de contrôle qui est le sien sur l'action gouvernementale en matière de transports.

J'ai pris note de vos propositions, de vos suggestions et aussi de vos critiques. J'en tiendrai le plus grand compte dans l'action qu'il m'appartient de mener dans la situation internationale particulièrement difficile que nous connaissons.

C'est dans cet esprit qu'à présent je vous demande de voter le projet de budget du ministère des transports pour 1981. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

M. le président. M. d'Andigné était inscrit dans la discussion générale. Il a eu des ennuis de circulation dus à la neige qui tombe cette nuit. Le Sénat acceptera certainement que je lui donne maintenant la parole.

M. Hubert d'Andigné. Je vous remercie, monsieur le président, de me donner la parole et je vous prie, monsieur le ministre, mes chers collègues, de me pardonner cette intervention tardive. Comme vient de l'expliquer le président du Sénat, la raison de ce retard réside dans l'état des routes entre la capitale et mon département où j'ai dû retourner aujourd'hui. En effet, une violente tempête de neige perturbe actuellement la circulation entre Paris et Dreux.

Lorsqu'on regarde une carte de France en pensant « infrastructures routières », il apparaît clairement un déséquilibre fondamental quant aux communications Nord-Sud.

A l'Est du Massif Central s'ouvre un axe tout à fait adapté aux besoins, constitué par l'autoroute A6 dite « du Soleil » et prolongé par l'autoroute du Nord. A l'Ouest du Massif Central, il n'existe pas de parallèle, bien qu'indispensable au développement de l'économie des régions de l'Ouest et, par conséquent, des populations qui y demeurent.

L'idéal serait évidemment une autoroute qui, partant des Flandres françaises, rejoindrait le pays basque espagnol à travers la Picardie, la Normandie, le Poitou-Charentes, l'Aquitaine.

Mais la conjoncture internationale et nationale ne permet pas d'envisager un tel projet dans des délais raisonnables. En conséquence, l'aménagement à partir des voies existantes de l'axe Calais—Bayonne apparaît comme une solution réaliste et urgente.

Des aménagements importants ont déjà été réalisés sur cet axe grâce à l'action conjointe des élus des différentes régions traversées et de l'Etat.

Pour autant, il reste encore un nombre important de goulets d'étranglements à supprimer pour l'écoulement d'un trafic national et international croissant qui, trop souvent, à l'heure actuelle, se trouve détourné au profit des autoroutes du Nord et du Sud, pour le plus grand dommage de l'économie et du tourisme de la France de l'Ouest et du Sud-Ouest, ce Sud-Ouest qu'il importe de réactiver et de dynamiser, comme le souhaite le Président de la République, afin de préparer l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le Marché commun.

Je voudrais aujourd'hui attirer plus spécialement l'attention du Gouvernement et de mes collègues sur la partie de cet axe Calais—Bayonne dans sa traversée du département de l'Orne.

Il importe que, pour l'ensemble de ces raisons, un certain nombre d'opérations sur cet axe puissent être retenues pour 1981 et, à plus long terme, au cours du VIII^e Plan.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, avoir des informations sur ce projet, tant au sujet des décisions qu'au sujet de la programmation.

Dans la réalisation de l'axe Calais—Bayonne, il faut aussi considérer les voies Est—Ouest qui le coupent et notamment la R. N. 12 qui passe par Alençon, en direction de la Bretagne.

Il est évident qu'Alençon est un des rares « points noirs » subsistant dans l'écoulement du trafic vers les côtes de Manche et d'Atlantique, qui ne peut que rejailir de façon négative sur l'axe Calais—Bayonne, en créant une zone surchargée. Il suffit, pour cela, de constater les répercussions qu'a un ralentissement à un carrefour quelconque sur tout le secteur routier alentour et même éloigné.

Dans cette optique, il est donc indispensable d'accélérer les travaux de la déviation d'Alençon. Actuellement, une première tranche a été débloquée, qui consiste à construire des ouvrages d'art sur le tronçon reliant la R. N. 12 à la R. N. 138 constituant l'axe Calais—Bayonne. Il convient, par conséquent, de réaliser en 1981 comme s'y est engagé votre prédécesseur, M. Le Theule, cette infrastructure sur le tronçon précité.

Je me permets, monsieur le ministre, de vous indiquer, à cet égard, que le conseil général de l'Orne et le district de l'agglomération alençonnaise se sont engagés à apporter un concours financier de 15 p. 100. L'établissement public régional est appelé à donner une participation identique dans le cadre de son prochain budget.

Nous comptons donc absolument sur un engagement de l'Etat pour la part restant à financer pour 1981.

Ce n'est qu'un élément de cet important itinéraire Paris—Bretagne que représente la R. N. 12 dans la traversée du département de l'Orne qui se trouve écarté des deux autoroutes Paris—Caen et Paris—Le Mans, autoroutes qui ne contribuent nullement au désenclavement de ce département.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je tenais à formuler au cours de la discussion de votre budget, étant persuadé, au demeurant, que je serai écouté. (*Applaudissements.*)

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le sénateur, vous avez exprimé vos préoccupations sur deux problèmes routiers importants : celui de la liaison Nord—Sud, « route des estuaires », qui va de Caen à Bayonne, et celui de la déviation d'Alençon qui se situe sur le grand axe Est—Ouest Paris—Bretagne.

J'ai expliqué, en réponse à une question qui m'avait été posée, que la grande rocade des estuaires n'est pas et ne doit pas être négligée. En 1981, sera achevée, à cet égard, en partant du sud, la liaison entre l'Espagne, Bordeaux et Niort. Avec le concours des régions concernées, l'aménagement des liaisons Nantes—Rennes et Avranches—Caen, de la rocade sud-ouest de Caen et de la déviation de Neufchâtel-en-Bray sera poursuivi.

Il s'agit là d'opérations ponctuelles mais j'ai compris votre souci que ces réalisations constituent un ensemble coordonné qui marque bien notre volonté de donner une consistance à cet axe Nord—Sud.

Croyez bien que je me préoccupe de ce problème et que je tiendrai compte du souci que vous avez exprimé.

A propos de la déviation d'Alençon, vous avez rappelé que les ouvrages d'art étaient d'ores et déjà réalisés ou en voie de construction. Il est évident que l'effort de l'Etat ne se limitera pas à cette simple réalisation des ouvrages d'art. Nous prévoyons, dès 1981, un certain nombre de moyens qui permettront la poursuite, dans les meilleurs délais, de cette réalisation qui vous tient à cœur.

M. René Regnault. Je demande la parole.

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

M. René Regnault. Monsieur le ministre, j'ai bien écouté votre réponse à diverses questions que j'avais posées et j'ai pris note de l'engagement que vous avez pris devant nous de répondre par écrit aux questions ponctuelles à propos desquelles l'heure avancée ne vous permettra pas d'apporter les précisions sollicitées. Toutefois, la réponse laconique que vous avez faite à propos du plan routier breton — je reprends vos termes « l'effort en faveur du plan routier breton sera poursuivi » — n'a pas levé mon inquiétude.

Je me permets d'espérer que, dans un complément de réponse que vous pourrez m'apporter ce soir ou dans l'avenir, vous voudrez bien me préciser davantage le contenu même des actions que votre ministère entend soutenir dans le cadre de ce plan routier breton.

J'avais aussi posé une question sur le projet de création d'un ministère de la mer. J'aurais apprécié, monsieur le ministre, que vous veuillez bien nous donner votre sentiment personnel sur ce point. Je sais bien que ce n'est pas vous qui pouvez engager la France dans une pareille perspective. Elle suppose effectivement une concertation, mais j'avais souhaité recueillir votre avis à ce sujet.

Je regrette également que vous n'avez pu aborder les problèmes sociaux de la mer et de la marine, ceux de la formation des marins, les menaces qui pèsent sur les perspectives d'ouverture d'écoles et donc de l'avenir de nos outils de formation, le problème de la rémunération professionnelle dont les crédits ont été amputés au cours des mois derniers.

Enfin, à propos du dernier point qui vient d'être évoqué, la « route des estuaires », je voudrais attirer votre attention sur une démarche que la France devrait accomplir en direction de l'Europe.

En effet, cette route devrait pouvoir bénéficier de l'action du Feder, le fonds européen de développement régional. Le président du conseil régional de Bretagne, qui est présent parmi nous, a déjà eu l'occasion d'exprimer un sentiment analogue.

Nous devrions donc coordonner nos efforts pour obtenir l'intervention du Feder pour financer ce projet. Mais je souhaite que cette intervention se fasse hors quota ou hors contingent des crédits nationaux. Je veux dire par là qu'il ne faudrait pas que, selon la mauvaise habitude pratiquée en France, autant que je sache, ces crédits soient réintroduits dans ceux de votre ministère et ensuite répartis après avoir perdu leur originalité et leur spécificité.

Donc, je redis bien : appel au Feder et utilisation de son intervention financière hors contingent des crédits nationaux pour aider au financement de cet axe routier important.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le sénateur, votre première question porte sur le plan routier breton. En 1981, 350 millions de francs — c'est là une somme substantielle — seront consacrés à la réalisation de ce plan. Quant aux travaux eux-mêmes, ils seront réalisés en liaison étroite avec les autorités régionales et départementales.

L'effort est amorcé, et bien amorcé ; il sera poursuivi d'une manière intense.

Deuxième question : le ministère de la mer.

Il s'agit là d'un problème de structures. Vous souhaitez, si j'ai bien compris votre intervention, que la politique de la mer s'exprime à travers la création éventuelle d'un ministère de la mer.

Il existe actuellement un ministère des transports et une mission interministérielle de la mer, qui, je crois, répondent parfaitement aux besoins. Les structures ne font pas tout, et, contrairement à ce que vous avez pu dire tout à l'heure, il existe au ministère des transports une volonté de mettre en œuvre une politique de la mer, dont j'ai indiqué les grands axes et précisé les orientations.

Dans ce domaine, les structures ne sont pas l'essentiel. L'essentiel, c'est que ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont la responsabilité d'une telle action la mènent avec détermination. Je crois pouvoir dire qu'une adaptation des structures ministérielles ne modifierait pas fondamentalement ce qui est réalisé à l'heure actuelle.

Troisième question : les problèmes sociaux. J'ai bien noté vos préoccupations.

J'ai évoqué, dans mon premier exposé, certains des problèmes sociaux qui se posent, en particulier en ce qui concerne les marins et la marine marchande. Je vous ai fait part des premières décisions qui ont déjà été prises.

Sachez-le, je suis ces problèmes de très près et je veille à ce que nous puissions répondre aux besoins des catégories les plus défavorisées.

En ce qui concerne la route des estuaires, j'ai noté votre suggestion quant au souhaitable recours au Feder. Lorsqu'il s'agit de grands axes routiers, aucun contact ne doit être négligé. C'est une suggestion dont je prends note avec intérêt.

M. Josy-Auguste Moinet. Je demande la parole.

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

M. Josy-Auguste Moinet. Bien que représentant d'un département maritime, je ne suis pas un spécialiste des problèmes de la mer. Mais il m'a été donné, cet été — cet été chaud pour le ministre des transports — de prendre conscience du désespoir des hommes de la mer.

Vous nous avez indiqué, monsieur le ministre, un certain nombre de mesures que le Gouvernement se propose de mettre en œuvre pour régler, ou tenter de régler, les problèmes qui se posent aux pêches maritimes françaises. Ces problèmes se situent au niveau européen, au niveau national et, pour un certain nombre d'entre eux, au niveau local.

Comme mon collègue M. Regnault, je crois que la création d'un ministère de la mer aurait, dans ce contexte difficile, au moins une valeur symbolique, à savoir la reconnaissance du fait que la France est une grande nation maritime.

Tout à l'heure, et je vous ai suivi sur ce point, vous avez évoqué l'importance de la psychologie lorsque l'on est amené à traiter d'un certain nombre de problèmes. J'ai été frappé de constater que les hommes de la mer se sentent un peu oubliés. Les meilleures mesures techniques ne seront pas reçues comme vous le souhaitez si vous n'ajoutez pas ce supplément de considération auquel ces hommes ont droit.

Monsieur le ministre, après cet été difficile, qui s'est bien ou mal passé — plutôt mal dans un certain nombre de cas, moins mal dans d'autres régions, dont la mienne — il serait particulièrement souhaitable que la négociation soit poursuivie sur le terrain, que vous affichiez une présence régulière, une volonté constante de régler certains problèmes locaux. Les problèmes de la mer ne se posent pas dans les mêmes termes en Bretagne et dans ma propre région, et certains peuvent être résolus à l'échelon local.

Bien sûr, la création d'un ministère de la mer répondrait à la demande de certains élus et, me semble-t-il, de la quasi-totalité de ceux du littoral. Elle répondrait sans doute aussi à l'attente et à l'espérance des hommes de la mer. Mais si, pour les raisons que vous venez d'évoquer, telle n'est pas votre perspective, faites au moins en sorte que dans le quotidien, les hommes de la mer sentent que le Gouvernement ne va pas, après ce mauvais moment que fut l'été 1980, une fois encore les oublier.

Je crois vraiment que les pêches maritimes doivent retrouver dans notre pays la place qu'elles y ont occupée et, faute de cette création symbolique, c'est le travail qui sera fait sur le terrain et les résultats qui pourront être obtenus, qui seront déterminants.

De ce point de vue, monsieur le ministre, les élus locaux responsables des villes et des départements attacheront une importance toute particulière à la continuité de l'action dont vous nous avez, aujourd'hui, décrit les orientations.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. J'ai été, monsieur Moinet, très sensible à votre intervention.

Je ne reviendrai pas sur le problème de la création éventuelle d'un ministère de la mer ; il s'agit d'une question de structures.

En revanche, je m'attacherai à l'aspect « contacts ». Quand on a siégé au Sénat, on connaît l'importance fondamentale du contact pour aborder de manière réaliste les problèmes. Dès mon arrivée au ministère des transports, mon premier déplacement a été pour les ports bretons afin d'avoir sur place le contact avec tous ceux, quelles que soient leurs opinions, qui vivent de la mer et avec tous ceux qui vivent avec les hommes de la mer. J'ai retiré de ces contacts beaucoup d'enseignements, qui me sont extrêmement utiles. Mes prochains contacts, je les aurai encore dans des ports, dans d'autres régions, car j'ai bien conscience que les problèmes se posent différemment à Boulogne, dans les ports bretons, dans les ports normands ou dans les ports méditerranéens.

C'est donc bien avec ce sentiment de la nécessité absolue d'avoir sur place le contact avec ceux qui vivent les problèmes que j'engage cette action.

Je vous remercie d'avoir mis l'accent sur l'importance de cet aspect de toute politique.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports et figurant aux états B et C ainsi que les articles 35, 36 et 43 *quater*.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 257 262 236 francs. »

Par amendement n° 221 rectifié, MM. Caillavet et Bonnefous proposent de réduire ces crédits de 980 000 francs.

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

M. Jean Cluzel, vice-président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Les auteurs de l'amendement — en particulier notre collègue Caillavet — ont, cet après-midi, présenté avec beaucoup de talent et de vigueur les motivations de leur amendement.

Le 6 décembre 1979, le Sénat a voté, avec les résultats dont vous vous souvenez sans doute, un amendement du même type, que, le 12 décembre 1979, la commission mixte paritaire a ratifié à l'unanimité.

Certes, monsieur le ministre, vous nous avez tout à l'heure donné des explications extrêmement intéressantes, et je ne doute pas que vous mettez en application ce que vous nous avez déclaré. Néanmoins, la commission des finances donne à cet amendement n° 221 rectifié un avis très favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. J'ai répondu tout à l'heure quant au fond aux interventions de MM. Bonnefous et Caillavet. Je n'y reviendrai donc pas.

En revanche, je puis vous donner l'assurance que, dans le projet de budget pour 1981, aucun crédit n'est prévu pour une campagne, en France, en faveur des codes en ville. Si cet amendement était voté, ce serait aux dépens des mesures de sécurité routière, dont personne ne conteste la nécessité et qui sont, nous le savons tous, prioritaires.

Je souhaiterais donc que cet amendement puisse être retiré, et cela d'autant plus que je vous ai dit tout à l'heure mon souci de mener l'expérience, dans les mois à venir, en concertation avec tous ceux, en particulier au Sénat, qui sont préoccupés par ce problème.

M. François Collet. Je demande la parole.

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

M. François Collet. Il me semble que, lorsqu'on s'est engagé sur une mauvaise route, il faut savoir en sortir — surtout en matière de transport ! Or, nous avons tous le sentiment que le Gouvernement ne veut pas reculer parce qu'il faut sauver la face.

Tout le monde semble en convenir : l'usage des codes en ville est inutile, et peut être dangereux. En tout cas, imposer cet usage, c'est maladroit et fondamentalement contraire à notre conception de la démocratie, selon laquelle on ne régleme que ce qu'il est véritablement indispensable de régleme pour assurer la vie en société dans de bonnes conditions.

Vous avez dit, vous-même, monsieur le ministre, dans votre réponse : « Je souhaite faire confiance au bon sens des automobilistes. » C'est tout ce que nous vous demandons ! Supprimez l'obligation des codes en ville et faites confiance au bon sens des automobilistes ! Ils savent parfaitement juger si la voie est suffisamment éclairée ou si elle l'est insuffisamment et s'il faut qu'ils se signalent par des lanternes ou par des codes.

Par pitié, pas de fierté en pareille matière ! Pensons aussi à la qualité de la vie quotidienne de nos concitoyens, qui sont chaque jour agressés par la lumière qui les éblouit au volant. Tous, lorsque nous prenons notre voiture, notamment dans Paris, où les rues sont convenablement éclairées, nous ressentons une fatigue oculaire. Il n'est pas besoin d'ophtalmologiste pour dire que cette fatigue est véritable.

Il n'est pas raisonnable de vouloir à tout prix sauver la face, surtout quand on sait qu'on a tort.

M. Josy-Auguste Moinet. Je demande la parole.

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

M. Josy-Auguste Moinet. Monsieur le ministre, je ne suis pas éloigné de vous et je partage votre sentiment lorsque vous nous dites que, dans la situation actuelle de la France, le problème de l'usage des codes en ville la nuit n'est peut-être pas essentiel.

J'avoue franchement que je ne comprends pas l'obstination des ministres des transports — votre prédécesseur et vous-même — à persévérer dans un choix que condamnent, comme

l'ont expliqué fort justement nos collègues MM. Caillavet et Bonnefous cet après-midi, le Parlement, le corps médical et les usagers.

De ce point de vue là, monsieur le ministre, votre explication ne nous apporte, si vous me permettez ce mauvais jeu de mot, aucun éclaircissement.

Vous nous dites que l'expérimentation va se poursuivre. Mais, que je sache, sans être un scientifique, une expérience se déroule dans un temps donné. Si, aujourd'hui, vous nous indiquez que l'expérience allait se poursuivre, par exemple, jusqu'au 31 mai de cette année, nous pourrions ensemble en faire le bilan au mois de juin, encore que l'esprit des Français sera préoccupé à cette époque par d'autres problèmes. Mais, enfin, restons au problème qui nous inquiète ce soir.

Je vous demande, alors, monsieur le ministre, de bien vouloir nous indiquer, de manière très claire, combien de temps durera encore cette expérience. Car dire que l'expérience va se poursuivre, c'est une manière un peu dérisoire de nous expliquer que le pouvoir ne recule pas, comme vient de le dire M. Collet. Vraiment, si le pouvoir ne doit pas reculer, il devrait, me semble-t-il, choisir un autre terrain que celui-là.

Ainsi, aujourd'hui, comme l'an passé, nous allons nous prononcer sur un texte qui sera probablement adopté dans des conditions identiques à celles que nous avons observées voilà un an. Le Parlement aura voté et nous continuerons à subir une décision administrative que tout le monde condamnera. C'est quelque peu préoccupant et cela nous amène à nous interroger sur l'opportunité de notre présence ici, ce soir, à une heure aussi tardive.

M. Louis Virapoullé. Je demande la parole.

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

M. Louis Virapoullé. Monsieur le président, après avoir écouté tous mes collègues, je donnerai très brièvement mon avis sur le problème qui a été posé.

Au début, lorsque l'usage des codes en ville la nuit est devenu obligatoire, les automobilistes ont effectivement été gênés. Mais je pense qu'il se produit actuellement une évolution et que non pas la totalité, mais une grande partie des automobilistes se sont maintenant adaptés à la conduite des véhicules la nuit en ville avec les codes. C'est un premier point.

J'en viens au second. Quel est, ce soir, parmi nous, celui qui pourrait affirmer que c'est là le grand problème qui se pose à la France actuellement ? Lorsque l'on sait avec quel sérieux les Japonais sont en train de conquérir le marché mondial de l'automobile, lorsque l'on sait avec quelle force les Formosans, les Japonais sont en train de conquérir le marché de la pêche ferions-nous vraiment, ce soir, une bonne action en supprimant le crédit du ministère des transports ?

Il faut mettre en pratique une politique de concertation. Je ne suis pas opposé à ce que l'on parvienne à la suppression d'une telle mesure, mais ce n'est pas, ce soir, le grand problème de la France. Telle est la raison pour laquelle je ne peux pas voter cet amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Jean Cluzel, vice-président de la commission des finances. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 221 rectifié, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de la gauche démocratique.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires. *(Le scrutin a lieu.)*

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 64 :

Nombre des votants	301
Nombre des suffrages exprimés	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.	151
Pour l'adoption	185
Contre	116

Le Sénat a adopté.

Par amendement n° 225, M. Yvon propose de réduire les crédits figurant au titre III de 213 418 francs.

La parole est à M. Yvon.

M. Joseph Yvon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon amendement a pour objet de rétablir le crédit affecté aux frais de contrôle des sociétés du Crédit maritime mutuel. Ce contrôle est, en effet, effectué par un inspecteur général et quatre inspecteurs régionaux. La suppression de ces postes serait acquise si les dispositions de l'article 13 étaient maintenues.

Je crois devoir, pour être très objectif, vous rappeler les textes qui s'appliquent à la matière.

La loi du 11 juillet 1975 fixe les buts du Crédit maritime mutuel, définit ses conditions de fonctionnement, et précise que le contrôle des caisses régionales est assuré par la caisse centrale de crédit coopératif qui notamment vérifie la régularité des opérations financières et comptables que ces caisses effectuent. Mais, c'est seulement le décret du 19 octobre 1976 pris en application de la loi précédente qui prévoit la création de l'inspecteur général et des inspecteurs régionaux. Ceux-ci sont les agents du ministre chargé de la marine marchande et dont la vocation est d'exercer le contrôle des caisses régionales, contrôle qu'ils partagent d'ailleurs avec les administrateurs des affaires maritimes. Les attributions respectives de ces divers agents sont fixées par le ministre.

Le problème est donc de savoir s'il n'y a pas, dans la suppression de ce crédit et donc dans la suppression qui s'en suivrait des postes de ces inspecteurs, une atteinte au fonctionnement de caisses régionales, puisque les différents inspecteurs qui assistent, en effet, aux séances du conseil d'administration peuvent s'opposer à l'attribution de prêts sous certaines conditions et donnent leur agrément à l'admission de sociétaires.

N'y a-t-il pas là une atteinte au fonctionnement du Crédit maritime mutuel ? Telle est la question que je pose et à propos de laquelle je souhaiterais avoir l'avis de M. le ministre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, l'amendement de M. Yvon ne vise pas, en réalité, à supprimer les crédits de frais de déplacement pour la marine marchande, mais à maintenir les postes d'inspecteurs du Crédit maritime mutuel. Or, le contrôle des caisses du crédit maritime mutuel a été partagé, en vertu d'un décret de 1976, entre les chefs de quartier des affaires maritimes et des inspecteurs à compétence régionale.

La décision qui a été prise a, en réalité, deux objets : d'une part, il s'agit d'éviter le double emploi existant entre le contrôle des chefs de quartier territorialement compétents et celui des inspecteurs du crédit maritime et, d'autre part — je crois que c'est important — il s'agit d'accroître les responsabilités des dirigeants des caisses de crédit maritime en redéfinissant les modalités du contrôle du ministère des transports sur ces établissements bancaires.

A ce propos, je tiens à dire, pour avoir rencontré hier les responsables du crédit maritime mutuel, combien leur rôle me paraît essentiel et combien le ministère des transports se doit de veiller à ce qu'ils puissent l'exercer pleinement.

La décision qui a été prise me semble aller, précisément, dans le sens d'une plus grande efficacité. Le crédit maritime mutuel doit bénéficier des moyens et des possibilités d'inspection dont il a besoin.

Dans cet esprit, monsieur Yvon, je souhaiterais que vous puissiez retirer votre amendement, car je crois que les explications que je vous donne vont au devant du légitime souci que vous avez de laisser jouer au crédit maritime mutuel le rôle qui doit être le sien, en particulier dans les circonstances actuelles.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Joseph Yvon. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Je crois pouvoir, sans regret aucun, retirer cet amendement, car il ressort de vos explications que l'administration des caisses de crédit maritime mutuel sera assurée dans les meilleures conditions, sous le contrôle des administrateurs des affaires maritimes placés en permanence auprès desdites caisses.

M. le président. L'amendement n° 225 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III, modifiés.

(Les crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV, plus 3 165 263 344 francs. »

M. François Collet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. François Collet.

M. François Collet. Je voudrais indiquer à M. le ministre que sa réponse à M. Chérioux au sujet du transfert à Lyon du service des approvisionnements de la S. N. C. F. n'est ni convaincante ni de nature à apaiser les craintes que mon collègue a exprimées.

A cette heure avancée de la nuit, je ne demanderai pas un scrutin public ; je me contenterai de signaler publiquement que les sénateurs R. P. R. élus de la région d'Ile-de-France et du Nord voteront contre les crédits figurant au titre IV.

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.

(Les crédits sont adoptés.)

ETAT C

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 7 830 517 000 Francs.

« Crédits de paiement, 3 627 983 500 francs. »

Par amendement n° 212 rectifié, M. Le Pors, au nom de la commission des finances, propose de réduire les autorisations de programme figurant au titre V de 27 056 000 francs et les crédits de paiement figurant à ce même titre de 24 850 000 francs.

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

M. Jean Cluzel, vice-président de la commission des finances. Mes chers collègues, par cet amendement, la commission exprime sa préoccupation au sujet des crédits destinés à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

En effet, cette dotation, monsieur le ministre, est inférieure — pour la troisième année consécutive, hélas ! — à celle qui a été demandée par la commission d'enquête du Sénat sur l'Amoco Cadiz.

Le rapport présenté au nom de la commission des finances contient tous éléments complémentaires d'information concernant cet amendement et je m'en tiendrai donc simplement à son dispositif.

Que souhaite la commission ? Elle désire l'application des suggestions contenues dans le rapport de la commission d'enquête du Sénat. Monsieur le ministre, pour éclairer notre assemblée sur ce point, la commission des finances aimerait que vous preniez l'engagement d'inscrire les crédits nécessaires dans les différents collectifs qui ne manqueront pas d'être présentés au Parlement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, les crédits inscrits au projet de loi de finances initial pour 1981 — chapitre 53-30 — sont destinés à l'acquisition de barrages flottants anti-pollution et de matériels tels que les récupérateurs d'hydrocarbures.

Pour apprécier le montant des crédits utilisables en 1981, il faut y ajouter les 9 millions de francs prévus au projet de loi de finances rectificative pour 1980.

L'ensemble de ces crédits permettra de disposer, en 1981, de barrages flottants d'une longueur totale de trente kilomètres, ce qui correspond à l'objectif que s'était fixé le comité interministériel de la mer du 15 novembre 1979. J'ai rappelé, par ailleurs, tout à l'heure tout ce qui a été et va être fait en matière de sécurité maritime.

Si l'amendement était voté, nous ne pourrions acquérir les barrages qui pourraient nous être nécessaires en cas de pollution. Je suis certain que le Sénat ne tient pas à prendre ce risque.

Il va de soi, cependant — j'ai été très attentif, monsieur Cluzel, à la demande que vous avez formulée, au nom de la commission des finances — que les besoins qui apparaîtront seront satisfaits dans des collectifs. Nous ferons en sorte que nos moyens de protection restent toujours au niveau nécessaire.

Répondant ainsi par l'affirmative à la préoccupation que vous avez exprimée, puis-je espérer que vous retirerez cet amendement ?

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Jean Cluzel, vice-président de la commission des finances. A l'audition des explications qui viennent d'être données par M. le ministre, chacun a bien compris que la commission des finances avait exprimé un avis très clair par le biais d'une réduction de crédits. Monsieur le ministre, vous avez pris l'engagement que la commission des finances souhaitait vous voir prendre. Après consultation de mes collègues ici présents, je puis donc, en son nom, retirer l'amendement n° 212 rectifié.

M. René Regnault. Je demande la parole pour répondre à la commission.

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

M. René Regnault. Je me réjouis que cet amendement ait été déposé. Moi aussi, je me suis vivement indigné tout à l'heure de la diminution incompréhensible des crédits réservés à la lutte contre les pollutions accidentelles. Le Breton que je suis a, en effet, pu mesurer sur place, au cours du printemps 1980, les conséquences de la pollution provoquée par le *Tanio*.

Je regrette, pour ma part, que l'Etat relâche son effort. Je voudrais être sûr que M. le ministre a entendu l'appel qui lui a été lancé. Il faut nous doter rapidement d'un ensemble de moyens prêts à être mis immédiatement à la disposition des populations si par hasard, et par malheur, de nouvelles catastrophes comme celles que les Bretons ont déjà connues devaient se produire, ce que je crains d'ailleurs, car il semble que l'on n'ait pas retenu les enseignements du passé.

J'examinerai avec beaucoup d'attention, monsieur le ministre, comme d'autres — les Bretons en particulier — les crédits que vous dégagerez en faveur de la lutte contre les pollutions accidentelles.

Il ne s'agit pas simplement d'acquérir quelques moyens matériels. Encore faudrait-il que la France conduise une politique énergétique pour que des dispositions internationales soient prises afin d'éviter à tout jamais de semblables catastrophes.

M. le président. L'amendement n° 212 rectifié est retiré.

Personne ne demandé plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre V.

(Les crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre VI : autorisations de programme, 2 469 949 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiements, 449 154 000 francs. » — (Adopté.)

Je donne acte au groupe communiste et au groupe socialiste qu'ils ont voté contre les crédits figurant dans ces divers titres.

Article 35.

M. le président. « Art. 35. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation de travaux d'intérêt général concernant la région d'Ile-de-France, dans les conditions prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 et compte tenu de l'article 35 de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976, sont fixées pour 1981 aux montants suivants en autorisations de programme :

« Infrastructure de transports en commun :

« Etat, 261 millions de francs.

« Région d'Ile-de-France, 645,5 millions de francs. » — (Adopté.)

Article 36.

M. le président. « Art. 36. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée pour 1981 à 506 000 000 francs 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° 219, présenté par M. Braconnier, au nom de la commission des affaires économiques, tend à supprimer cet article.

Le second, n° 222, présenté par MM. Regnault, André Lejeune, Tardy, Barroux et Grimaldi, vise à rédiger comme suit cet article :

« 1° La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée pour 1981 à 506 000 000 francs.

« 2° A compter de la loi de finances pour 1982, le montant de la subvention évoluera en fonction de la variation de l'index des travaux publics liée aux prix des produits d'origine pétrolière. »

La parole est à M. Braconnier, rapporteur pour avis, pour défendre l'amendement n° 219.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, il s'agit d'un amendement indicatif. Vous le savez, depuis 1973, les conseils généraux se plaignent de la modicité des subventions accordées au réseau national déclassé. Je ne reprendrai pas une longue énumération ; je citerai simplement quelques chiffres.

En francs constants, la subvention au réseau national déclassé a perdu, entre 1972 et 1980, les deux tiers de sa valeur. Si l'on appliquait ce taux à votre budget, les crédits pour le développement des infrastructures, entre autres, au lieu de s'élever à 1 747 millions de francs, s'élèveraient à 1 674 millions de francs. De même, la dotation de la direction des routes et de la circulation routière ne serait pas de 2 874 millions de francs, mais de 2 434 millions de francs.

Qu'est-ce que cela signifie ? Tout simplement, monsieur le ministre, que les réseaux nationaux sont infiniment mieux dotés que les réseaux des routes nationales déclassées. C'est ainsi que pour 1981, si la subvention « routes déclassées » avait été revalorisée selon le taux d'augmentation de la dotation de la direction des routes et de la circulation routière, elle aurait dû être d'environ 560 millions de francs. Or, elle n'atteint que 455 millions de francs auxquels il faut ajouter les 51 millions de francs qui ont été accordés à l'Assemblée nationale, soit 506 millions de francs. Vous voyez que nous sommes loin de la progression que l'on constate pour les réseaux nationaux.

Je sais que vous avez consenti un effort à l'Assemblée nationale. Nous n'en sommes pas jaloux. Cet amendement tend simplement à demander une augmentation supplémentaire. Je vais jouer les mendiants, mais je le fais au nom de toutes les assemblées départementales de France qui protestent avec véhémence contre cette extrême faiblesse des crédits accordés au réseau national déclassé. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Regnault pour défendre l'amendement n° 222.

M. René Regnault. Mon amendement va dans le même sens que celui de M. Braconnier. Il vise, en particulier, à mettre en place un dispositif qui, une fois pour toutes, permettrait aux départements d'obtenir la subvention ajustée, à un niveau qui resterait à déterminer, par une simple multiplication, en prenant pour multiplicateur un élément traduisant l'évolution de l'indice T.P.

En effet, nous observons que si, en 1972, le crédit alloué aux collectivités locales et départementales pour faire face aux dépenses résultant de la prise en charge de ces routes nationales secondaires déclassées était de 300 millions de francs, il conviendrait, si je prends simplement l'évolution du F.S.I.R., de considérer aujourd'hui que ce crédit devrait être à peu près le triple de ce qu'il était à l'époque.

Si nous en étions à 455 millions de francs en 1980, nous avons bien failli, monsieur le ministre, nous retrouver avec ces mêmes 455 millions de francs en 1981.

Cette situation était tellement inacceptable que devant les arguments développés sur tous les bancs à l'Assemblée nationale, vous avez dû convenir de la nécessité de procéder à un ajustement et vous avez accepté un supplément de crédit de 11 p. 100, pour porter la dotation à 506 millions de francs. Nous sommes encore loin de ce que devrait être aujourd'hui le crédit actualisé par rapport à la somme allouée en 1972, compte tenu de l'évolution des prix, notamment de ceux des produits pétroliers et des produits bitumineux depuis cette date.

Afin de ne pas retrouver une telle situation et qu'un tel débat ne se reproduise plus ni à l'Assemblée nationale ni au Sénat, mon amendement vise à inclure une clause d'indexation pour déterminer chaque année la subvention. La base retenue pourrait être les crédits consentis pour 1981, laquelle sera affectée d'un index multiplicateur.

M. le président. Monsieur Cluzel, souhaitez-vous entendre l'avis de M. le ministre avant de donner celui de la commission des finances ?

M. Jean Cluzel, vice-président de la commission des finances. Oui, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 219 et 222 ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. A propos de l'amendement n° 219, je dirai à M. Braconnier que la subvention pour le réseau routier national déclassé, qui est d'ailleurs inscrite à présent dans le budget du ministère de l'intérieur, a été fixée, comme il l'a rappelé, à 506 millions de francs. La majoration intervenue était effectivement nécessaire; je rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure.

Je connais le souci constant du Sénat d'obtenir, sur ce problème irritant, un effort important de revalorisation pour faire face aux besoins qu'expriment les collectivités locales. Je sais quel prix le Sénat continue à attacher à ce problème, et vous vous en êtes fait l'écho tout à l'heure, monsieur Braconnier.

Je puis vous donner l'assurance que nous ne devons pas nous contenter de cette étape et que j'entreprendrai, en liaison étroite avec mon collègue M. le ministre de l'intérieur, les efforts nécessaires pour que l'attente des collectivités locales sur ce plan ne soit pas déçue. Tel est notre devoir et je tiens à vous en donner l'assurance.

En ce qui concerne l'amendement présenté par M. Regnault je demanderai au Sénat de le déclarer irrecevable en vertu de l'article 40 de la Constitution.

M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Moinet, rapporteur spécial.

M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, lorsque le hasard fait que le ministre des transports est en même temps président d'un conseil général, j'imagine qu'il comprend aisément l'inquiétude d'un grand nombre d'entre nous.

Je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la nécessité pour le Gouvernement d'avoir dans cette affaire, comme sur un grand nombre d'autres, une attitude cohérente.

Que veux-je dire par là ? Lorsque M. le ministre de l'intérieur, qui, au demeurant, va avoir désormais à gérer ces crédits, s'est rendu à Versailles au congrès des présidents de conseils généraux, il a demandé à ces derniers — et, au-delà des conseillers généraux, s'adresse-t-il probablement à l'ensemble des maires de France — d'envisager une pause fiscale. Bien sûr, lorsqu'on observe l'évolution de la fiscalité locale, force est de constater qu'elle est galopante depuis plusieurs années.

Alors, monsieur le ministre, je suis fondé à vous dire aujourd'hui que non seulement l'Etat procède à un transfert de charges, ce qui est en soit condamnable, mais aussi qu'il procède en même temps à un transfert de responsabilités. Car, à qui s'adresseront les usagers de la route lorsque le réseau routier national transféré aux départements ne sera pas convenablement entretenu, si ce n'est aux conseils généraux ?

Mieux que quiconque, vous savez aujourd'hui quels sont nos problèmes. C'est vrai, la pression fiscale a atteint dans beaucoup de départements un niveau qu'il est difficile de dépasser. C'est vrai également, les conseils généraux sont appelés à emprunter à des taux parfaitement prohibitifs, qui avoisinent 15 p. 100.

C'est pour ces raisons, monsieur le ministre, que nous demandons, comme vient de le faire notre collègue M. Braconnier au nom de la commission des affaires économiques, que l'Etat prenne en compte cette situation et fasse un effort supplémentaire.

Pour conclure, monsieur le président, je voudrais dire que cette affaire du réseau déclassé est, d'une certaine manière, symbolique de l'état des relations que les collectivités locales entretiennent avec l'Etat. Il me paraît, en effet, important que ce dernier se comporte, dans cette matière comme dans d'autres, en contractant loyal. Or il n'est pas loyal de ne pas ajuster cette subvention pour tenir compte de la dérive des prix.

Au-delà des espérances que vous venez de nous donner, il me paraît tout à fait important, monsieur le ministre, que vous-même et votre collègue de l'intérieur preniez en compte ces besoins qui s'expriment de manière unanime dans l'ensemble des départements et dont le prochain congrès national des maires de France se fera certainement l'écho.

M. le président. Monsieur Braconnier, maintenez-vous votre amendement ?

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je dois dire que lorsque j'ai proposé cet amendement à la commission des affaires économiques, je n'avais pas connaissance de l'effort que vous avez consenti devant l'Assemblée

nationale. Mon amendement avait pour objet de demander une augmentation des crédits initiaux. Je reste persuadé aujourd'hui que l'augmentation intervenue est insuffisante.

Néanmoins, compte tenu des déclarations que vous venez de faire, et dont je vous remercie, monsieur le ministre, car vous êtes un élu départemental et vous connaissez nos difficultés, je vous fais confiance et je pense que la commission des affaires économiques acceptera l'initiative que je prends de retirer l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 219 est retiré.

En ce qui concerne l'amendement n° 222, M. le ministre demande l'application de l'article 40 de la Constitution.

La commission des finances estime-t-elle que l'article 40 de la Constitution est applicable ?

M. Jean Cluzel, vice-président de la commission des finances. Il est applicable, monsieur le président.

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 222 n'est pas recevable.

M. René Regnault. Je demande la parole.

M. le président. Je ne puis vous la donner, puisque l'article 40 a été déclaré applicable.

M. René Regnault. C'est bien commode !

M. le président. C'est désagréable, mais c'est ce que prévoit le règlement.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 36.

(L'article 36 est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 211, MM. Debarge, Duffaut, Louis Perrein, Chazelle, Delfau, Guillaume, Manet, Mlle Rapuzzi, M. Larue et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent d'insérer, après l'article 36, un article additionnel ainsi conçu :

« Le Gouvernement présentera en annexe au projet de loi de finances pour 1982, un rapport relatif aux modalités actuelles du financement des transports urbains de voyageurs et à leur évolution, tant pour ce qui concerne les investissements que pour les coûts de fonctionnement des réseaux. »

La parole est à M. Regnault.

M. René Regnault. Le développement des transports collectifs urbains constituait l'un des objectifs du VII^e Plan.

De nombreuses collectivités locales ont entrepris dans ce domaine un effort important d'amélioration de leurs réseaux de transport.

Pour financer la charge représentée à la fois par les investissements nécessaires et par le coût de fonctionnement des réseaux de transports urbains, les agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants ont pu disposer des ressources apportées par le versement de transport.

Malgré cette taxe parafiscale, les plus grandes d'entre elles sont tenues de financer par la fiscalité locale une part de plus en plus importante des coûts de fonctionnement des réseaux.

Par ailleurs, les agglomérations de moins de 100 000 habitants qui doivent également engager une politique de développement de leurs transports collectifs pour répondre aux besoins de leur population et parvenir à freiner l'augmentation des déplacements en voiture particulière ont à faire face à des charges financières croissantes qu'elles ne peuvent financer que par recours à la fiscalité locale.

Une évolution des modalités de financement des transports urbains de voyageurs apparaît donc souhaitable.

L'objet de notre amendement est de demander au Gouvernement de faire procéder à une étude de cette importante question et de déposer un rapport à l'occasion de la prochaine loi de finances. Nous souhaiterions en particulier que le rapport fasse ressortir les conditions dans lesquelles les transports urbains de voyageurs pourraient éventuellement être financés pour partie par l'intermédiaire d'un compte spécial du Trésor institué à cet effet et alimenté par une quote-part sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Cluzel, vice-président de la commission des finances. La commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Je sais, monsieur Régnauld, combien est importante la mise en place de transports urbains adaptés aux besoins de nos agglomérations. Je sais aussi combien est importante la charge qui pèse sur nos villes du fait de ces transports urbains. J'ai indiqué cet après-midi que l'Etat apportait son aide pour le développement des transports urbains et qu'il continuerait à soutenir les projets de bonne qualité qui verraient le jour en ce domaine.

Je suis par ailleurs prêt, et je l'ai dit, à répondre à tout moment aux questions que le Sénat voudra bien me poser sur les problèmes qui sont liés aux transports urbains et à l'intervention de l'Etat.

Dans ces conditions, je ne vois pas ce que pourrait apporter l'établissement d'un rapport supplémentaire. C'est en fonction de cela que je vous demande, monsieur Régnauld, de retirer votre amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. René Regnauld. Je prends note de votre réponse, monsieur le ministre, et des espoirs que vous donnez à nos collègues directement concernés pour les rassurer.

Toutefois, je ne vois pas en quoi la demande de rapport que nous formulons s'opposerait à ce que vous avez déclaré. Je crois, au contraire, que ce rapport ne pourrait qu'être de nature à éclairer la réflexion non seulement de votre ministère, mais aussi de notre assemblée. En conséquence, je maintiens mon amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 211, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 43 quater.

M. le président. « Art. 43 quater. — Par dérogation aux articles 14 et 42 du code des pensions de retraite des marins, les salaires forfaitaires correspondant aux cinq premières catégories et servant de base au calcul des pensions d'ancienneté proportionnelles ou spéciales des marins, à celui des cotisations de ces derniers et aux contributions des armateurs seront majorés de 4 p. 100 à compter du 1^{er} janvier 1981. » — (Adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 220, M. Braconnier, au nom de la commission des affaires économiques, propose d'insérer, après l'article 49, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le Gouvernement soumettra au Parlement, au plus tard lors de la deuxième session ordinaire 1980-1981, un plan à cinq ans en faveur des voies navigables. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, cet amendement fait suite à une promesse que nous avait faite votre prédécesseur, M. Le Theule. Les perspectives d'un schéma des voies navigables avait été évoquées au moment du vote du projet de loi confiant la maîtrise de l'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône. Nous avons attendu en vain ; nous n'avons pas eu de schéma.

A la question que je lui avais posée, M. Le Theule avait répondu en me garantissant que, lors de la discussion du projet de loi de finances, il présenterait au Sénat non pas un schéma directeur, mais un plan à cinq ans. Nous sommes aujourd'hui dans le vif du sujet puisque nous parlons des voies navigables et de leur budget.

Dans votre exposé, vous avez esquissé la politique générale du Gouvernement en la matière. Je pense qu'il serait nécessaire d'avoir bientôt une discussion plus large permettant de classer les différentes catégories de voies navigables : les voies d'intérêt national et même européen ; les voies d'intérêt régional — je sais que vous y travaillez ; et les voies fluviales d'intérêt local, départemental.

Tout cela n'est pas bien net dans les esprits, et surtout dans ceux des aménageurs. Lorsqu'on parle d'une éventuelle voie navigable, il faut bien, au moment où l'on établit les plans d'occupation des sols, inscrire dans ces plans les emprises nécessaires.

Nous ne savons pas à quel « horizon » cela pourra se faire, si tant est que cela se fera. Non seulement les aménageurs, mais aussi les investisseurs qui souhaiteraient profiter de la voie d'eau pourraient établir des plans à moyen terme prévoyant les emprises le long des voies d'eau envisagées.

Je songe également à la construction navale, à la batellerie, qui ne savent pas quelle sera la politique de notre pays en matière de voies fluviales.

La commission des affaires économiques — c'est une suggestion qui pourrait peut-être entraîner le retrait de cet amendement — accepterait sans aucun doute une déclaration de votre part selon laquelle nous serait proposé, lors de la prochaine session, un plan à cinq ans. Nous ne demandons pas un vaste plan, car nous savons que la priorité est donnée à la liaison mer du Nord—Méditerranée, mais nous pensons qu'il est nécessaire de revoir l'ensemble du problème des voies navigables dans le cadre de l'Hexagone, et c'est ce que nous vous demandons.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la demande de M. Braconnier répond à un double souci : d'abord, celui de savoir si nous croyons en France à la voie navigable, ensuite, si nous y croyons, de savoir quelles seraient les grandes orientations de la mise en œuvre d'une politique des voies navigables.

Je répète, monsieur Braconnier, ce que j'ai dit cet après-midi, à savoir que je crois à la voie navigable, et ce pour de multiples raisons qui tiennent à sa capacité d'irrigation sur le plan économique. En cette période où l'on a le souci des économies d'énergie, la voie d'eau doit tenir une place importante dans l'ensemble des modes de transport, dans l'optique d'ailleurs de la complémentarité évoquée par de nombreux orateurs cet après-midi et que j'ai reprise.

Sur ce point, je suis tout disposé à mettre ma conviction au service de cette cause. Mais il ne suffit pas d'affirmer des principes, encore faut-il qu'on définisse clairement les orientations qui apparaissent prioritaires. Cela me ramène au programme pluriannuel que j'ai déjà évoqué et qui est fondé sur un certain nombre de principes — j'en rappellerai trois — qui doivent déterminer nos orientations dans les années à venir : assurer la sécurité, restaurer les itinéraires indispensables au maillage du réseau national, accroître sélectivement la capacité du réseau prioritaire. Ce dernier point ne saurait se résumer simplement à la liaison mer du Nord—Méditerranée. D'autres liaisons, notamment la liaison Seine—Nord, entrent dans la conception que nous devons avoir de ce troisième principe sur lequel doit être fondé notre programme pluriannuel. Cela suppose, certes, des moyens financiers, mais aussi et surtout de la conviction. Il faut que nous ayons foi en la voie navigable. Je l'ai et suis donc disposé, comme vous l'avez souhaité, à apporter au Sénat toutes les précisions quant à la manière dont sera défini et mis en œuvre un programme fondé sur ces principes.

Puis-je, dans cet esprit, exprimer le souhait que votre amendement soit retiré, monsieur Braconnier ?

M. le président. Etes-vous convaincu, monsieur Braconnier ?

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Je le suis à 98 p. 100 ! (Rires.) Il reste 2 p. 100. Je vous remercie, monsieur le ministre, de vos déclarations qui, je pense, satisfiront toutes celles et tous ceux qui s'intéressent à la voie navigable.

Vous nous avez dit que vous envisagez une sorte de plan tenant compte des besoins de l'hexagone ; mais un calendrier serait nécessaire et vous n'avez rien dit à ce sujet. Croyez-vous, monsieur le ministre, qu'il vous sera possible, au cours de la prochaine session, de nous donner des précisions au sujet de ce plan à cinq ans pour les voies navigables ? Dans l'affirmative, je retirerai bien volontiers mon amendement.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Telle est bien mon souci, monsieur Braconnier.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 220 est retiré.

M. Gérard Ehlers. Je demande la parole.

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

M. Gérard Ehlers. J'ai satisfaction, moi aussi. Ce qui me préoccupait, c'était de savoir si on nous soumettrait un plan précis.

M. le président. Nous en avons terminé avec l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

— 4 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, modifiant la loi n° 79-10 du 3 janvier 1979 portant diverses mesures en faveur des salariés privés d'emploi qui créent une entreprise (n° 18, 1980-1981).

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 122, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République socialiste fédérative de Yougoslavie relatif aux privilèges et immunités des représentants de la République socialiste fédérative de Yougoslavie auprès de l'Organisation de coopération et de développement économiques en France, ensemble un échange de lettres.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 123, 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.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord de coopération en matière d'enseignement, de sciences et de culture entre la République française et la République du Niger, ensemble deux échanges de lettres.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 124, 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.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord international pour la mise en place d'un réseau européen expérimental de stations océaniques.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 125, 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.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord de coopération économique, technique, scientifique et culturelle entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Guinée équatoriale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 126, 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.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'une convention générale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire du Bénin sur la sécurité sociale (ensemble cinq protocoles).

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 127, 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.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification des protocoles additionnels n° 2 et 3 à la convention révisée pour la navigation du Rhin et du protocole de signature au protocole additionnel n° 2.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 128, 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.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi de finances rectificative pour 1980, adopté par l'Assemblée nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 129, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à ce jour, samedi 29 novembre 1980, à quinze heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1981, adopté par l'Assemblée nationale. [N°s 97 et 98 (1980-1981)]. — 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 :

Coopération :

M. Robert Schmitt, rapporteur spécial (rapport n° 98, annexe 6).

M. Louis Martin, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (avis n° 101, tome III).

M. Lucien Delmas, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 99, tome XIII).

Services du Premier ministre :

VI. — Industries agricoles et alimentaires :

M. Henri Goetschy, rapporteur spécial (rapport n° 98, annexe n° 26).

M. Pierre Jeambrun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 100, tome III).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 29 novembre 1980, à deux heures dix minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 28 NOVEMBRE 1980

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. »

Ecole régionale des beaux-arts de Clermont-Ferrand : situation.

1024. — 28 novembre 1980. — **M. Gilbert Belin** attire l'attention de **M. le ministre de la culture et de la communication** sur la situation de l'école régionale des beaux-arts de Clermont-Ferrand. Cette école dépasse largement, par son recrutement, le cadre des départements de la région administrative « Auvergne ». De nombreux étudiants viennent d'autres départements et font de cet établissement l'école du Massif Central. C'est pourquoi, il lui demande s'il envisage l'étude et l'instauration des statuts d'une école nationale de région à Clermont-Ferrand, à l'instar des conservatoires nationaux de la région.

Ecoles des beaux-arts : reconnaissance des équivalences.

1025. — 28 novembre 1980. — **M. Gilbert Belin** attire l'attention de **M. le ministre de la culture et de la communication** sur les équivalences en matière de certificat d'initiation plastique délivré par les écoles des beaux-arts. Ce certificat est délivré par chaque établissement habilité par le ministère à dispenser l'enseignement du premier cycle lorsque l'étudiant a obtenu dix unités de valeur ; or, seul le certificat d'initiation plastique délivré par une école nationale est admis en dispense du baccalauréat dans le cas de poursuite d'études à l'université. Il lui demande s'il ne serait pas juste et équitable que les équivalences soient reconnues identiques quelles que soient les origines des établissements habilités : écoles nationales, régionales et municipales. Il lui demande, en conséquence, s'il compte prendre les mesures nécessaires pour remédier à cet état de choses le plus rapidement possible.

Enseignements : calcul du droit à la retraite.

1026. — 28 novembre 1980. — **M. Bernard Hugo** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les difficultés que rencontrent certains enseignants, dans le calcul de leur droit à la retraite. Jusqu'en 1975, la prise en compte des années de bourse était accordée dans la limite de trois ans, à tous les enseignants. Or, aujourd'hui, il semble que seules soient prises en compte les années de bourses et de licence, diplômes ou agrégation accordés sur proposition du jury du concours d'entrée à une école normale supérieure. Ni la loi du 26 décembre 1968, ni le décret du 31 octobre 1933 n'impose une telle restriction. De plus, il paraît anormal qu'une nouvelle réglementation s'applique à des bourses accordées antérieurement à celles-ci. C'est pourquoi, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que toutes les années de bourses soient prises en compte dans le calcul des droits à la retraite des enseignants.

Situation du centre de formation d'apprentis du bâtiment de Toulouse.

1027. — 28 novembre 1980. — **M. André Méric** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation du centre de formation d'apprentis du bâtiment de Toulouse. Malgré plusieurs interventions de parlementaires, la situation de ce centre n'évolue pas. Depuis

quatre années, le collège employeur du Comité central de coordination de l'apprentissage (C. C. C. A.) ne respecte plus le statut du personnel relatif au calcul des salaires et refuse toute négociation. Plusieurs procès ont eu lieu, notamment à Marseille et à Bourg-en-Bresse, et la cour d'appel d'Aix-en-Provence a confirmé le premier jugement de Marseille en juillet dernier. Il lui demande quelles démarches il compte faire pour préserver les intérêts du personnel et des apprentis des C. F. A. Bâtiment.

Anciens combattants : amélioration de leur situation.

1028. — 28 novembre 1980. — **M. Roland Courteau** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** sur la situation des anciens combattants et victimes de guerre. Le projet de budget pour 1981 consacre 19 132 millions de francs aux anciens combattants, soit une augmentation en francs courants de 13,7 p. 100. Après deux années d'études, la commission tripartite a chiffré à 14,26 p. 100 le préjudice subi par les anciens combattants, mais le Gouvernement après avoir fait siennes les conclusions de cette commission refuse aujourd'hui d'en tenir compte. Tout comme il refuse de tenir compte des propositions de la plupart des groupes parlementaires pour le rétablissement du 8 mai comme fête nationale, ou pour l'amélioration de l'attribution de la carte du combattant aux anciens combattants d'Afrique du Nord. Quant aux anciens combattants de la Résistance, l'on est toujours dans l'attente de la parution de la liste des combats et des actions de Résistance donnant droit aux bonifications prévues. De même les requêtes des anciens déportés ne sont plus reçues avec la considération qu'elles méritent. Il lui demande que : 1° les conclusions de la commission tripartite, à savoir un rattrapage de 14,26 p. 100, soient prises en considération ; 2° des mesures substantielles soient adoptées en faveur des veuves, des orphelins et des ascendants ; 3° le 8 mai soit rétabli comme jour de fête nationale ; 4° l'attribution de la carte de combattant d'Afrique du Nord soit moins restrictive ; 5° les problèmes des anciens combattants, des déportés, des résistants et des invalides fassent l'objet de mesures immédiates.

Ascendants de guerre : bénéfice du cumul des pensions.

1029. — 28 novembre 1980. — **M. Philippe de Bourgoing** expose à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que les articles L. 630 et L. 679 du code de la sécurité sociale autorisent, pour les veuves de guerre, le cumul, dans la limite d'un plafond spécial, des allocations vieillesse et de la pension servie au titre des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'envisager une mesure semblable en faveur des ascendants de guerre, victimes à cet égard d'une discrimination douloureuse que rien, bien au contraire, ne justifie.

Régime juridique de monuments érigés dans des propriétés privées.

1030. — 28 novembre 1980. — **M. René Tomasini** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la conservation des stèles, monuments, plaques érigés ou apposés dans une propriété privée et qui constituent une part non négligeable des marques de commémoration du sacrifice des F. F. I. Les monuments et autres formes d'hommages publics relèvent désormais de l'autorité préfectorale ou communale, conformément aux dispositions combinées des décrets n°s 68-1052 et 1053 du 29 novembre 1968 et de la loi n° 70-1297 du 31 décembre 1970 sur les libertés communales et la gestion municipale (circulaire d'application n° 71-72 du 1^{er} février 1971). Il lui demande de bien vouloir faire étudier la possibilité de déclarer les plaques, stèles et monuments commémorant le sacrifice des F. F. I. servitude nationale, afin que nul ne puisse les enlever ou les déplacer sans en demander autorisation. Ces monuments situés dans les propriétés privées pouvant ainsi bénéficier du même régime que les monuments publics.

Situation des médecins hématologistes.

1031. — 28 novembre 1980. — **M. Victor Robini** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la situation des médecins spécialisés dans les maladies hématologiques, et à qui on refuse l'autorisation d'ouvrir dans leur cabinet un laboratoire limité de biologie médicale. Il précise que ce laboratoire permettrait à ces médecins d'effectuer des opérations complémentaires à leur activité médicale. Ceux-ci, en effet, traitent comme médecin consultant en hématologie auprès de leurs confrères, des cas extrême-

ment sérieux pour lesquels il est difficile d'attendre les résultats d'un laboratoire extérieur. Il fait remarquer que le but de ces médecins n'est pas de cumuler deux activités mais d'obtenir un outil de travail qui leur fait actuellement défaut. Il ajoute que si la loi n° 75-626 du 11 juillet 1975 a posé le principe du non-cumul, l'article L. 761, alinéa 7, du code de la santé publique complété par la circulaire du 10 novembre 1976 a prévu une dérogation accordant : « le droit d'exercer complémentaiement des activités de laboratoire et des activités cliniques en raison des nécessités inhérentes à certains des moyens de diagnostics ou à certaines thérapeutiques que les médecins sont appelés à appliquer ». Il lui demande s'il n'estime pas devoir examiner les dérogations dans l'intérêt des malades d'autant qu'il existe des précédents dans les mêmes villes (juxtaposition de la pratique médicale d'hématologie avec laboratoire traitant de la même discipline).

Humanisation des hôpitaux publics.

1032. — 28 novembre 1980. — **M. Maurice Janetti** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les graves conséquences de la mise en œuvre des dispositions de la loi n° 79-1140 du 29 décembre 1979 relative aux équipements sanitaires et modifiant certaines dispositions de la loi n° 70-1318 du 31 décembre 1970 portant réforme hospitalière, qui se traduit par une accélération de la procédure tendant à fermer un certain nombre de lits et de services dans les établissements hospitaliers publics de nombreux départements. Il constate que cette politique conduit, si les menaces qui pèsent sur de nombreux services de maternité, voire même de chirurgie devaient être mises à exécution, à détruire définitivement la politique « d'humanisation des hôpitaux », que son ministère s'était attaché à promouvoir. En effet, lorsque les propositions de suppression conduisent à fermer des services entiers, est-ce humaniser l'hospitalisation que de contraindre les malades utilisateurs de l'hôpital public à s'éloigner de leur famille et de leurs amis, alors qu'ils sont susceptibles de leur apporter un peu de cette humanité et les aider ainsi à mieux supporter l'angoisse qui accompagne la maladie. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il entend prendre pour que la politique d'humanisation des hôpitaux publics ne soit pas sacrifiée au détriment d'une politique de la santé qui ne tiendrait compte que de l'aspect financier des problèmes à résoudre.

Inspection du travail : attribution de véhicules de service.

1033. — 28 novembre 1980. — **M. Marcel Debarge** expose à **M. le ministre du travail et de la participation** la situation anormale qui existe concernant l'accomplissement de la mission de l'inspection du travail. Outre l'existence d'effectifs insuffisants en personnel de contrôle et de secrétariat, la mission des inspecteurs et contrôleurs se trouve être rendue difficile par le problème des déplacements très nombreux que ces agents sont amenés à effectuer. Ceux-ci n'ont en effet aucun véhicule de service, contrairement à l'usage dans des ministères comme l'environnement ou la défense. L'administration demande donc à l'agent d'utiliser son propre véhicule et reconnaît par là l'importance de posséder ce moyen de déplacement. Cependant, la situation devient encore plus anormale quand ces agents qui, pour accomplir une mission de service public, sont obligés d'utiliser, pour le compte de l'administration leur propre véhicule, subissent une perte évidente. En conséquence, et compte tenu de l'insuffisance des transports publics, il lui demande si ses services ont l'intention, afin de permettre le meilleur exercice du contrôle de la législation du travail : 1° de fournir un véhicule de service comme cela se fait dans certains ministères ; 2° ou de faire effectuer par l'administration un remboursement kilométrique sur la base des tarifs de l'Auto-Journal et du kilométrage réel et de procurer une avance sur salaire, et non sur prêt avec gage, pour acquérir un véhicule.

Situation de l'école maternelle Jules-Verne de Châtenay-Malabry.

1034. — 28 novembre 1980. — **M. Anicet Le Pors** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation de l'école maternelle Jules-Verne de Châtenay-Malabry (92290). En effet, cette école accueille depuis le début de l'année scolaire un maximum d'enfants, ce qui empêche l'arrivée de nouveaux venus en cours d'année, d'autant plus que les besoins, calculés par les services de l'inspection académique, se réfèrent trop souvent au nombre des enfants présents et non à celui des enfants inscrits. Par ailleurs, l'école Jules-Verne compte dans ses effectifs de nombreux enfants étrangers

dont une partie n'est pas du tout francophone, et qui sont indifféremment scolarisés comme les autres. Cette situation a amené notamment plusieurs instituteurs à appliquer une consigne syndicale de limitation à trente des enfants accueillis, ce qui leur a valu des pressions exercées contre eux. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour créer une classe au minimum à l'école Jules-Verne qui permette d'assurer dans les meilleures conditions l'enseignement de tous les élèves, ainsi que pour faire cesser les pressions exercées contre les instituteurs.

Organismes d'aide familiale à domicile : situation.

1035. — 28 novembre 1980. — **M. Roland Courteau** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la situation des organismes d'aide familiale à domicile. Le sixième Plan avait prévu que l'effectif des travailleuses familiales devait être porté à 22 000, soit une pour 2 500 habitants. A l'heure actuelle, 7 367 travailleuses familiales seulement sont employées sur l'ensemble du territoire. La France se trouve donc très largement en deçà de ses besoins. Par ailleurs, selon une étude récente du ministère de la santé, il ressort que la France est très nettement surclassée dans ce domaine par les autres pays européens. Les chiffres officiels sont très éloquents : 22 travailleuses familiales pour 10 000 habitants en Suède ; 6 en Belgique ; 2 seulement en France. Pourtant, l'évolution de notre société appelle le développement de ce type de service pour la sécurité du groupe familial et le bien vivre des usagers concernés à un moment ou à un autre de leur vie. S'il est vrai que les sommes allouées aux interventions des travailleuses sociales ont augmenté au cours des dernières années, il est vrai aussi que cette augmentation n'a eu en réalité qu'une incidence très faible sur le développement de l'effectif et de l'activité des travailleuses familiales, du fait essentiellement, de l'érosion monétaire. Il lui demande : 1° dans l'immédiat, de prendre des mesures évitant la réduction des effectifs des travailleuses familiales et donc, des services rendus aux familles ; 2° à court terme, de trouver les moyens permettant d'atteindre l'objectif d'une travailleuse familiale pour 2 500 habitants.

*Tribunal de grande instance de Fort-de-France :
élévation à la « hors-classe ».*

1036. — 28 novembre 1980. — **M. Edmond Valcin** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui préciser si le tribunal de grande instance de Fort-de-France réunit actuellement toutes les conditions requises pour être élevé à la « hors-classe ». Dans l'hypothèse d'une réponse affirmative, il lui demande de lui faire savoir s'il a l'intention d'élever le tribunal de grande instance de Fort-de-France à une telle classe.

Cyclone Allen : subventions accordées aux Antilles.

1037. — 28 novembre 1980. — **M. Edmond Valcin** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que l'île de la Réunion a bénéficié d'une subvention de 60 p. 100 en raison des dégâts provoqués aux replantations par le passage du cyclone Hyacinthe ainsi qu'une aide de 6 millions de francs pour achat d'engrais. Eu égard aux dégâts considérables qu'ont subi les Antilles du fait du passage du cyclone Allen moins d'un an après celui de David, il lui demande s'il n'entend pas accorder aux Antilles les mesures de subventions susvisées.

Martinique : mensualisation des pensions.

1038. — 28 novembre 1980. — **M. Edmond Valcin** rappelle à **M. le ministre du budget** qu'une expérience de mensualisation des pensions de retraite est actuellement en cours dans un certain nombre de départements métropolitains. Outre qu'il déplore que la Martinique ne soit pas au nombre de ces départements-test alors qu'il eût été intéressant d'effectuer une telle expérience dans un département d'outre-mer, il lui rappelle qu'en Martinique les produits de consommation courante sont, en moyenne, 40 p. 100 plus chers qu'en métropole. Dans de telles conditions, il lui demande s'il ne trouve pas anormal que la population martiniquaise fasse à l'Etat une avance de trois mois, renforçant ainsi les effets de la vie chère. Il lui demande enfin, dans quel délai la mensualisation des pensions de retraite sera étendue au département de la Martinique.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

ANCIENS COMBATTANTS

Commission tripartite : reprise du dialogue.

55. — 7 octobre 1980. — **M. Henri Caillavet** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** sur la fin de non-recevoir définitive dont le Gouvernement a fait preuve en s'opposant le 10 septembre dernier au rapport de la commission tripartite sur les pensions de guerre et d'invalidité. Il s'étonne que les travaux de cette commission où les dix parlementaires et les représentants des anciens combattants et victimes de guerre étaient d'accord avec l'administration, notamment du budget, pour constater un retard de 14,26 p. 100 des pensions, soient ainsi tenus en dérision. Il lui demande quelles propositions le Gouvernement compte faire pour que le dialogue reprenne avec la commission tripartite.

Réponse. — Le Gouvernement a procédé à un examen attentif des conclusions des travaux de la commission tripartite (représentants du Parlement, des pensionnés et de l'administration), chargée d'examiner l'indexation des pensions militaires d'invalidité. Ces travaux se sont situés sur le seul plan de l'équité puisque, sur le plan du droit, nul ne conteste la parfaite application de la loi du 31 décembre 1953 instituant un rapport constant entre un indice de référence de la fonction publique et la valeur du point servant de base au calcul des pensions de guerre. Le Conseil d'Etat saisi par les associations en a d'ailleurs ainsi jugé. Tout en rendant hommage à la tâche accomplie avec dévouement et compétence dans un domaine complexe par les membres de la commission, le Gouvernement ne pouvait que prendre acte des conclusions divergentes auxquelles ils sont parvenus. En effet, les représentants des anciens combattants estiment que le retard accumulé par rapport aux fonctionnaires est de l'ordre de 20 p. 100, les représentants du Parlement l'estiment à environ 15 p. 100, alors que les représentants de l'administration considèrent qu'aucun retard n'a été pris. Même si les associations d'anciens combattants se sont ralliées en définitive à l'estimation des parlementaires, le fait que les calculs effectués par les trois parties aient abouti à trois résultats aussi différents montre bien qu'une estimation certaine est impossible. L'accord n'ayant pu se faire sur la comparaison des pensions et des traitements, il paraît alors nécessaire de rechercher si, conformément aux intentions premières du législateur, le pouvoir d'achat des pensions a été maintenu. Or, de 1954 au 1^{er} août 1980, si les prix ont été multipliés par 5,1 et les rémunérations de la fonction publique par 8,4, les pensions de guerre ont été multipliées par 12,1 : leur pouvoir d'achat a donc, non seulement progressé, mais progressé plus vite que celui des fonctionnaires. Dans ces conditions, le Gouvernement estime qu'il n'y a pas lieu de modifier la référence actuelle du rapport constant dont le mécanisme a, depuis 1954, rempli son rôle. Certains en ont conclu que les travaux de la commission avaient été inutiles. Le secrétaire d'Etat aux anciens combattants tient à souligner que tel n'est pas le cas : en effet, ils ont permis de constater la nécessité déjà pressentie, d'améliorer les pensions de guerre les plus modestes, c'est-à-dire celles de moins de 2 000 francs par mois — 85 p. 100 des pensionnés sont concernés (ayants droit et ayants cause). A cet effet, il a été établi un programme d'action qui sera réalisé par tranches, la première devant être proposée au Parlement lors de l'examen de son projet de budget pour 1981, afin d'entrer en application le 1^{er} janvier prochain.

Commission tripartite : reprise des négociations.

258. — 24 octobre 1980. — **M. Philippe Madrelle** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** sur le grave préjudice subi par les anciens combattants et les victimes de guerre et plus précisément sur la décision arbitraire du Gouvernement rejetant les conclusions de la commission tripartite. Il lui rappelle que cette commission avait été créée pour faciliter l'application de la loi du 31 décembre 1953 sur le rapport constant fixant une parité des pensions d'invalidité avec le traitement de fonctionnaires déterminés. De par son attitude méprisante, le Gouvernement fait subir à l'ensemble des pensionnés de guerre, aux veuves, aux ascendants, aux orphelins, aux victimes civiles, aux titulaires de la retraite du combattant, une perte de 14,26 p. 100. Le problème essentiel qui demeure est celui du rapport constant et il ne saurait être réglé par une décision arbitraire du Gouvernement. L'utilisation des crédits rendus disponibles du fait de décès et une répartition plus équitable du revenu national permettraient dans une certaine mesure de satisfaire les revendications légitimes du mouvement des anciens

combattants. Il lui demande quelles mesures il compte prendre de façon à ce que les intéressés obtiennent la reconnaissance de leurs droits dans les délais les meilleurs.

Réponse. — Le Gouvernement a procédé à un examen attentif des conclusions des travaux de la commission tripartite (représentants du Parlement, des pensionnés et de l'administration), chargée d'examiner l'indexation des pensions militaires d'invalidité. Ces travaux se sont situés sur le seul plan de l'équité puisque, sur le plan du droit, nul ne conteste la parfaite application de la loi du 31 décembre 1953 instituant un rapport constant entre un indice de référence de la fonction publique et la valeur du point servant de base au calcul des pensions de guerre. Le Conseil d'Etat saisi par les associations en a d'ailleurs ainsi jugé. Tout en rendant hommage à la tâche accomplie avec dévouement et compétence dans un domaine complexe par les membres de la commission, le Gouvernement ne pouvait que prendre acte des conclusions divergentes auxquelles ils sont parvenus. En effet, les représentants des anciens combattants estiment que le retard accumulé par rapport aux fonctionnaires est de l'ordre de 20 p. 100, les représentants du Parlement l'estiment à environ 15 p. 100, alors que les représentants de l'administration considèrent qu'aucun retard n'a été pris. Même si les associations d'anciens combattants se sont ralliées en définitive à l'estimation des parlementaires, le fait que les calculs effectués par les trois parties aient abouti à trois résultats aussi différents montre bien qu'une estimation certaine est impossible. L'accord n'ayant pu se faire sur la comparaison des pensions et des traitements, il paraît alors nécessaire, de rechercher, si conformément aux intentions premières du législateur, le pouvoir d'achat des pensions a été maintenu. Or, de 1954 au 1^{er} août 1980, si les prix ont été multipliés par 5,1 et les rémunérations de la fonction publique par 8,4, les pensions de guerre ont été multipliées par 12,1 ; leur pouvoir d'achat a donc, non seulement progressé, mais progressé plus vite que celui des fonctionnaires. Dans ces conditions, le Gouvernement estime qu'il n'y a pas lieu de modifier la référence actuelle du rapport constant dont le mécanisme a, depuis 1954, rempli son rôle. Certains en ont conclu que les travaux de la commission avaient été inutiles. Le secrétaire d'Etat aux anciens combattants tient à souligner que tel n'est pas le cas : en effet, ils ont permis de constater la nécessité déjà pressentie, d'améliorer les pensions de guerre les plus modestes, c'est-à-dire celles de moins de 2 000 francs par mois — 85 p. 100 des pensionnés sont concernés (ayants droit et ayants cause). A cet effet il a établi un programme d'action qui sera réalisé par tranches, la première étant proposée au Parlement lors de l'examen de son projet de budget pour 1981, afin d'entrer en application le 1^{er} janvier prochain. En ce qui concerne l'utilisation des crédits rendus disponibles du fait de décès, l'honorable parlementaire voudra bien trouver ci-dessous les chiffres traduisant l'accroissement des crédits consacrés au paiement des pensions malgré la diminution de l'effectif des pensionnés :

	1954	1978	1980 (estimation).
Nombre de pensionnés.....	1 800 000	1 100 000 (— 40 %)	1 054 000
Montant total des pensions versées, exprimé en milliards de francs constants (1978).....	5,6	11 (+ 96 %)	14

Police nationale : attribution du titre « Reconnaissance de la Nation ».

546. — 6 novembre 1980. — **M. Guy Robert** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à ce que soit accordé aux membres de la police nationale le titre de « Reconnaissance de la Nation » s'agissant de personnel ne remplissant pas les conditions prévues par la loi n° 74-1044 du 9 décembre 1974, le décret du 11 février 1975 et les arrêtés circulaires d'application, mais justifiant néanmoins d'une présence de quatre-vingt-dix jours en Afrique du Nord durant la période considérée.

Réponse. — Le titre de « Reconnaissance de la Nation » a été institué par l'article 77 de la loi de finances pour 1968 (n° 67-1114 du 21 décembre 1967) en faveur des militaires ayant participé, dans des conditions définies, aux opérations qui se sont déroulées en Afrique du Nord, entre le 1^{er} janvier 1952 et le 2 juillet 1962. Le décret n° 68-294 du 28 mars 1968 (*Journal officiel* du 31 mars) en a précisé les bénéficiaires. Par la suite, la loi n° 74-1044 du 9 décembre 1974 permettant de reconnaître la qualité de combattant au titre de ces opérations, a étendu (art. 7) le bénéfice du titre de Reconnaissance aux membres des forces supplétives dont la liste a été fixée par arrêté du 11 février 1975. Enfin, l'arrêté du 23 jan-

vier 1979, publié au *Journal officiel* du 1^{er} mars 1979, a précisé les conditions dans lesquelles les civils, et parmi eux les policiers, peuvent prétendre à la carte du combattant au titre de ces opérations. Cette législation permet de reconnaître tous les mérites acquis au titre des opérations d'Afrique du Nord ; elle ne paraît donc pas appeler de dispositions complémentaires propres aux policiers.

BUDGET

Impôt sur le revenu : époux déclaré absent.

34996. — 31 juillet 1980. — **M. Robert Schwint** demande à **M. le ministre du budget** de vouloir bien lui indiquer quel serait le nombre de parts retenu par l'administration fiscale pour la liquidation de l'impôt sur le revenu dû au titre des revenus perçus par des époux dont l'absence de l'un d'eux aurait été juridiquement constatée.

Réponse. — Le jugement déclaratif d'absence prononcé en vertu de la loi n° 77-1447 du 28 décembre 1977 modifiant le régime juridique de l'absence emporte, à partir de sa transcription, tous les effets d'un décès établi. Par suite, le conjoint de l'absent bénéficie du même quotient familial que les contribuables veufs ayant des charges de famille identiques. La même règle est applicable dans le cas d'un jugement déclaratif d'absence rendu selon la loi ancienne lorsque ce jugement est publié depuis plus de dix ans. Pour la période antérieure à la date d'effet des jugements visés ci-dessus, le conjoint de l'absent est imposé dans les mêmes conditions qu'un contribuable marié ayant les mêmes charges de famille.

Paiement mensuel des impôts : mise à jour des dossiers.

35166. — 12 septembre 1980. — **M. Pierre Gamboa** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation d'un certain nombre de contribuables ayant opté pour le paiement mensuel des impôts sur le revenu. Dans l'état actuel des déclarations faites par les différents services dépendant de son autorité, il apparaît qu'il n'est pas tenu compte pour les prélèvements automatiques qui s'effectueront en 1981, des modifications éventuelles intervenues dans les situations individuelles de certains contribuables, tels que chômage, divorces, déclassement professionnel, etc. L'argument essentiellement évoqué est qu'il n'est pas possible actuellement de moduler la prise en compte de ces situations particulières par les services informatiques de l'administration fiscale. Outre que cette situation, si elle devait se confirmer, contribuerait à conduire certains contribuables à faire des avances au Trésor, dans une période où leur situation économique est devenue plus précaire, elle est choquante sur le plan de l'équité, car elle placerait un certain nombre d'assujettis dans une situation inégalitaire devant la loi et l'ensemble des citoyens. En conséquence, il lui demande quelles dispositions celui-ci compte prendre pour remédier à cet état de fait.

Réponse. — Jusqu'à présent le contribuable ayant opté pour le paiement mensuel de son impôt sur le revenu peut dénoncer cette option soit avant le 1^{er} mars, les prélèvements étant interrompus à compter du mois d'avril, soit avant le 1^{er} décembre pour l'année suivante. Cette règle générale peut toutefois, comme le relève l'auteur de la question, conduire à des conséquences inéquitables dans certaines situations. Il a par suite été décidé de donner la possibilité de résilier à tout moment leur contrat de mensualisation aux contribuables connaissant, l'année au cours de laquelle sont opérés les prélèvements, une brusque diminution de revenus consécutive à la perte de leur emploi, à leur départ à la retraite, à un accident ou au décès de leur conjoint. Dans l'hypothèse où cette résiliation est justifiée, les intéressés pourront alors s'acquitter des sommes restant dues selon les règles du paiement par acomptes et solliciter, s'ils éprouvent des difficultés pour le faire, des délais de paiement auprès des comptables du Trésor. L'ensemble de ces mesures paraît de nature à résoudre les difficultés signalées.

Généralisation de la mensualisation des pensions dans la fonction publique.

61. — 8 octobre 1980. — **M. Philippe Madrelle** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur les conséquences de la mauvaise application des dispositions de l'article 62 de la loi n° 74-1129 du 20 décembre 1974 relative au paiement mensuel des retraites des fonctionnaires de l'Etat. En effet, sur les deux millions de retraités de la fonction publique, un million de retraités sont privés du versement mensuel de leur pension. Il souligne l'injustice créée par l'application partielle de la loi du 20 décembre 1974 qui fonde une ségrégation entre les pensionnés de la fonction publique et constitue également une grave atteinte à leurs droits dans le

calcul du montant de leur pension de retraite. Il apparaît pour le moins nécessaire de procéder à l'harmonisation du paiement des pensions de retraite en généralisant rapidement la mensualisation à l'ensemble des retraités de la fonction publique. En conséquence, il lui demande de lui préciser les mesures qu'il compte prendre pour étendre la mensualisation à tous les retraités de la fonction publique dans les délais les plus courts.

Réponse. — L'article 62 de la loi de finances pour 1975, promulguée le 30 décembre 1974 sous le n° 74-1129 et publiée au *Journal officiel* du 31 décembre 1974, qui a institué le paiement mensuel des pensions de l'Etat, a précisé que cette réforme serait mise en œuvre progressivement selon des modalités fixées par arrêté du ministre des finances. Ces dispositions font l'objet de l'article L. 90 du code des pensions civiles et militaires de retraite. En dernier lieu, l'arrêté du 22 octobre 1979, publié au *Journal officiel* du 14 novembre 1979, a étendu le paiement mensuel à compter du 1^{er} janvier 1980 à treize nouveaux départements. Au total, un million de pensionnés de l'Etat, résidant dans cinquante-sept départements répartis entre treize centres régionaux de pensions, bénéficient désormais de cette réforme. Sa généralisation est essentiellement conditionnée par l'ouverture des moyens budgétaires correspondants, lesquels ne peuvent être appréciés que dans la limite des autorisations des lois de finances annuelles. Le projet de loi de finances pour 1981 prévoit que les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et des Alpes-Maritimes bénéficieront de la mensualisation en 1981, mais il n'est pas possible d'indiquer avec certitude la date à laquelle cette réforme pourra être appliquée à l'ensemble des pensionnés de l'Etat. Néanmoins, le département du budget ne ménagera pas ses efforts pour qu'elle soit effectuée dans le meilleur délai possible.

Mensualisation des pensions de la police nationale.

77. — 10 octobre 1980. — **M. Félix Ciccolini** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation des retraités et veuves de la police nationale dont les pensions ne sont toujours pas mensualisées dans les Bouches-du-Rhône. Le paiement de ces pensions dépend pourtant d'un centre de paiement (trésorerie générale) prêt à fonctionner depuis deux ans, mais toujours pas mensualisé. En conséquence, il lui demande de prendre toute mesure pour remédier à une situation qui pénalise d'une manière conséquente certains citoyens.

Réponse. — La généralisation du paiement mensuel des pensions de l'Etat (pensions civiles et militaires de retraite et pensions des victimes de guerre), institué par l'article 62 de la loi de finances pour 1975, qui en a prévu l'application progressive sans toutefois fixer le délai d'achèvement, est essentiellement conditionnée par l'ouverture des moyens budgétaires correspondants, lesquels ne peuvent être appréciés que dans la limite des autorisations des lois de finances annuelles. En effet, la mensualisation d'un centre régional des pensions provoque deux catégories de dépenses supplémentaires qui tiennent, l'une, au renforcement nécessaire des effectifs et du potentiel informatique qu'elle exige et représente en général, selon la taille des centres, 5 à 10 millions de francs, l'autre au fait que, l'année où la mensualisation est appliquée pour la première fois, l'Etat doit payer, au lieu de douze mois, treize ou quatorze mois d'arrérages selon le type de pensions et subir ainsi une charge supplémentaire pendant l'année considérée s'élevant en moyenne à 300 millions de francs par centre selon l'effectif des pensionnés des centres concernés. Depuis le 1^{er} janvier 1980, le paiement mensuel est effectif dans treize centres régionaux de pensions groupant cinquante-sept départements et un million de bénéficiaires soit la moitié des pensionnés de l'Etat. Le projet de loi de finances pour 1981 prévoit que les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et des Alpes-Maritimes bénéficieront de la mensualisation en 1981, mais il n'est pas possible d'indiquer avec certitude la date à laquelle cette réforme pourra être appliquée à l'ensemble des pensionnés de l'Etat et, plus particulièrement, aux retraités et veuves de la police nationale des Bouches-du-Rhône. Néanmoins le département ne ménagera pas ses efforts pour qu'elle intervienne dans le meilleur délai possible.

CULTURE ET COMMUNICATION

Tribune libre de FR 3 : émission des 9 et 10 novembre.

28232. — 22 novembre 1978. — **M. Hubert Martin** signale à **M. le ministre de la culture et de la communication** qu'à l'occasion de la célébration du soixantième anniversaire de l'armistice du 11 novembre 1978 la tribune libre de FR 3 a pris l'initiative de donner la parole à deux organismes d'anciens combattants : l'union nationale des combattants (U.N.C.), le 9 novembre, l'union française des associations de combattants et victimes de guerre (U.F.A.C.), le 10 novembre. Cette décision du conseil d'administration de FR 3 se

fonde sur une délibération d'une commission consultative, en date du 9 novembre 1978, qui stipule notamment que « l'U. F. A. C. ne peut pas prétendre au monopole de représentation du monde combattant puisque le texte de la loi du 21 juin 1952 abroge les dispositions de l'ordonnance du 14 mai 1945... et que, dans d'autres domaines, lorsqu'une tendance majoritaire a été autorisée à s'exprimer, la parole a été donnée également à la tendance minoritaire, dans le respect d'un pluralisme souhaité. Il est fait observer que, depuis plusieurs années, l'U. F. A. C., qui est l'organisation la plus représentative du monde combattant, bénéficiait de la tribune libre de FR 3 du 11 novembre pour traduire les sentiments de respect des survivants, et l'admiration des générations suivantes pour les soldats tombés dans la guerre de 1914-1918. Jamais, jusqu'ici, il n'avait été fait usage ou mention de courants opposés à l'occasion de cette manifestation d'unité profonde de la nation comme des anciens combattants. C'est pourquoi il lui demande pour quel motif la tribune libre de FR 3, qui a toujours été refusée aux organisations d'anciens combattants sous le prétexte qu'ils défendent des intérêts sectoriels, a été utilisée, à l'occasion du 11 novembre 1978, pour faire s'exprimer de prétendus courants majoritaires et minoritaires en opposant les unes aux autres les associations d'anciens combattants unanimes dans l'hommage qui doit être rendu par la nation tout entière à l'héroïsme des Français tombés dans la plus effroyable des guerres.

Réponse. — En dehors des obligations contenues dans les cahiers des charges, la programmation et le contenu des émissions de télévision relève de la seule responsabilité des présidents et des conseils d'administration des sociétés de programmes. Il ressort des informations fournies par le président de la société FR 3 que la décision prise par le conseil d'administration de réserver les émissions de la tribune libre des 9 et 10 novembre 1978 à deux organisations regroupant la grande majorité des associations d'anciens combattants n'avait d'autre motif que le désir de permettre aux groupements les plus représentatifs du monde ancien combattant de se trouver associés à la célébration du soixantième anniversaire du 11 novembre 1978. Si l'union française des anciens combattants (U. F. A. C.) pouvait dans les précédentes années revendiquer la place de porte-parole privilégié de ces associations, il n'en est plus de même depuis septembre 1977, la date à laquelle l'union nationale des combattants a quitté ses rangs. Face à cette situation nouvelle, FR 3 s'est efforcée de refléter les indéniables sentiments d'union qui animent les anciens combattants lors de la célébration de l'armistice du 11 novembre 1918, en invitant les représentants de l'ensemble de ces associations à s'exprimer sur ses antennes. En outre, il serait inconcevable de prêter à la commission consultative, dont les membres sont nommés par arrêté du Premier ministre et dont le président est un conseiller d'Etat, l'intention d'opposer les associations d'anciens combattants les unes aux autres. Elle a simplement tenu à rappeler les principes généraux qui la guident pour ne retenir dans le cas particulier que le degré d'importance représentative de chacune des deux associations comme le prouve d'ailleurs l'offre faite à l'U. F. A. C. de disposer de la tribune diffusée la veille même du 11 novembre. Bien que la société FR 3 ait estimé opportun de réserver deux tribunes libres aux deux grandes instances du monde ancien combattant, il ne saurait pour autant être question d'assimiler chaque association à une famille de croyance et de pensée à l'égard desquelles FR 3 a été investie d'une mission particulière par l'article 10 de la loi du 7 août 1974 et que traduisent les dispositions des articles 16 et 17 de son cahier des charges.

EDUCATION

Enseignement : service minimum en cas de grève.

35185. — 18 septembre 1980. — **M. Louis Longuequeue** rappelle à **M. le ministre de l'éducation** que, le 29 avril 1980, répondant à des questions orales avec débat posées par des sénateurs, il a déclaré qu'il « préparait des textes » pour maintenir un service minimum en cas de grève des enseignants. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : 1° quelle sera la nature juridique (législative ou réglementaire) de ces textes ; 2° à quelle date il espère que leur préparation sera achevée.

Réponse. — Deux projets de décrets, l'un de portée statutaire, l'autre précisant les responsabilités pédagogiques et administratives du directeur d'école, font actuellement l'objet d'une consultation des diverses instances concernées. Dans ce second texte l'accent est mis sur le rôle d'animateur de l'équipe pédagogique et de la communauté scolaire ainsi que sur les responsabilités du directeur d'école, notamment dans l'accueil des élèves et leur accès aux locaux du service public d'enseignement, en toutes circonstances. La publication de ces textes devrait intervenir prochainement.

Compatibilité des fonctions d'instituteur et d'adjoint au maire.

13. — 2 octobre 1980. — **M. Bernard Hugo** demande à **M. le ministre de l'éducation** s'il existe une incompatibilité entre la fonction d'instituteur public et celle d'adjoint au maire, délégué aux affaires scolaires. Dans le cas contraire, il lui demande si un inspecteur d'académie peut refuser de recevoir en audience cet enseignant s'il est dûment mandaté par le maire et le conseil municipal, pour le rencontrer sur les questions scolaires de la commune.

Réponse. — Il n'existe bien évidemment aucune incompatibilité entre la fonction d'instituteur public et celle d'adjoint au maire, délégué aux affaires scolaires, et en conséquence cet enseignant peut normalement solliciter des audiences auprès des autorités départementales ou académiques responsables. Toutefois, la question générale posée par l'honorable parlementaire ayant trait en fait à un problème ponctuel, il lui est demandé de bien vouloir adresser au ministre de l'éducation une correspondance à ce sujet à laquelle il lui sera personnellement répondu.

Situation du lycée Marie-Curie à Sceaux.

32. — 7 octobre 1980. — **M. Anicet Le Pors** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation du lycée Marie-Curie à Sceaux pour la période de la rentrée 1980. En effet, la suppression effective de quatre classes (une terminale C, une terminale A, une seconde A et une quatrième) a des conséquences très inquiétantes : 1° des redoublants de terminale C sont réorientés en D ou doivent chercher un autre établissement, y compris privé ; les effectifs dans les autres terminales augmentent : trente-cinq et trente-huit élèves. En quatre ans, les effectifs en terminale sont passés d'une moyenne de trente et un élèves par classe à trente-six ; 2° la suppression d'une seconde A II fait que les deux autres secondes A sont également très chargées : trente-cinq et trente-huit élèves. Quant aux autres secondes, leurs effectifs oscillent entre trente-cinq et trente-sept élèves. L'an prochain, si jamais pareille situation était maintenue, la mise en route du tronc commun serait compromise. Par ailleurs, le regroupement en latin de deux classes conduit à un effectif de trente-neuf élèves ; 3° la suppression de la quatrième fait que les trois quarts des quatrièmes ont plus de vingt-quatre élèves et que des regroupements sont opérés à ce niveau, dans des cours de langues. Le seuil de vingt-quatre élèves est de plus en plus dépassé en sixième. Cette situation se traduit par des postes d'enseignement supprimés et des heures supplémentaires imposées. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour satisfaire les revendications des parents d'élèves, professeurs du lycée Marie-Curie de Sceaux, à savoir : la réouverture de la terminale C, avec possibilité pour les redoublants de passer de D en C ; le rétablissement de la seconde supprimée, le retour à des effectifs de vingt-quatre élèves dans le collège (y compris en langues) et la diminution réelle des effectifs au lycée ; le déblocage immédiat des demi-postes en anglais et en lettres afin d'assurer les heures nécessaires.

Réponse. — Le Parlement, à l'occasion de l'adoption de la loi de finances, fixe chaque année de façon limitative le nombre total des nouveaux emplois qui peuvent être affectés aux lycées. Ces emplois sont ensuite répartis entre les académies selon divers critères tels que les prévisions d'effectifs, l'ouverture d'établissements neufs, les taux d'encadrement réalisés, et c'est aux recteurs qu'il appartient en définitive, en vertu des mesures de déconcentration, de décider des implantations dans les établissements de leur ressort, après avoir examiné la situation de chacun d'eux. Au cours de ces opérations, les recteurs doivent veiller au respect des textes en vigueur, notamment de ceux relatifs aux seuils de dédoublement des divisions. Ceux-ci sont fixés à quarante élèves pour les divisions de second cycle long, les recteurs ayant toutefois été invités à rechercher la constitution de classes de trente-cinq élèves en seconde et en terminale chaque fois que des emplois demeureraient disponibles après la mise en place des moyens nécessaires à l'application des horaires et programmes réglementaires. Il est précisé également que, compte tenu des moyens dont ils disposent, les recteurs peuvent être amenés, lorsque des divisions présentent des effectifs réduits, à procéder soit à la suppression de certaines d'entre elles, soit au regroupement des élèves de niveau égal pour l'enseignement des disciplines concernées. Il serait en effet anormal et contraire à une saine gestion des deniers publics de laisser subsister des divisions peu étoffées dans un établissement, alors que des besoins non couverts demeureraient par ailleurs. Dans les collèges, la réforme du système éducatif qui se met en place progressivement (sixième à la rentrée 1977, cinquième à la rentrée 1978, quatrième à la rentrée 1979) s'accompagne d'un allègement des divisions. Ainsi, l'effectif moyen des

divisions du premier cycle (C.P.P.N. et C.P.A. exclues) est passé de 27,04 en 1976-1977 à 24,18 en 1979-1980. Ce mouvement de desserrement des effectifs s'est poursuivi avec l'entrée en vigueur de la réforme en classe de troisième à la rentrée 1980. De plus, les classes dont l'effectif est supérieur à vingt-quatre élèves bénéficient de l'attribution d'un contingent d'heures libres, à raison d'une heure par élève au-delà de vingt-quatre. Ces heures sont consacrées globalement à l'amélioration des conditions d'enseignement par l'organisation des groupes à effectifs réduits dans certaines disciplines. Aussi, l'organisation de divisions dépassant vingt-quatre pourra résulter d'un choix du chef d'établissement dans le cadre de l'autonomie qui lui est dévolue. Ceci étant, informé des préoccupations de l'honorable parlementaire, le recteur de l'académie de Versailles prendra son attache pour examiner dans le détail la situation du lycée et du collège Marie-Curie à Sceaux, seule une approche locale étant susceptible d'apporter des précisions sur les questions évoquées.

Ecole normale de la Réunion : recrutement.

106. — 14 octobre 1980. — **M. Louis Virapoullé** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les conséquences désastreuses que pourrait entraîner la diminution progressive des postes mis au concours, au sein de l'école normale de la Réunion. Cette diminution est en contradiction avec la volonté sans cesse manifestée par le Gouvernement d'accroître le développement du système éducatif, afin de rattraper définitivement les retards existants à l'égard de la métropole. Par ailleurs, il apparaît anormal de diminuer le recrutement dont il s'agit et d'imposer aux instituteurs et institutrices, en exercice, des heures supplémentaires plus importantes qu'en France métropolitaine. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir prendre toutes les dispositions utiles afin d'assurer un recrutement annuel progressif des instituteurs et institutrices dans le département de la Réunion. Cette mesure, qui se révèle indispensable et urgente, permettra, tant au système de la préscolarisation qu'au système de la scolarisation, de fonctionner dans des conditions régulières et équitables.

Réponse. — Le nombre des emplois offerts aux concours de recrutement de l'école normale de la Réunion a été fixé en fonction des besoins potentiels en instituteurs à la rentrée scolaire de 1983, lorsque les élèves recrutés en 1980 sortiront de l'école normale après trois années de formation. Cette estimation a été réalisée à partir des éléments connus ou appréciés sur l'évaluation des effectifs d'élèves à scolariser dans le département, ainsi qu'à partir des données sur l'évolution du corps des instituteurs et notamment les sorties définitives (retraites, décès, démissions, etc.), qui constituent l'essentiel des besoins à l'horizon 1983. Le nombre d'emplois offerts aux concours à la Réunion continuera d'être examiné de très près à l'avenir pour que les sorties de normaux correspondent au mieux au nombre des emplois à pourvoir.

Chilly-Mazarin : fermeture de classes.

117. — 14 octobre 1980. — **M. Pierre Noé** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les mesures prises à la rentrée scolaire à Chilly-Mazarin (Essonne). En effet, sans tenir compte des avis des enseignants, des parents d'élèves et des élus, quatre classes d'école maternelle (deux à Pasteur, une aux Saules, une à Kergomard) ont été fermées. Ces décisions sont la conséquence notamment du refus de prendre en compte les enfants nés en 1978, mesure particulièrement injuste car elle n'est pas générale dans la région parisienne et explique ainsi les cas aberrants d'enfants déjà scolarisés l'an dernier dans les départements limitrophes et devant être refusés dans l'Essonne. Sur la commune de Chilly-Mazarin, plus de soixante enfants ont été déjà recensés dans ce cas. En conséquence, il lui demande de revenir sur les mesures de fermeture et il lui demande s'il ne lui paraît pas que ces mesures sont en totale contradiction avec l'orientation de la politique gouvernementale en faveur d'une reprise de la natalité puisque certains enfants devront, en effet, rester jusqu'à trois ans à la crèche qui ne peut accueillir alors de nourrissons, ce qui devrait être sa vocation normale.

Réponse. — Le ministre de l'éducation fait observer à l'honorable parlementaire que les mesures de carte scolaire qui sont prises chaque année se traduisent, dans tous les départements par des ouvertures et des fermetures de classes. Elles permettent la nécessaire adaptation du réseau scolaire à l'évolution des effectifs. Aux effets de cette traditionnelle réorganisation géographique s'ajoutent ceux, d'ailleurs très limités, d'un transfert de moyens de l'enseignement primaire vers l'enseignement secondaire, dans le cadre de la loi de finances pour 1980. Il convient de préciser que ces mesures d'ouvertures et de fermetures de classes ont pour fin d'éviter que ne se produisent des allègements

trop brusques dans certaines écoles, alors qu'ailleurs des ouvertures s'avèrent nécessaires lorsque les effectifs croissent fortement. Cependant, une diminution ou une stabilisation systématique et généralisée des effectifs par classe ne pouvant à elle seule tenir lieu de politique, les autorités académiques utilisent les moyens rendus disponibles par la baisse démographique à poursuivre la réalisation d'objectifs qualitatifs définis au plan national. Il s'agit du dépistage précoce et du traitement des handicaps par l'ouverture de groupes d'aide psychopédagogique, de l'allègement des effectifs des classes où s'effectuent les apprentissages fondamentaux de la lecture, de l'écriture et du calcul (cours préparatoire et cours élémentaire première année) et d'un meilleur remplacement des maîtres absents. En ce qui concerne la préscolarisation, il convient de noter que la priorité accordée à la scolarisation des enfants de quatre et cinq ans n'implique pas le refus de scolariser les enfants de deux et trois ans. L'Etat entend favoriser la préscolarisation de ces enfants mais il en fait un objectif à atteindre progressivement en fonction des moyens susceptibles d'être dégagés. A cet égard, il est normal, les moyens n'étant pas indéfiniment extensibles, que dans certains départements des problèmes de choix se posent et que des options soient jugées plus urgentes à satisfaire que la scolarisation d'enfants de deux ans. Cependant, la situation de chaque école fait l'objet d'une étude attentive de la part des services départementaux qui tiennent compte des particularismes locaux. Les recteurs et les inspecteurs d'académie ont toute compétence pour procéder aux aménagements de la carte scolaire des départements qui les concernent. En conséquence, le recteur de l'académie de Versailles, informé des préoccupations de l'honorable parlementaire par le ministre de l'éducation, examinera avec attention les problèmes évoqués et lui communiquera tous les éléments d'information utiles sur la situation des écoles maternelles « Pasteur », « Les Saules » et « Kergomard » à Chilly-Mazarin.

Enseignement primaire : suppléants éventuels (Puy-de-Dôme).

144. — 16 octobre 1980. — **M. Roger Quilliot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation précaire des suppléants éventuels. Ces personnels de l'enseignement n'ont aucune garantie d'emploi. Ils sont recrutés avec un contrat d'un an (renouvelable deux fois) par l'inspection académique sur la liste des candidats ayant échoué au concours externe d'entrée à l'école normale du département. D'autre part, les suppléants éventuels ne perçoivent aucune rémunération fixe mensuelle mais une indemnité journalière égale à 1/330 du traitement perçu par un instituteur remplaçant sans C.A.P. Leur seule possibilité de titularisation est l'entrée à l'école normale, que ce soit par la voie du concours externe ou du concours interne qu'ils ne peuvent passer que trois fois. Or cette année, dans le Puy-de-Dôme, vingt suppléants éventuels ayant échoué trois fois au concours interne, en raison de l'insuffisance du nombre de places ouvertes par le ministère, sont menacés de licenciement. Parmi eux, seize ont obtenu le certificat d'aptitude pédagogique, titre de qualification pour l'exercice du métier d'instituteur. Le ministère s'est engagé au réemploi de ces personnels. Mais le problème se pose de la mise à la disposition de l'inspection académique par le ministère d'un volume de crédits de remplacement suffisant pour permettre le réemploi de l'ensemble des suppléants éventuels en fonction l'an passé dans le Puy-de-Dôme. En conséquence, il lui demande quelles mesures il entend mettre en œuvre pour débloquer cette situation et permettre la titularisation des suppléants éventuels dans des délais rapides.

Réponse. — La généralisation du recrutement des instituteurs par la voie des écoles normales était un objectif commun du ministère de l'éducation et de ses différents partenaires. Sa réalisation, depuis la rentrée de 1978, a conduit à prévoir, pour les instituteurs suppléants qu'il est nécessaire d'engager en cours d'année scolaire, un concours réservé et adapté dont l'accès est beaucoup moins sélectif que celui du concours externe. Le fait que certains instituteurs suppléants aient eu l'occasion de réussir aux épreuves du certificat d'aptitude pédagogique, examen ouvert à toute personne remplissant les conditions requises de diplôme et d'exercice dans l'enseignement public ou dans l'enseignement privé, n'est pas de nature à les dispenser de suivre, après concours, l'enseignement donné dans les écoles normales. Il est fait observer, en outre, que la possession du certificat d'aptitude pédagogique n'a jamais ouvert de droits aux instituteurs suppléants. Sous le régime antérieur à la généralisation du recrutement par la voie des écoles normales, seuls les instituteurs inscrits sur la liste des instituteurs remplaçants pouvaient se prévaloir du certificat d'aptitude pédagogique pour obtenir, après quatre années de services en cette qualité, leur titularisation. Il n'est pas envisagé de rétablir ce régime parallèle de recrutement qui a fait l'objet de critiques unanimes. Il convient de signaler, par ailleurs, que les intéressés peuvent présenter leur candidature au concours interne, non seulement dans le département dans lequel ils exercent, mais aussi dans tout autre département où ils estimeraient avoir plus de chances de réussite et que,

s'agissant d'un concours, il est normal que le nombre de candidats soit plus élevé que le nombre des places offertes ; dans le Puy-de-Dôme, le rapport était d'environ trois candidats pour une place (exactement : soixante-sept pour dix-neuf). S'agissant des instituteurs suppléants ayant échoué au concours interne pour la troisième fois dès la session de 1980 sans avoir épuisé leurs possibilités d'engagement, des instructions ont été adressées à MM. les recteurs et inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation, afin que les intéressés puissent être réengagés, selon les besoins du service et dans la limite des moyens budgétaires disponibles, pour la présente année scolaire. Par ailleurs, des études sont actuellement menées afin de leur donner une chance supplémentaire pour concourir. En ce qui concerne le département du Puy-de-Dôme, il convient de tenir compte, à la rentrée de 1980, d'un contingent de quarante-deux normaliens restés en surnombre par rapport aux postes vacants (dont vingt-deux issus des écoles normales du Puy-de-Dôme et vingt issus de l'école normale de la Haute-Loire). L'implantation de ce contingent n'a pas permis, jusqu'à présent, de réengager la totalité des instituteurs suppléants du département. Toutefois, l'affectation de normaliens en surnombre sur des postes devenus vacants depuis la rentrée de septembre 1980 se poursuit au fur et à mesure des possibilités. Lorsque ce mouvement sera achevé, il conviendra de revoir la dotation du Puy-de-Dôme en crédits de remplacement, de manière à assurer le réemploi progressif des instituteurs suppléants de ce département.

Groupe scolaire Charcot-Barbusse, à Romainville : situation.

156. — 17 octobre 1980. — **Mme Danielle Bidard** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation du groupe scolaire Charcot-Barbusse, à Romainville (Seine-Saint-Denis). L'effectif du C. M. 2 de l'école Charcot est de trente-six élèves ; celui de la classe d'application du C. M. 2 de Barbusse, de trente, alors que le ministère recommande un effectif de vingt-cinq élèves. De plus, les locaux ne sont pas adaptés pour recevoir un effectif élevé : la sécurité des enfants, de l'avis des spécialistes, n'est pas assurée. Les parents d'élèves, les enseignants, la municipalité ont, à plusieurs reprises, alerté M. l'inspecteur d'académie sur ces problèmes. Celui-ci justifie cette situation par un manque de moyens. Elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour qu'une classe de C. M. 2 soit ouverte et permette d'assurer aux enfants de ce groupe scolaire une bonne scolarité et une réelle sécurité.

Réponse. — Le ministre de l'éducation fait observer à l'honorable parlementaire que les mesures de carte scolaire qui sont prises chaque année se traduisent, dans tous les départements par des ouvertures et des fermetures de classes. Elles permettent la nécessaire adaptation du réseau scolaire à l'évolution des effectifs. Aux effets de cette traditionnelle réorganisation géographique s'ajoutent ceux, d'ailleurs très limités, d'un transfert de moyens de l'enseignement primaire vers l'enseignement secondaire, dans le cadre de la loi de finances pour 1980. Les autorités académiques utilisent les moyens rendus disponibles par la baisse démographique à poursuivre la réalisation d'objectifs qualitatifs définis au plan national. Il s'agit du dépistage précoce et du traitement des handicaps par l'ouverture de groupes d'aide psycho-pédagogique, de l'allègement des effectifs des classes où s'effectuent les apprentissages fondamentaux de la lecture, de l'écriture et du calcul (cours préparatoire et cours élémentaire première année) et d'un meilleur remplacement des maîtres absents. En ce qui concerne l'allègement des effectifs à tous les niveaux d'enseignement, il demeure sans nul doute l'un des objectifs à atteindre. La circulaire n° 79-397 du 15 novembre 1979 qui prévoit notamment l'abaissement du cours élémentaire première année à vingt-cinq élèves va dans le sens d'une amélioration continue des conditions de l'enseignement. Cependant, il ne saurait actuellement être envisagé de ramener l'ensemble des moyennes à vingt-cinq élèves par classe ; une telle éventualité ne pourrait qu'alourdir les charges budgétaires, déjà considérables. Bien entendu, la situation de chaque école fait l'objet d'une étude attentive de la part des services départementaux qui tiennent compte des particularismes locaux. Les recteurs et les inspecteurs d'académie ont toute compétence pour procéder aux aménagements de la carte scolaire des départements qui les concernent. En conséquence, le recteur de l'académie de Créteil, informé des préoccupations de l'honorable parlementaire par le ministre de l'éducation, examinera avec attention les problèmes évoqués et lui communiquera tous les éléments d'information utiles sur la situation de l'école Charcot-Barbusse, à Romainville.

Yerres (Essonne) : fermeture de maternelles.

193. — 21 octobre 1980. — **M. Pierre Noé** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les graves conséquences des fermetures de classes à Yerres (Essonne). Deux classes maternelles (à l'école de la Grande-Prairie et de la Garenne) et trois classes

primaires (à l'école des Camaldules et des Godeaux) ont en effet été fermées alors que les effectifs ne justifiaient absolument pas de telles mesures. Aussi il lui demande de vouloir bien lui préciser quelles sont les motivations qui ont entraîné de telles fermetures et de faire en sorte que ces décisions soient rapportées.

Réponse. — Le ministre de l'éducation fait observer à l'honorable parlementaire que les mesures de carte scolaire qui sont prises chaque année se traduisent, dans tous les départements, par des ouvertures et des fermetures de classes. Elles permettent la nécessaire adaptation du réseau scolaire à l'évolution des effectifs. Aux effets de cette traditionnelle réorganisation géographique s'ajoutent ceux, d'ailleurs très limités, d'un transfert de moyens de l'enseignement primaire vers l'enseignement secondaire, dans le cadre de la loi de finances pour 1980. Comme beaucoup d'autres départements, l'Essonne va connaître une diminution des effectifs. Les mesures d'ouvertures et de fermetures de classes ont pour fin que ne se produisent des allègements trop brusques dans certaines écoles, alors qu'ailleurs des ouvertures s'avèrent nécessaires lorsque les effectifs croissent fortement. Cependant, une diminution ou une stabilisation systématique et généralisée des effectifs par classe ne pouvant à elle seule tenir lieu de politique, les autorités académiques utilisent les moyens rendus disponibles par la baisse démographique à poursuivre la réalisation d'objectifs qualitatifs définis au plan national. Il s'agit du dépistage précoce et du traitement des handicaps par l'ouverture de groupes d'aide psycho-pédagogique, de l'allègement des effectifs des classes où s'effectuent les apprentissages fondamentaux de la lecture, de l'écriture et du calcul (cours préparatoire et cours élémentaire première année) et d'un meilleur remplacement des maîtres absents. En ce qui concerne l'enseignement préélémentaire, la seule norme actuellement en vigueur fixe à trente-cinq élèves le seuil au-dessus duquel une classe supplémentaire peut être ouverte. Dans le département de l'Essonne la baisse des effectifs assez importante a permis de réduire les effectifs des classes : le taux d'encadrement qui s'établit à vingt-neuf s'est amélioré et 78,7 p. 100 des enfants d'âge préscolaire sont accueillis en maternelle. Il convient de rappeler que la priorité accordée à la scolarisation des enfants de quatre et cinq ans n'implique pas le refus de scolariser les enfants de deux et trois ans : l'Etat entend favoriser la préscolarisation de ces enfants, mais il en fait un objectif à atteindre progressivement en fonction des moyens susceptibles d'être dégagés. A cet égard, il est normal, les moyens n'étant pas indéfiniment extensibles, que dans certains départements des problèmes de choix se posent et que des options soient jugées plus urgentes à satisfaire que la scolarisation d'enfants de deux ans. Bien entendu, la situation de chaque école fait l'objet d'une étude attentive de la part des services départementaux qui tiennent compte des particularismes locaux. Les recteurs et les inspecteurs d'académie ont toute compétence pour procéder aux aménagements de la carte scolaire des départements qui les concernent. En conséquence, le recteur de l'académie de Versailles informé des préoccupations de l'honorable parlementaire par le ministre de l'éducation examinera avec attention les problèmes évoqués et lui communiquera tous les éléments d'information utiles sur la situation des écoles à Yerres.

Orientation et information scolaires : amélioration.

203. — 22 octobre 1980. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui préciser la nature, les échéances et les perspectives de « l'étude pilote dans une région des problèmes concrets de diffusion de l'information et de l'orientation » qui devait être achevée « dans un délai de six mois » ainsi qu'il était précisé en réponse à sa question écrite n° 32-654 du 25 janvier 1980 (*Journal officiel*, Débats du Sénat, 25 mars 1980).

Réponse. — Des études relatives à la diffusion de l'information et au fonctionnement de l'orientation ont été réalisées récemment par un audit au niveau national et au moyen d'une enquête menée dans la région Rhône-Alpes. Les rapports ont été déposés et font actuellement l'objet d'un examen par le Gouvernement en vue de déterminer les propositions susceptibles d'être retenues.

Fonds scolaires : revalorisation de la dotation.

306. — 28 octobre 1980. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à augmenter la dotation attribuée aux communes au titre des fonds scolaires, dans la mesure où ceux-ci ont, au cours des dernières années, moins bien suivi l'évolution du coût de la vie.

Réponse. — Il convient d'abord de rappeler que les fonds scolaires départementaux ont constitué l'un des éléments ayant permis aux collectivités locales de financer la quote-part des dépenses d'enseignement qui leur incombe, en ce qui concerne notamment les

constructions scolaires du premier degré et du premier cycle, l'entretien des bâtiments scolaires, les transports scolaires, à une époque où la poussée démographique de l'après-guerre et la prolongation de la scolarité obligatoire avaient considérablement accru ces dépenses. La situation présente est toute différente de celle qui avait conduit à l'institution de ces fonds ; en premier lieu, la diminution constatée des effectifs d'élèves, dont l'ampleur devrait s'accroître au cours des prochaines années, réduit très sensiblement les besoins d'investissements autres que ceux liés à la maintenance du patrimoine ; en second lieu, une aide croissante est apportée par l'Etat au financement d'actions que les fonds scolaires ont également vocation à subventionner : il s'agit, notamment, des crédits ouverts au budget du ministère de l'éducation au titre des transports scolaires et de la gratuité des manuels scolaires — en faveur des élèves de collèges — dont le volume a considérablement augmenté. Enfin, le programme de nationalisation des collèges — achevé en 1977 — s'est traduit au cours des dernières années par un transfert de charges sur l'Etat extrêmement important qui permet aux collectivités locales de redistribuer sur d'autres secteurs — éventuellement financés déjà sur « Fonds Barangé » — des moyens qu'elles affectaient précédemment au fonctionnement de ces établissements. Il n'est pas, dans ces conditions, envisagé de modifier la base de calcul qui sert à déterminer les ressources des fonds scolaires départementaux.

Associations éducatives : affectation d'enseignants à temps complet.

401. — 30 octobre 1980. — **M. Roger Quilliot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les graves conséquences de la remise en cause d'une mesure qui permettrait, depuis les gouvernements de la libération, d'affecter des enseignants à temps complet, à des associations éducatives. Il lui rappelle que ces mouvements éducatifs sont de véritables services sociaux et constituent un prolongement naturel et nécessaire de l'école. La lutte contre le racisme, contre les atteintes aux droits de l'homme, l'éducation civique du citoyen sont autant de grandes idées qui ont toujours constitué l'essence de ces mouvements. A titre d'exemple, le département du Puy-de-Dôme a sept enseignants mis à la disposition de la F.A.L. ; ils s'occupent de 450 associations qui comptent 60 000 adhérents ; deux mis à la disposition des centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active (C.E.M.E.A.) qui ont mis sur pied 8 500 journées de formation de cadres de centres de vacances en 1980. C'est dire l'importance du rôle pédagogique de ces personnels qui sont les éléments moteurs de toute l'action éducative développée dans ces mouvements. En conséquence, il lui demande s'il ne serait pas conséquent de revenir sur cette mesure.

Associations éducatives : affectation d'enseignants à temps complet.

402. — 30 octobre 1980. — A la lecture des éléments qui ressortent du projet de budget de son ministère pour 1981, **M. Georges Mouly** tient à faire part à **M. le ministre de l'éducation** de son étonnement en constatant la diminution sensible des crédits affectés aux personnels enseignants et administratifs mis à la disposition des mouvements éducatifs complémentaires de l'école. Cette mesure devrait se concrétiser par la suppression de 300 postes d'instituteurs. Le bilan socio-éducatif obtenu par les œuvres laïques péri et postscolaires est pourtant plus que positif puisque, grâce précisément aux efforts et au dévouement de ces personnels mis à leur disposition, elles ont pu développer leurs activités dans le domaine culturel, social, éducatif, des loisirs et du cadre de vie et répondre ainsi à l'attente d'un public très étendu. Toute initiative tendant à annihiler l'action des mouvements éducatifs de l'espèce — prolongeant ainsi l'œuvre de Jean Zay — ne peut, d'une part, qu'être fâcheusement ressentie dans l'opinion et, d'autre part, priver de nombreuses collectivités locales rurales de l'animation qu'ils y exercent. Il lui demande en conséquence de bien vouloir revenir sur la suppression des 300 postes en question.

Réponse. — Plusieurs centaines d'enseignants ou d'agents administratifs, rémunérés sur des emplois ouverts au budget de l'éducation, sont aujourd'hui mis à disposition d'organismes divers. Le Gouvernement a considéré que cette pratique de mises à disposition, onéreuse pour le budget de l'Etat et insatisfaisante au regard des dispositions statutaires régissant la situation des fonctionnaires, devrait être progressivement limitée. S'agissant du ministère de l'éducation, cette mesure répondra par ailleurs au souci, à juste titre souvent exprimé par les membres du Parlement, de voir le plus grand nombre des moyens en personnel qui lui sont accordés directement affectés à la couverture des besoins d'enseignement. Si elles vont incontestablement en ce sens, les suppressions d'emplois

prévues dans le projet de loi de finances pour 1981 ne sauraient pourtant remettre en cause le rôle positif joué dans le domaine éducatif par un certain nombre d'organismes et notamment par les œuvres post et périscolaires. Dans ce but, toutes les dispositions nécessaires seront examinées, en étroite concertation, pour concilier l'intérêt de ces organismes et les contraintes normalement imposées à l'administration, sous le contrôle du Parlement.

ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

Délais dans le paiement de loyers : dédommagement du propriétaire.

35067. — 21 août 1980. — **M. Amédée Bouquerel** expose à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** que l'article 1244 du code civil permet aux juges en considération de la position du débiteur, et compte tenu de la situation économique, d'accorder des délais pour le paiement de la dette, sans toutefois dépasser un an et parallèlement de surseoir à l'exécution des poursuites. De plus, la loi 81 du 4 janvier 1980 a porté ce délai à trois ans. Le propriétaire bailleur ne dispose plus, pendant ce délai, d'aucun recours contre le débiteur. Il lui signale que si le locataire d'un appartement bénéficiant de ces dispositions ne procède à aucun apurement de sa dette ancienne, ni même au règlement des loyers, pendant cette période complémentaire accordée par le tribunal, il en résulte, au détriment du propriétaire bailleur, un préjudice pécuniaire aggravé. Il lui demande quelles sont les dispositions envisagées pour dédommager le propriétaire de ce préjudice complémentaire que pourrait entraîner la décision des tribunaux et plus particulièrement les propriétaires d'établissements publics comme les offices publics d'H. L. M. ou les offices publics d'aménagement et de construction (O. P. A. C.).

Réponse. — Il est rappelé que la circulaire du 6 mars 1978 a demandé aux préfets de rechercher les mesures susceptibles de faciliter la prévention et le règlement des impayés de loyer. En matière de prévention, cette circulaire préconisait notamment la mise en place, au niveau des organismes de logements sociaux, d'antennes décentralisées de gestion, l'installation de permanences sociales et le développement des liaisons avec les services sociaux pour permettre une action plus rapide dès les premiers mois d'impayés. Pour favoriser le règlement des litiges, des commissions de conciliation se mettent progressivement en place soit au niveau des organismes de logements sociaux ou de diverses associations de la loi de 1901, soit au niveau des services préfectoraux. Leur action consiste, entre autres, à faciliter la mobilisation des aides financières qui peuvent être accordées par des organismes aussi divers que les caisses d'allocations familiales (C. A. F.), les Assedic ou les bureaux d'aide sociale (B. A. S.). Au vu des résultats obtenus, le Gouvernement a décidé d'encourager la généralisation d'initiatives locales en accordant une dotation financière initiale pour faciliter la mise en place, par les collectivités locales et les organismes intéressés, de dispositifs d'aides aux familles en difficulté. En contrepartie, les organismes bailleurs s'engagent à mettre progressivement en place une gestion décentralisée à caractère social et à s'assurer du suivi social des familles. Le fonctionnement, défini par la convention à conclure au niveau local, sera établi suivant le schéma suivant : la gestion sera confiée selon les cas soit au B. A. S., soit à la C. A. F. La décision d'attribution de l'aide et de ses modalités de remboursement appartiendra à la commission territoriale de conciliation. Ce dispositif s'applique aux locataires du patrimoine social concerné par la convention. Il vient en complément des mécanismes réglementaires mis en place (versement de l'allocation-logement directement au bailleur et à sa demande, maintien de l'A. P. L. pendant six mois sur décision de la commission départementale de l'A. P. L.).

INDUSTRIE

Logiciel français de recherche documentaire.

35145. — 11 septembre 1980. — **M. Jean-Marie Rausch** demande à **M. le ministre de l'industrie** de bien vouloir lui exposer les moyens mis en œuvre pour constituer un logiciel français de recherche documentaire sur texte intégral qui soit compétitif vis-à-vis des logiciels proposés par les centres serveurs américains.

Réponse. — Le secteur de la documentation automatique et plus particulièrement celui des logiciels de recherche documentaire est en évolution très rapide du fait notamment : du développement des banques de données documentaires ; de l'apparition de réseaux publics (Transpac, Euronet) qui permettent un accès moins coûteux à ces banques de données, et favorisant la création de multiples centres serveurs ; de l'intérêt manifesté par les utilisateurs pour l'informatique répartie ; de la nécessité pour certains domaines d'application de travailler sur le texte intégral et non plus sur une simple synthèse documentaire. Les logiciels actuellement disponibles

sur le marché ayant été conçus il y a quelques années, sont maintenant en retard sur l'évolution technologique et les nouveaux besoins des utilisateurs. C'est pourquoi, le ministre de l'industrie a fait savoir qu'il était prêt à soutenir une initiative qui viserait à mettre au point un logiciel français d'une nouvelle génération dans ce domaine. A ce jour aucun des projets présentés n'a encore été jugé satisfaisant, mais le ministère est décidé à continuer son effort d'incitation pour qu'une réalisation exemplaire prenne place dans ce domaine.

JEUNESSE, SPORTS ET LOISIRS

Conseillers techniques à la disposition des comités départementaux : indemnités de déplacement.

762. — 18 novembre 1980. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur les préoccupations des cadres techniques, conseillers techniques régionaux et conseillers techniques départementaux mis à la disposition des ligues et comités départementaux par son ministère, ceux-ci s'inquiétant, en effet, de la faiblesse des frais de déplacement qui leur sont alloués, effectuant un travail efficace et apprécié auprès des responsables sportifs régionaux et départementaux. C'est la raison pour laquelle il lui demande de lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à porter remède à cette situation.

Réponse. — Différentes mesures ont été prises depuis 1978 en faveur des cadres techniques du ministère de la jeunesse, des sports et des loisirs, particulièrement celles dont la mise en œuvre présentait un caractère d'urgence compte tenu des particularités de leur fonction : titularisation des maîtres auxiliaires ; recrutement sur la base du brevet d'Etat du 2^e degré ; prise en compte des sujétions particulières à ces personnels ; mise en place d'une formation professionnelle spécifique ; transformation des postes dont les titulaires faisaient fonction de cadre technique sans en avoir le titre ; réforme du statut des agents contractuels qui bénéficient d'un meilleur déroulement de carrière. Comme le signale l'honorable parlementaire, ces cadres techniques se caractérisent par leur hétérogénéité d'origine et de statut. Une grande partie d'entre eux appartiennent à des corps de la fonction publique et sont donc dotés de statuts. Les autres sont contractuels du ministère de la jeunesse et des sports.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS ET TELEDIFFUSION

Locaux abritant les postes communales : réévaluation du taux de participation.

101. — 14 octobre 1980. — **M. Philippe Madrelle** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur les conditions financières liant l'administration des postes et télécommunications à certaines communes pour l'occupation des locaux abritant la recette-distribution des postes. C'est ainsi que l'administration des P.T.T. verse la somme dérisoire de 500 francs par an à une commune de la Gironde pour l'occupation des locaux réservés au fonctionnement du service postal. Il lui rappelle que ce taux est fixé par la loi de finances et souligne l'insuffisance du montant de cette participation annuelle. En conséquence, il lui demande s'il ne juge pas opportun de faire procéder, dans le cadre de la loi de finances, à une révision ou plus précisément à une réévaluation de ce taux de participation demeuré trop longtemps inchangé. (*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications et à la télédiffusion.*)

Réponse. — S'agissant des recettes-distribution créées avant le 20 août 1970, les communes sièges de tels établissements postaux devaient prendre l'engagement de fournir gratuitement et sans limitation de durée, les locaux nécessaires à l'exécution du service et au logement du receveur. En contrepartie, l'administration des P.T.T. verse à ces collectivités une contribution annuelle aux charges locatives dans la limite maximale de 500 francs. Le problème évoqué par l'honorable parlementaire n'est pas ignoré de mon département, qui avait envisagé de relever le montant de cette participation dans le cadre de la loi de finances pour 1981. Compte tenu de la conjoncture budgétaire, il ne semble pas possible d'inscrire cette mesure au titre de la présente gestion, celle-ci pourrait cependant intervenir dans un avenir proche. Toutefois, en l'état actuel de l'affaire, le taux de relèvement prévu ne peut être encore déterminé. Par ailleurs, lorsqu'une commune accepte d'améliorer d'une manière substantielle les conditions d'habitabilité de sa recette-distribution, l'administration lui verse un loyer partiel, qui représente la différence entre les valeurs locatives avant et après les travaux. Ce loyer partiel, évalué par les services des domaines, vient s'ajouter à la participation précitée.

Retraités français résidant en Colombie : difficultés.

186. — 21 octobre 1980. — **M. Jean-Pierre Cantegrit** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications et à la télédiffusion** sur le mode de paiement des arrrages de pensions dues par les régimes de sécurité sociale aux retraités résidant en Colombie. Les organismes débiteurs de pensions de retraite ou d'invalidité de source française qu'il s'agisse des caisses du régime général des salariés ou de régimes spéciaux et éventuellement de caisse de retraite complémentaire, peuvent choisir entre deux modes de paiement des arrrages. En premier lieu, ils peuvent opter pour le circuit bancaire en désignant un organisme qui assure le paiement des prestations de l'assurance vieillesse. Certaines caisses, et notamment la caisse de mutualité sociale agricole, ont choisi cette voie en désignant la caisse régionale de crédit agricole de Paris comme organisme bancaire, lequel dispose d'un représentant à Bogota. La seconde option consiste en l'acheminement par mandats internationaux et concerne directement l'administration des P.T.T., et notamment le centre des chèques postaux de Paris, qui les émet à destination de l'étranger. Il s'avère, que cette seconde solution, qui est la plus répandue, se révèle, sous sa forme actuelle, de nature à créer un préjudice aux retraités français résidant en Colombie. En effet, les caisses débitrices de pensions, quel que soit le régime dont elles dépendent, adressent les arrrages directement à la ville de résidence des intéressés, alors même que les mandats internationaux libellés obligatoirement en dollars ne peuvent être convertis en monnaie locale qu'à Bogota. La nécessité de transiter par la division des mandats et de l'épargne postale retarde le paiement des pensions de plusieurs mois, lorsque le mandat n'est pas adressé directement à Bogota. Il lui demande quelles instructions il est susceptible de donner au centre des chèques postaux de Paris, afin que les mandats internationaux à destination de la Colombie soient systématiquement adressés au service précité à Bogota, après information des attachés commerciaux représentant les organismes débiteurs de pensions.

Réponse. — Les mandats internationaux établis en dollars U.S.A. par l'administration des P.T.T., et notamment par les centres de chèques postaux, au profit des allocataires de caisses de retraite ou d'invalidité résidant en Colombie indiquent bien entendu l'adresse complète des intéressés. Mais conformément aux prescriptions réglementaires édictées par l'administration des postes de Colombie elle-même et portées à la connaissance de tous les services émetteurs français, ces mandats doivent être transmis sous enveloppe à la division des mandats et de l'épargne postale de l'administration postale colombienne à Bogota pour permettre précisément à ce service d'effectuer la conversion des mandats en monnaie locale avant de les adresser pour paiement aux bureaux de poste desservant les domiciles des destinataires. En conséquence, si des mandats parviennent par erreur aux bénéficiaires sans avoir transité par le bureau centralisateur des mandats internationaux à Bogota, il ne peut s'agir que de cas isolés extrêmement rares. Un rappel des dispositions réglementaires exposées ci-dessus a été effectué, à toutes fins utiles, au centre de chèques postaux de Paris.

Immeubles : format des boîtes aux lettres.

381. — 2 octobre 1980. — **M. Francis Palmero** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications et à la télévision** s'il est exact qu'un règlement exige que, pour les maisons dont le permis de construire a été délivré après le 12 juillet 1979, les boîtes aux lettres doivent avoir la forme d'un carré de 260 millimètres de côté sur 340 millimètres de profondeur alors que de telles boîtes ne se trouvent pas dans le commerce.

Réponse. — L'obligation d'équiper les immeubles neufs en boîtes aux lettres normalisées résulte des dispositions de l'article D. 90 du code des postes et télécommunications et de l'article R. 111-14. 1 du code de la construction et de l'habitation. Les conditions d'application de ces textes réglementaires ont été définies par l'arrêté n° 1802 du 29 juin 1979, conjoint au secrétaire d'Etat aux postes, télécommunications et à la télédiffusion et au ministère de l'environnement et du cadre de vie. La réglementation stipule que les immeubles d'habitation dont le permis de construire a été demandé postérieurement au 12 juillet 1979 — date de publication de l'arrêté au *Journal officiel* — doivent être équipés de boîtes aux lettres conformes aux normes Afnor NFD 27404 — pour installation intérieure — ou NF D 27405 — pour installation extérieure —. Les boîtes normalisées se caractérisent d'abord par leurs dimensions intérieures maximales, qui sont de 260 × 260 × 340 millimètres, cette dernière dimension étant indifféremment celle de la largeur, de la hauteur ou de la profondeur. De plus, un système d'ouverture approprié permet au distributeur de disposer de la capacité totale de l'alvéole, ce qui lui permet d'y déposer non seulement les lettres, mais surtout la plupart des paquets ordinaires et les journaux dans des conditions

de sécurité optimale. Il en résultera donc une amélioration de la qualité du service de la distribution postale. La majorité des fabricants de boîtes aux lettres offrent aux usagers un choix de boîtes aux lettres répondant aux nouvelles normes. Toutefois, il est exact qu'en raison de certaines difficultés observées lors de la fabrication des serrures, des retards de livraison ont empêché les particuliers de trouver pendant une certaine période le nouveau matériel chez les détaillants. Ces difficultés ayant pris fin, la situation est désormais normale et les nouvelles boîtes aux lettres sont disponibles chez de nombreux quincailliers.

TRAVAIL ET PARTICIPATION

Crédit lyonnais : utilisation du courrier intérieur dans les agences.

33397. — 20 mars 1980. — **M. Philippe Machefer** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur les problèmes rencontrés par le comité d'établissement des agences de Paris et de la région parisienne du Crédit lyonnais. Ce comité a ouvert, depuis le 7 janvier 1980, une bibliothèque d'entreprise destinée aux 7 600 personnes employées dans les 450 agences de Paris et de banlieue. Le comité d'établissement ne peut bénéficier de l'utilisation du courrier intérieur pour l'acheminement des livres vers les différentes agences comme cela se pratique ailleurs. Il lui demande de bien vouloir intervenir auprès de la direction générale de cet établissement nationalisé pour qu'elle-même puisse apporter une solution à cette question.

Réponse. — La question contenant une imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés, il a été répondu par lettre à l'honorable parlementaire.

*Centre de formation d'apprentis :
valeur des heures de regroupements hebdomadaires.*

34984. — 31 juillet 1980. — **M. Franck Sérusclat** expose à **M. le ministre de l'éducation** qui exerce la tutelle pédagogique administrative et financière sur les centres de formation d'apprentis, l'attitude de certains professionnels de la coiffure et de la restauration à l'égard de leurs apprentis. L'article L.117 bis du code du travail dispose que les apprentis ne peuvent être employés à un travail effectif de plus de huit heures par jour et quarante heures par semaine, et le contrat d'apprentissage précise que le temps consacré par l'apprenti aux activités pédagogiques du C.F.A. est compris dans l'horaire de travail. Cela signifie que, sauf heures supplémentaires expressément autorisées par la direction départementale du travail, quarante heures de regroupement hebdomadaire en C.F.A. sont équivalentes à quarante heures de travail effectif en entreprise, ce qui est admis par la plupart des professions, puisque les apprentis perçoivent l'intégralité de leur salaire comme s'ils avaient travaillé. Toutefois, deux professions semblent échapper à cette règle et, sous prétexte d'équivalence, exigent que les apprentis reprennent leur poste au terme de leur semaine de regroupement pédagogique comme si le travail fourni au C.F.A. était inférieur en qualité et en quantité au travail accompli chez l'artisan. Il lui demande si l'interprétation particulière des textes faite par ces professionnels lui semble acceptable ou non, et, dans ce dernier cas, quelles mesures il compte prendre pour y mettre un terme. (*Question transmise à M. le ministre du travail et de la participation.*)

Réponse. — Il convient de préciser à l'honorable parlementaire qu'il n'est pas possible de donner aux heures de cours professionnels dispensés en centres de formation d'apprentis un caractère différent de celui des heures de travail effectuées dans une entreprise. C'est ainsi que, lorsque l'horaire hebdomadaire des cours suivis en C.F.A. est inférieur à quarante heures de travail effectif ou, dans les professions soumises à un régime d'équivalences (ce qui est le cas de la coiffure et de la restauration), à la durée de travail considérée comme équivalente, l'apprenti peut être contraint par son employeur de compléter, dans cette limite, son horaire de travail, et d'accomplir le temps de travail résultant de la différence entre la durée de présence réglementaire applicable à l'établissement considéré et celle des cours professionnels. Par ailleurs, ces heures dont le jeune travailleur reste, le cas échéant, redevable, doivent trouver place dans l'horaire de travail régulièrement établi par l'employeur et affiché dans l'établissement. Toutefois, il va de soi, lorsqu'il s'agit de mineurs de dix-huit ans, que l'utilisation du crédit d'heures ne peut avoir pour effet de permettre une dérogation aux prescriptions de l'article L.117 bis-3 du code du travail, qui limite à huit heures par jour, ou à la durée du travail considérée comme équivalente, le temps de travail quotidien des intéressés.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du vendredi 28 novembre 1980.

SCRUTIN (N° 64)

sur l'amendement n° 221 rectifié de MM. Henri Caillavet et Edouard Bonnefous tendant à réduire les crédits inscrits au titre III du budget des transports (projet de loi de finances pour 1981).

Nombre des votants..... 300
Nombre des suffrages exprimés..... 300
Majorité absolue des suffrages exprimés..... 151

Pour l'adoption 184
Contre 116

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.

Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
René Ballayer.
André Barroux.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude Beaudéau.
Charles Beaupetit.
Henri Belcour.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Georges Berchet.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billières.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Edouard Bonnefous.
Jacques Bordeneuve.
Serge Boucheny.
Aimée Bouquerel.
Jacques Braconnier.
Louis Brives.
Raymond Brun.
Henri Caillavet.
Michel Caldauguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Jacques Carat.
Pierre Carous.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
René Chazelle.
Jean Chérioux.
Bernard Chochoy.
Félix Ciccolini.
Jean Cluzel.
François Collet.
Georges Constant.
Raymond Courrière.
Roland Courteau.
Charles de Cuttoli.
Georges Dagonia.
Etienne Dailly.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Jacques Descours Desacres.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Yves Durand (Vendée).
Guy Durbec.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.
Gérard Ehlers.

Jules Faigt.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Lucien Gautier.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Michel Giraud (Val-de-Marne).
Paul Girod (Aisne).
Mme Cécile Goldet.
Adrien Gouteyron.
Léon-Jean Grégory.
Roland Grimaldi.
Mme Brigitte Gros.
Robert Guillaume.
Jean-Paul Hammann.
Gustave Héon.
Bernard Hugo (Yvelines).
Bernard-Charles Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
Pierre Jeambrun.
André Jouany.
Paul Kauss.
Christian de La Malène.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Bernard Legrand.
André Lejeune (Creuse).
Max Lejeune (Somme).
Charles-Edmond Lenglet.
Anicet Le Pors.
Maurice Lombard (Côte-d'Or).
Louis Longueueue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Philippe Madrelle.
Paul Malassagne.
Michel Manet.
Raymond Marcellin.
James Marson.
Marcel Mathy.
Pierre Matraja.
Michel Maurice-Bokanowski.
Jean Mercier.
André Méric.
Pierre Merli.
Louis Minetti.

Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Josy Moinet.
Geoffroy de Montalembert.
Roger Moreau.
Michel Moreigne.
André Morice.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Gaston Pams.
Sosefo Makape Papillo.
Bernard Parmentier.
Charles Pasqua.
Jacques Pelletier.
Albert Pen.
Mme Rolande Perlican.
Louis Perrein (Val-d'Oise).
Pierre Perrin (Isère).
Hubert Peyou.
Jean Peyraffitte.
Maurice Pic.
Edgard Pisani.
Christian Poncelet.
Robert Pontillon.
Henri Portier.
Roger Quilliot.
Mlle Irma Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
René Regnault.
Georges Repiquet.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Paul Robert (Cantal).
Victor Robini.
Roger Romani.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Robert Schwint.
Abel Sempé.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Louis Souvet.
Georges Spénale.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

Ont voté contre :

MM.
 Michel d'Aillières.
 Alphonse Arzel.
 Octave Bajeux.
 Bernard Barbier.
 Marc Bécam.
 Jean Bénard
 Mousseaux.
 André Bettencourt.
 Jean-Pierre Blanc.
 André Bohl.
 Roger Boileau.
 Charles Bosson.
 Jean-Marie Bouloux.
 Pierre Bouneau.
 Yvon Bourges.
 Raymond Bourguine.
 Philippe de
 Bourgoing.
 Raymond Bouvier.
 Louis Boyer.
 Marc Castex.
 Jean Cauchon.
 Pierre Ceccaldi-
 Pavard.
 Adolphe Chauvin.
 Lionel Cherrier.
 Auguste Chupin.
 Jean Colin.
 Francisque Collomb.
 Auguste Cousin.
 Pierre Croze.
 Michel Crucis.
 Marcel Daunay.
 Jean Desmarests.
 François Dubanchet.

Hector Dubois.
 Charles Durand
 (Cher).
 Charles Ferrant.
 Louis de La Forest.
 Jacques Genton.
 Alfred Gérin
 Jean-Marie Girault
 (Calvados).
 Henri Goetschy.
 Jean Gravier.
 Paul Guillard.
 Paul Guillaumot.
 Jacques Habert.
 Baudouin de Haute-
 clocque.
 Marcel Henry.
 Rémi Herment.
 René Jager.
 Léon Jozeau-Marigné.
 Louis Jung.
 Pierre Labonde.
 Pierre Lacour.
 Jacques Larché.
 Guy de La Verpillière.
 Jean Lecanuet.
 Yves Le Cozannet.
 Modeste Legouez.
 Edouard Le Jeune
 (Finistère).
 Marcel Lemaire.
 Bernard Lemarié.
 Louis Le Montagner.
 Roger Lise.
 Georges Lombard
 (Finistère).

Pierre Louvot.
 Roland du Luart.
 Marcel Lucotte.
 Jean Madelain.
 Kléber Malécot.
 Hubert Martin (Meur-
 the-et-Moselle).
 Louis Martin (Loire).
 Serge Mathieu.
 Jacques Ménard.
 Daniel Millaud.
 Michel Miroudot.
 Claude Mont.
 Jacques Mossion.
 Henri Olivier.
 Charles Ornano
 (Corse-du-Sud).
 Paul d'Ornano (Fran-
 çais établis hors de
 France).
 Dominique Pado.
 Francis Palmero.
 Bernard Pellarin.
 Guy Petit.
 Paul Pillet.
 Jean-François Pintat.
 Raymond Poirier.
 Roger Poudonson.
 Richard Pouille.
 Maurice PrévotEAU.
 Jean Puech.
 André Rabineau.
 Jean-Marie Rausch.
 Guy Robert (Vienne).
 Jules Roujon.
 Marcel Rudloff.
 Roland Ruet.

Pierre Sallenave.
 Pierre Salvi.
 Jean Sauvage.
 Pierre Schiélé.
 François Schleiter.
 Paul Séramy.
 Michel Sordel.

Pierre-Christian
 Taittinger.
 Jacques Thyraud.
 René Tinant.
 Lionel de Tinguy.
 René Travert.
 Georges Treille.

Raoul Vadepied.
 Pierre Vallon.
 Louis Virapoullé.
 Albert Voilquin.
 Frédéric Wirth.
 Joseph Yvon.
 Charles Zwickert.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Maurice Blin et Louis Lazuech.

Absent par congé :

M. Edgar Faure.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Ont délégué leur droit de vote :

(Articles 63 et 64 du règlement.)

MM. Gilbert Baumet à M. Marcel Vidal.
 Bernard Chochoy à M. Jules Faigt.
 Guy Petit à M. Baudouin de Hauteclocque.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	301
Nombre des suffrages exprimés.....	301
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	151
Pour l'adoption	185
Contre	116

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformé-
 ment à la liste de scrutin ci-dessus.

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.	
	Assemblée nationale :			
03	Débats	72	282	Téléphone } Renseignements : 575-62-31 Administration : 578-61-39
07	Documents	260	558	
	Sénat :			
05	Débats	56	162	TELEX 201176 F DIRJO - PARIS
09	Documents	260	540	

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Le Numéro : 1 F