

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

COMPTE RENDU INTEGRAL — 28° SEANCE

Séance du Vendredi 25 Novembre 1983.

### SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. — Procès-verbal (p. 3292).

2. — Loi de finances pour 1984. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3292).

#### Transports (p. 3292).

M. Charles Fiterman, ministre des transports ; 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) ; Jean-François Pintat, rapporteur spécial de la commission des finances (aviation civile et météorologie) ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile) ; Michel Dreyfus-Schmidt, rapporteur spécial de la commission des finances (routes) ; Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances (voies navigables) ; Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables) ; Pierre Tajan.

*Suspension et reprise de la séance.*

PRÉSIDENCE DE M. FÉLIX CICCOLINI

MM. André Méric, Alfred Gérin, Michel Chauty, Bernard-Michel Hugo, René Travert, Roland Grimaldi, Yves Le Cozannet, René Regnault, Jean-François Legrand, Bernard Parmantier, le ministre.

Crédits du titre III. — Adoption (p. 3319).

Sur les crédits du titre IV (p. 3319).

MM. Yves Le Cozannet, René Regnault, le ministre.  
Rejet des crédits au scrutin public.

Crédits des titres V et VI. — Rejet (p. 3321).

Art. 66 (p. 3321).

Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; M. Adolphe Chauvin.  
Adoption de l'article.

Art. 112 (p. 3321).

Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. le ministre, Adolphe Chauvin.

Adoption de l'article.

*Suspension et reprise de la séance.*

Mer (p. 3322).

MM. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports (mer) ; Camille Vallin, rapporteur spécial de la commission des finances (marine marchande) ; Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances (ports) ; Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (marine marchande). Frédéric Wirth, en remplacement de M. Michel Souplet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports maritimes).

*Suspension et reprise de la séance.*

MM. Pierre Matraja, Jean Colin, Claude Prouvoyeur, Gérard Ehlers, René Regnault, Charles Ferrant, Michel Chauty, Josselin de Rohan, le secrétaire d'Etat.

Sur les crédits du titre III (p. 3342).

M. Jean Colin.

Rejet des crédits.

Crédits des titres IV et V. — Rejet (p. 3342).

Sur les crédits du titre VI (p. 3342).

M. René Regnault, Jean Colin.

Rejet des crédits.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Représentation à un organisme extraparlamentaire (p. 3342).

4. — Dépôt d'un rapport du Gouvernement (p. 3342).

5. — Transmission de projets de loi (p. 3343).

6. — Ordre du jour (p. 3343).

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

La séance est ouverte à dix heures quinze.

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

— 1 —

**PROCES-VERBAL**

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

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

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

— 2 —

**LOI DE FINANCES POUR 1984**

**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 1984, adopté par l'Assemblée nationale. [N<sup>os</sup> 61 et 62 (1983-1984).]

**Transports.**

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

La parole est à M. le ministre.

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, le projet de budget pour 1984 des transports que je sou mets à votre examen se situe dans le prolongement des budgets que je vous avais proposés pour 1982 et 1983. Dans le cadre de la politique générale gouvernementale et dans le contexte concret de la situation économique française et internationale, ce projet de budget continue de traduire les orientations adoptées par le Gouvernement dans le domaine des transports.

Sans entrer dans les détails, je voudrais résumer les traits caractéristiques de ce budget, étant entendu qu'il appartiendra tout à l'heure à mon collègue Guy Lengagne, secrétaire d'Etat à la mer, de vous présenter tout ce qui concerne les problèmes maritimes, puisque, par souci de cohérence, comme l'ont souhaité les professionnels et comme le dictait le bon sens, Guy Lengagne assume pleinement la responsabilité de ce secteur.

Le budget qui vous est soumis vise trois objectifs complémentaires.

Le premier grand objectif tend à réaliser progressivement ce que la loi d'orientation des transports intérieurs a défini comme le « droit au transport » ; améliorer concrètement la quantité et la qualité des moyens dont disposent les gens pour se déplacer est un besoin de notre temps. Y répondre est nécessaire pour obtenir aussi bien une meilleure qualité de la vie quotidienne qu'un meilleur aménagement de l'espace urbain, régional et national. Nous travaillons donc à élargir les possibilités de choix des usagers, tout en privilégiant les solutions les plus efficaces au regard des intérêts de la collectivité nationale.

Le second grand objectif est de concourir à l'efficacité de notre appareil productif, c'est-à-dire à la rentabilité économique et sociale au sens large. Cela implique que les choix publics tiennent compte de toutes les données qui permettent d'obtenir globalement le meilleur coût pour la collectivité. Dans un secteur comme celui des transports, dont les effets portent sur toute la vie économique et sociale du pays, on ne saurait, en effet, se contenter de fonder les choix essentiels sur la seule rentabilité financière interne de chaque service, de chaque entreprise.

Il s'avère nécessaire de réunir les conditions qui permettent à toute entreprise, qu'elle soit publique ou privée et quelle que soit sa taille, de faire valoir ses atouts propres, son dynamisme, sa capacité d'entreprendre et d'assurer dans de bonnes conditions la liberté de choix des usagers. Tout cela n'est possible que si une concurrence se développe entre les différents modes de

transports, mais une concurrence saine, je dis parfois maîtrisée sur des bases qui soient harmonisées autant que faire se peut, entre les différents modes de transports.

Pour aller vers cet objectif d'efficacité, il est aussi nécessaire de développer toutes les complémentarités possibles entre ces modes.

Il est, enfin, nécessaire de moderniser chaque secteur et d'accroître leur compétitivité afin que notre système de transports participe à l'effort indispensable de redressement et de relance de toute notre économie, plus particulièrement de notre activité productive et je n'hésite pas à dire qu'il faut lutter contre une tendance persistante dans notre pays à sous-estimer précisément le rôle des transports dans l'efficacité et dans la compétitivité des moyens de développement de notre appareil productif.

Le troisième grand objectif est d'avancer dans le « droit au transport » et donc de gagner en efficacité, comme je viens de le dire, par un effort cohérent d'équipement du pays, tant en ce qui concerne les infrastructures que les moyens et les conditions du transport. J'ajoute que cet effort d'équipement doit tenir compte du poids que représentent les transports pour des branches entières d'activité économique, pour l'emploi et pour nos échanges extérieurs. Pour ces raisons, dans le secteur des transports, nos points forts doivent être valorisés, nos points faibles doivent être consolidés.

Droit au transport, efficacité économique et sociale, effort cohérent d'équipement : pour avancer vers ces objectifs, nous pouvons nous appuyer aujourd'hui, au plan juridique comme au plan de l'action, sur la loi d'orientation adoptée par le Parlement à la fin de l'année 1982. C'est ce qui a inspiré les très nombreuses mesures prises depuis 1981 dans le domaine des transports, aussi bien pour répondre aux données conjoncturelles que pour préparer l'avenir. Et c'est sur cette base fondamentale que nous avons établi ce projet de budget pour 1984.

En disant cela, je ne sous-entends nullement que le secteur dont j'ai la charge peut échapper aux conditions générales de l'action gouvernementale, à ce qu'on a coutume d'appeler la « rigueur ». Certainement pas. Le projet de budget des transports s'inscrit dans l'orientation générale du projet de budget pour 1984 de l'Etat ; il en partage les exigences et les contraintes. Pour faire reculer l'inflation, pour rééquilibrer notre commerce extérieur, pour réduire les déficits existants, le Gouvernement a dû définir très attentivement les priorités et les moyens pour les atteindre, quitte à opérer certains transferts d'un poste à un autre.

C'est pourquoi on pourra toujours regretter qu'à tel ou tel poste on n'ait pas pu attribuer plus de crédits. On ne saurait cependant ignorer que, malgré la difficulté de la période que nous vivons, nous avons intégralement maintenu les orientations définies en 1981 et dégagé les moyens pour avancer encore.

Ainsi, comme j'ai pu le dire, la rigueur ne peut être pour nous synonyme de régression, de mise en hibernation de l'économie, d'oubli de l'emploi, d'abandon des objectifs de progrès et de justice qui sont les nôtres.

Il est question non pas de reculer, mais d'exercer la rigueur dans tous les choix, dans tous les domaines, en veillant à contenir les dépenses dans les limites nécessaires et en veillant à privilégier les dépenses qui préparent l'avenir. Ainsi, la rigueur ne saurait signifier un renoncement aux réformes, au progrès, à la justice que le pays attend et dont il a besoin pour fonder la croissance économique sur des bases solides et durables.

L'exemple des transports collectifs en Ile-de-France montre bien qu'avancer dans le changement peut aussi permettre de gagner en efficacité financière. Ainsi, grâce aux multiples initiatives prises depuis 1981, nous pouvons proposer que les indemnités compensatrices que l'Etat verse à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue ne progressent que de 2,3 p. 100 en 1984 ; du temps de mes prédécesseurs, ces indemnités progressaient d'environ 20 p. 100 par an, ce qui ne peut pas être considéré comme le signe d'une gestion ni très compétente ni très économe des deniers publics.

C'est dans cet esprit de rigueur, au sens exact du terme, que nous avons élaboré ce projet de budget des transports : maintien des priorités, moyens raisonnables, mais réels, pour avancer concrètement.

Cela se traduit globalement par une progression de 11,2 p. 100 des moyens d'engagement et de 8,9 p. 100 des moyens de paiement, par rapport à 1983.

Si l'on déduit les crédits consacrés à l'assainissement financier de la S.N.C.F. sous forme d'une contribution exceptionnelle et qui pèsent évidemment sur ces chiffres, en procédant de la même manière qu'en 1983 pour la dotation en capital, on peut observer que cette progression demeure respectivement de 8,3 p. 100 et de 6 p. 100.

Vous le voyez, le budget des transports se situe dans une bonne moyenne à l'intérieur du budget global de l'Etat.

D'autant qu'à cet effort vient s'ajouter la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux, qui sera mise en œuvre à la fin de 1983 — les mesures sont déjà prises — et une troisième tranche qui interviendra en 1984.

Le budget que je soumetts à votre examen est ainsi un budget de raison et de progrès, un budget qui confirme l'importance que le Gouvernement reconnaît au secteur des transports dans l'effort général de redressement du pays.

C'est ce que je me propose de vérifier de façon plus détaillée, bien que brève, à propos des trois grands objectifs que nous avons définis : droit au transport, efficacité économique, effort d'équipement.

Droit au transport : nous confirmons cette priorité reconnue aux transports collectifs urbains et interurbains, en proposant une progression de 16 p. 100 des crédits d'Etat qui leur sont affectés soit, en tout, 1 050 millions de francs.

La province se voit attribuer 53 p. 100 de ces crédits, notamment au travers des 250 millions de francs que nous proposons de consacrer aux contrats de développement associant l'Etat et les collectivités locales pour promouvoir les transports urbains. En même temps, nous proposons de multiplier par plus de deux les crédits utilisés dans ce cadre contractuel.

Vous vous souvenez, sans doute, que les dotations affectées aux transports collectifs avaient été fortement augmentées en 1982 et que nous les avions doublées en 1983. Un tel effort était et reste nécessaire, après la réduction de crédits qui avait été décidée dans la phase précédente — je veux dire avant 1981 — parce que les transports collectifs jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne des gens et dans l'activité économique et sociale.

Ce même souci de concourir à l'aménagement local et régional nous amène aussi à mettre à niveau les crédits destinés à l'exploitation du chemin de fer corse et à en confier la responsabilité à la région, ou encore à fixer les dotations affectées aux dessertes ferroviaires régionales à un niveau qui permette leur équilibre financier, conformément au nouveau cahier des charges de la S.N.C.F. Ainsi, les régions qui en forment le souhait auront la possibilité d'entrer dans un processus de conventionnement conforme aux principes de la décentralisation, en liaison avec la définition de schémas régionaux de transports et avec la conclusion éventuelle de contrats Etat-région. Ce processus, contrairement à ce que j'ai parfois pu lire ici ou là, n'implique aucun désengagement financier de l'Etat au détriment des régions.

Ces dernières pourront ainsi bénéficier de moyens leur permettant non seulement de maintenir le niveau de service existant, mais encore de l'améliorer en sachant que leurs initiatives recevront le soutien de l'Etat, associé, dans la mesure bien évidemment où elles le souhaitent, à leur propre effort.

Plus généralement — j'y reviendrai — nous encourageons la S.N.C.F. à développer ses initiatives en direction des diverses catégories d'usagers, à créer des services qui répondent à l'évolution et à la diversité des besoins, des aspirations et des goûts de notre époque.

En ce qui concerne les routes et la politique de sécurité routière, nous proposons aussi de confirmer en 1984 les priorités que nous avons définies, sans sacrifier la route au rail, comme on a pu parfois le prétendre — mais on ne peut pas empêcher les mauvaises langues de parler.

Nous continuons ainsi à mettre l'accent sur la sauvegarde et la rénovation du patrimoine, avec un accroissement de 6,4 p. 100 des moyens d'engagement en matière de crédits routiers. Les renforcements coordonnés, très rentables pour la collectivité, devraient être maintenus au niveau élevé de 640 kilomètres. Pour ce qui concerne les équipements neufs, nous proposons de concentrer les efforts autour des contrats Etat-région — 880 millions de francs hors Ile-de-France —

tout en poursuivant les grands programmes d'aménagement du territoire ainsi que le maillage du réseau autoroutier, sur la base du nouveau schéma directeur qui est en cours de concertation avec les régions.

Par ailleurs, la priorité que le Gouvernement accorde au renforcement de la sécurité routière est confirmée par un accroissement de 8,6 p. 100 des crédits consacrés à cette importante action de longue haleine.

Je ne rappellerai pas la longue liste des initiatives que nous avons prises en ce domaine, puisque j'ai eu l'occasion de le faire devant vous voilà quelques jours, lors de l'adoption du projet de loi concernant l'alcool au volant. Ces actions, en associant aux diverses administrations les usagers et les collectivités locales, ont certes permis d'obtenir de premiers résultats encourageants puisque, pour la première fois depuis très longtemps nous sommes descendus, au cours des douze derniers mois, au-dessous de la barre des 12 000 morts par an.

Mais chacun a conscience qu'on ne saurait se résigner à ce bilan qui demeure humainement et économiquement un véritable désastre. Nous sommes donc résolus à poursuivre avec toute la détermination nécessaire l'effort entrepris pour agir sur tous les facteurs d'accident.

Enfin, comme l'avait réaffirmé le conseil des ministres du 9 février dernier, nous avons décidé d'accroître fortement les divers crédits, répartis dans l'ensemble de ce budget, destinés à faciliter les déplacements des personnes handicapées.

Ces diverses initiatives, qui visent à améliorer les conditions de déplacement des gens, sont inséparables de la volonté d'obtenir la satisfaction des besoins de transport au meilleur coût pour la collectivité. C'est là le deuxième objectif général que j'ai mentionné voilà quelques instants.

J'ai déjà évoqué à ce sujet le cas de la R.A.T.P., qui montre qu'en développant de bonne façon le service public on peut conjointement obtenir une amélioration de ce service et une meilleure efficacité financière.

Cette même façon de concevoir les choses a inspiré et inspire nos propositions en ce qui concerne la S.N.C.F. On doit toujours considérer les problèmes tels qu'ils se posent et la réalité telle qu'elle est, sans caricaturer ni simplifier.

De ce point de vue, en 1981, le Gouvernement — le ministre des transports notamment — a trouvé une S.N.C.F. qui avait ses points forts et ses faiblesses. Ses points forts : une technique développée, certains services de bonne qualité, une productivité globale plus élevée que presque tous les réseaux étrangers. La S.N.C.F. est l'une des meilleures, et peut-être la meilleure entreprise ferroviaire du monde, de niveau comparable.

Mais on ne peut nier dans le même temps que nous avons trouvé une S.N.C.F. en situation financière difficile, et qu'il faut y faire face. D'où provenait cette situation ? Certainement pas du fonctionnement de cette entreprise au service de la collectivité. Si la S.N.C.F. s'est enfoncée dans les difficultés financières, c'est pour un ensemble de raisons qui tiennent aux orientations qui ont été adoptées, aux pratiques qui ont prévalu, à cette situation d'inégalité de l'entreprise, par exemple, du point de vue de l'aide publique à l'investissement, de la prise en charge des coûts d'infrastructures ou des retraites. Ces raisons tiennent également à l'obligation dans laquelle la S.N.C.F. a été placée de s'endetter lourdement du fait même qu'elle a dû systématiquement recourir à l'emprunt pour ses investissements. Elles tiennent, de plus au développement de cette sorte de contestation générale sur son avenir et sur sa capacité à prendre sa place dans notre système de transport et, du même coup, à la stratégie rétrécie qui lui a été imposée, tentant de la cantonner dans des créneaux qui sont malheureusement les plus affectés par la crise. Aujourd'hui, elle en supporte les conséquences les plus lourdes. Je pourrais parler aussi des pressions sur la tarification marchandises qui ont été exercées par les gouvernements précédents alors que, dans le même temps, on tenait le discours le plus libéral. Nous connaissons de nombreux exemples de ce genre de contradictions.

Sans ces difficultés artificielles, délibérément créées, je pense — et nous avons fait des études à ce propos — qu'aujourd'hui le déficit de la S.N.C.F. n'existerait pas.

Pour remédier à cette situation, nous avons dû, en liaison avec l'échéance de 1982 renouvelant cette entreprise, inscrire dans le budget une contribution exceptionnelle destinée à résorber progressivement l'endettement excessif de l'entreprise et les charges financières exorbitantes qui en découlent. Cette contribution devra être maintenue le temps nécessaire.

Cela dit, si l'on déduit cette contribution exceptionnelle, on peut constater une progression limitée des contributions permanentes de l'Etat. J'ajoute que ces contributions ont été définies et clarifiées avec beaucoup d'attention dans le nouveau cahier des charges de l'entreprise.

Je veux dire par là que nous n'avons pas du tout fait le choix que certains tentent de nous prêter et qui consisterait à combler, de toute façon et quels que soient les conditions et les montants, un déficit que la S.N.C.F. se plairait à creuser. Absolument pas ! Nous avons cherché à clarifier les choses et, par conséquent, à définir des contributions précises correspondant à des besoins précis et justifiés ; c'est sur ces bases que les deniers publics sont versés. Il est évident qu'au-delà, il n'existe plus pour l'entreprise que la nécessité de faire preuve de la rigueur et du dynamisme nécessaires. Nous avons veillé à savoir ce que nous versons et pourquoi nous le faisons.

Cela suppose naturellement que toute l'entreprise harmonise sa démarche avec celle de la collectivité nationale, en alliant une gestion plus rigoureuse à une politique commerciale sans cesse plus dynamique.

Cette même recherche de l'efficacité économique et sociale nous conduit aussi, dans le même esprit, à ne pas sacrifier les voies navigables, contrairement à ce qui a été fait précédemment : nous avons connu cette vieille pratique qui consistait à considérer que, lorsque les temps sont difficiles, on peut encore supprimer des crédits dans des budgets qui sont déjà très réduits puisque cela n'a plus guère d'importance s'ils en sont déjà là. C'est un peu de cette manière que l'on s'est comporté à l'égard du transport fluvial.

C'est avec cette démarche que nous avons voulu rompre, à partir d'une appréciation exacte de ce que ce mode de transport peut et doit apporter encore à l'activité générale du pays.

C'est pourquoi nous proposons que les crédits d'équipement affectés à ce secteur soient majorés de 7 p. 100. A cet effort, s'ajouteront les dotations inscrites dans la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux, ce qui est tout à fait nouveau et qui permettra d'engager les actions prévues par le schéma directeur. Par ailleurs, un effort très important est prévu en faveur de la batellerie artisanale et de la navigation industrielle.

Enfin, cet effort de modernisation et cette recherche d'une efficacité plus grande nous conduit à développer les transports combinés et à améliorer plus généralement la chaîne de transports. En 1984, nous proposons de multiplier par 3,6 par rapport à l'an dernier les crédits consacrés à ces initiatives, en inscrivant 71 millions de francs au total à ce programme, ce qui constitue également une innovation.

Naturellement, les résultats dépendront du concours actif des professionnels eux-mêmes, notamment dans le secteur routier, car il n'est pas question que l'Etat se substitue à eux pour conduire cet effort nécessaire de modernisation et de rationalisation de notre système de transports. J'espère qu'ils sauront saisir la possibilité qui leur est offerte de moderniser et d'améliorer leurs techniques, d'accentuer l'effort là où il est déjà accompli — bien sûr, nous ne partons pas de rien — d'améliorer la gestion d'un certain nombre d'entreprises et de développer la formation. Dans tous les cas, il s'agit de répondre le mieux possible aux besoins qui existent.

C'est ce réalisme qui inspire nos propositions en ce qui concerne le transport aérien intérieur : il s'agit là aussi d'avancer sans céder aux tentations d'aller trop vite ou trop loin. Nous proposons donc des actions adaptées d'amélioration des infrastructures et des équipements, grâce à la recherche d'une meilleure complémentarité entre les moyens des différentes compagnies, grandes et petites. Il faut obtenir le meilleur résultat possible, au meilleur engagement financier possible pour l'Etat et pour les collectivités territoriales, dont je connais d'ailleurs les efforts dans ce domaine.

Le troisième grand objectif que traduit ce projet de budget est, je l'ai dit, l'effort d'équipement.

Nous avons ainsi maintenu ou accru toutes les dotations directement liées aux efforts engagés, dont dépend la situation de l'emploi dans les industries concernées par le secteur des transports.

C'est le cas pour les travaux publics avec le maintien en volume du budget routier, l'accroissement des dotations consacrées aux voies navigables et aux transports urbains et, bien sûr, le fonds spécial de grands travaux. Celui-ci comprendra une part consacrée aux investissements ferroviaires et, vous le savez, le T. G. V. Atlantique sera lancé en 1984.

C'est le cas pour l'industrie aéronautique : si l'évolution normale des grands programmes en cours — Airbus et CFM 56 — a réduit les besoins budgétaires correspondants, en revanche les dotations nécessaires sont prévues pour les programmes lancés récemment comme l'A. T. R. 42, ou en voie de l'être comme l'A-320. Je tiens à ce propos à réaffirmer la volonté du Gouvernement français de tout faire pour réunir avec ses partenaires les conditions de lancement de cet appareil. J'ai déjà eu l'occasion de le dire : nous sommes prêts et les moyens budgétaires sont définis.

Comme vous pouvez le constater, contrairement à ce que j'ai pu entendre ici ou là, rien dans ce budget ne compromet l'avenir de l'activité et de l'emploi dans l'industrie aéronautique.

Contrairement à ce que j'ai pu entendre dire par certains orateurs et leaders politiques, nous avons également veillé à garantir l'emploi dans l'industrie ferroviaire. Comme j'ai eu l'occasion de le déclarer devant vous voilà deux semaines, nous avons fait en sorte que la R. A. T. P. et la S. N. C. F. puissent maintenir leurs investissements à un haut niveau sans aggraver anormalement leur endettement.

Ainsi, pour 1984, la R. A. T. P. et la S. N. C. F. investiront respectivement pour 2 900 millions et 8 300 millions de francs. Cela permettra à la fois de poursuivre la modernisation que ces entreprises ont engagée, de s'efforcer de gagner de nouvelles clientes et de faire en sorte que notre industrie ferroviaire dispose d'une demande intérieure forte, ce qui conditionne la réussite de ses efforts à l'exportation mais aussi, naturellement, le maintien de l'emploi.

Ces décisions seront prolongées à partir de 1985-1986 par les commandes correspondant à la réalisation du T. G. V. Atlantique, ce qui permettra, je le crois, de faire face dans les meilleures conditions — je ne nie pas les difficultés, mais nous avons pris les meilleures mesures possibles — au problème du plan de charge de notre industrie ferroviaire.

Pour les industries qui produisent les divers matériels de transports collectifs, c'est la poursuite des efforts importants déployés en ce domaine.

Pour l'industrie du matériel électronique, les crédits consacrés aux équipements de la navigation aérienne s'accroissent de 9,8 p. 100. Comme vous le savez, le conseil des ministres a pris récemment des décisions qui doivent entrer en vigueur en 1985 ; elles concernent notamment la mise en place d'un budget annexe, compte tenu des caractéristiques de ce secteur ; elles visent donc à préparer davantage encore les conditions d'une accélération de notre effort.

Pour ce qui concerne l'équipement technique de la météorologie, l'effort que nous proposons permettra de porter la progression des crédits depuis 1981 à 32 p. 100, alors que ceux-ci avaient été divisés par deux en valeur réelle dans les années précédentes. De même, la météorologie aura bénéficié en tout de 186 créations d'emplois en trois ans, c'est-à-dire douze fois plus qu'au cours des trois années précédant l'année 1981. Si cela ne permet pas de résoudre tous les problèmes que nous avons trouvés dans ce secteur, notamment en ce qui concerne le renouvellement des matériels, disons que nous proposons d'avancer encore sensiblement pour y parvenir.

Nous proposons enfin, pour la recherche, un accroissement de 24 p. 100 des autorisations de programme, en particulier pour le satellite européen Météosat et les véhicules terrestres de demain.

Cet examen des aspects essentiels du projet de budget des transports pour 1984 montre en quoi ce Gouvernement ne confond pas rigueur et régression. Ce projet de budget me semble être sérieux dans la mesure où il tient compte d'un contexte difficile dont nul ne peut faire abstraction, sans sacrifier pour autant nos orientations.

Ainsi que je l'ai rappelé, celles-ci sont précisément définies dans la loi d'orientation des transports intérieurs adoptée par le Parlement voilà un peu moins d'un an. C'est sur cette base que nous avons décidé un grand nombre de mesures et que nous poursuivons notre tâche pour avancer encore. Le travail ne manque pas. Ainsi mettons-nous au point, de façon concertée, les derniers décrets d'application de cette loi d'orientation, notamment ceux qui concernent les transports routiers ; ils seront très prochainement rendus publics.

Nous achevons de mettre en place la nouvelle S. N. C. F. ; nous préparons l'adoption des schémas directeurs des voies navigables ainsi que des autoroutes et des autres grandes liaisons d'aménagement du territoire ; nous travaillons à améliorer les différentes infrastructures et à renforcer l'efficacité et la compétitivité de tous les modes de transport ainsi que leur

complémentarité ; nous poursuivons nos efforts pour développer et assainir les transports collectifs urbains et, surtout, interurbains, afin de répondre aux besoins des citoyens et d'humaniser nos villes ; nous mettons au point la nécessaire réforme des transports en Ile-de-France ; nous continuons de moderniser les équipements de la gestion de la météorologie nationale et de la navigation aérienne ; nous poursuivons l'action entreprise pour améliorer les services du transport aérien régional, pour renforcer la sécurité routière ; pour faciliter encore les déplacements routiers, pour faciliter encore les conditions de travail dans le secteur des transports, pour accroître les performances de notre appareil statistique, pour développer encore les recherches.

A cette liste bien incomplète du travail auquel nous sommes attelés en ce moment, j'ajouterai la poursuite des relations fructueuses et intenses que j'entretiens avec mes collègues de dizaines de pays répartis sur tous les continents afin de développer l'honneur et la charge d'assurer la présidence européenne au cours du premier semestre de l'année 1984. Je prépare activement cette présidence dans le secteur qui est le mien, en élaborant notamment un ensemble de propositions précises, tendant à permettre une avancée concrète de la politique européenne des transports.

En 1984, cette dimension internationale prendra une importance toute particulière en ce qui concerne les relations avec nos partenaires européens, puisque c'est à la France que reviendra l'honneur et la charge d'assurer la présidence européenne au cours du premier semestre de l'année 1984. Je prépare activement cette présidence dans le secteur qui est le mien, en élaborant notamment un ensemble de propositions précises, tendant à permettre une avancée concrète de la politique européenne des transports.

Ce projet de budget que je soumetts aujourd'hui à votre examen me paraît s'inscrire dans cette démarche sérieuse, à la fois réaliste et constructive. Il constitue à mes yeux une étape positive, permettant d'avancer dans la bonne direction en répondant aux problèmes existants tout en préparant l'avenir.

Je vous remercie pour votre attention. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**Mme 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, la commission des finances a examiné avec le plus grand intérêt et une particulière attention le budget des transports.

S'agissant plus particulièrement des crédits de la section commune et de ceux des transports terrestres que j'ai la charge de rapporter devant notre Assemblée, la majorité des membres de notre commission, tout en reconnaissant les résultats largement positifs de la politique dont vous avez la responsabilité, monsieur le ministre, tout en considérant que les engagements de l'Etat en faveur de la S.N.C.F. et, à un degré moindre, de la R.A.T.P., constituent une charge trop lourde comme, à certains égards, injustifiée, a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat les crédits de la section commune et de refuser d'adopter les crédits des transports terrestres.

Le rapport qui a été distribué s'attache à retracer fidèlement les raisons qui ont conduit la majorité des membres de la commission des finances à émettre ce vote hostile. Il appartiendra à notre Haute Assemblée, au terme de la discussion qui s'ouvre et, bien entendu, avec l'éclairage de l'exposé liminaire de M. le ministre des transports, de se déterminer en connaissance de cause.

Je ne saurais, dans le temps qui m'est imparti, aller au-delà de l'essentiel de l'analyse des crédits de ce budget.

Cette année encore, le budget des transports se situe au-dessus de la moyenne des budgets. Qu'on en juge : 51 249 millions de francs — soit plus 8,9 p. 100 sur 1983 — dont 1 514 400 000 francs pour la section commune — soit plus 11,3 p. 100 — et 36 298 680 000 francs pour les transports — soit plus 14,9 p. 100.

Les crédits affectés aux transports terrestres sont répartis en trois grands secteurs : 32 214 millions de francs, soit plus 17,42 p. 100, pour la S.N.C.F. ; 3 849 millions de francs, soit plus de 2,55 p. 100 pour la R.A.T.P. et, enfin, des subventions d'investissements pour les transports en commun, crédits d'équipement 592 millions de francs et autorisations de programme 1 180 millions de francs, soit plus 20,41 p. 100.

Peut-on, doit-on, quelles que soient les divergences d'appréciation qui nous séparent, rechercher un minimum de consensus sur les différentes dispositions de ce budget ? Il est, à cet égard, possible de présenter plusieurs remarques.

Premièrement, pour une masse de crédits aussi considérable, le budget des transports pour 1984 se voit assigner dans la vie de la nation des responsabilités extrêmement importantes puisqu'il a tout d'abord la charge de mettre en œuvre les objectifs définis par la loi d'orientation des transports intérieurs qui a été votée en décembre 1981, comme vient de le rappeler à l'instant M. le ministre des transports. A cet égard, il faut bien constater qu'il s'agit là d'un impératif qui s'impose à tous puisque, la loi étant la loi, elle ne saurait être transgressée.

Deuxièmement, le budget des transports prend également en compte les programmes d'action prioritaires du 9<sup>e</sup> Plan, M. le ministre l'a rappelé également et il n'est donc pas nécessaire d'y insister longuement. Ces programmes tendent à améliorer les déplacements en donnant la priorité aux transports collectifs urbains et interurbains, à favoriser la recherche et l'innovation en matière de transports, ce qui explique la forte progression des crédits consacrés à la recherche, à réduire l'indépendance énergétique du pays, à vendre mieux en France et à l'étranger, à réussir la décentralisation à travers les modes de transport régionaux et locaux, enfin, à mieux vivre dans la ville et à améliorer les déplacements familiaux, professionnels et culturels. Il s'agit donc d'une tâche considérable qui exige des moyens à la hauteur des ambitions ainsi affirmées.

Ma deuxième remarque a trait aux crédits des transports terrestres. Si les objectifs assignés à ce budget, en cette matière, ne sont pas mis en cause, certains des moyens retenus soulèvent néanmoins de vives oppositions, et les plus contestés concernent la S.N.C.F.

Notre commission des finances a noté l'accroissement de l'ensemble des dotations de l'Etat, 18,4 p. 100, soit une progression double de celle du budget des transports, 8,9 p. 100.

Même si ces dotations sont accordées en stricte application de la loi d'orientation et des dispositions du nouveau cahier des charges qui s'impose à tous, la commission s'inquiète de ce que le déficit d'exploitation de la S.N.C.F. ne cesse de s'accroître. Tous les rapports soulignent que son déficit cumulé s'élève à plus de 13 milliards de francs à la fin de 1982 auxquels s'ajouteront 8,5 milliards de francs de déficit probable en 1983.

Dans ce contexte de défiance, il faut noter, parmi les principaux motifs de désaccord, en premier lieu la contribution de l'Etat à la couverture des charges de retraite. Elle atteint, en effet, 13 milliards de francs, soit une augmentation de 7 p. 100 en 1984, la part de la S.N.C.F. étant ramenée de 43 p. 100 à 35 p. 100 ; cette part demeure cependant supérieure à la moyenne nationale des entreprises similaires, moyenne qui se situe autour de 23 p. 100.

Un deuxième grief est l'endettement — 58 milliards de francs. La charge financière, dont une perte de changes de 5,7 milliards de francs, a doublé entre 1980 et 1982. D'où une hostilité totale à la dotation exceptionnelle de 3,5 milliards de francs inscrite dans le projet de loi de finances pour 1984, bien que vous ayez rappelé à juste titre, monsieur le ministre, que cette dotation exceptionnelle était conforme aux dispositions du cahier des charges approuvé l'an dernier par le Parlement.

A ces motifs de refus d'approuver des dotations budgétaires jugées injustifiées, s'ajoutent les motifs d'inquiétude nés de l'article 45 du cahier des charges de la S.N.C.F., qui prévoit qu'à défaut de conventions S.N.C.F. — collectivités territoriales la S.N.C.F. pourra fermer ou supprimer certaines lignes déficitaires. Cette inquiétude, largement partagée — mais j'espère, monsieur le ministre, que vos explications sur ce point auront rassuré bon nombre de nos collègues — et la méfiance, voire l'hostilité à l'égard du projet de T.G.V. Atlantique entrent sans doute pour une large part dans le refus de bon nombre de nos collègues de cautionner le budget de la S.N.C.F.

Pour ce qui est de la R.A.T.P., si l'on note avec satisfaction le ralentissement du rythme d'accroissement de l'indemnité compensatrice de l'Etat — 4 p. 100 en 1984 au lieu de 20 p. 100 dans les budgets précédents — et une réduction sensible des subventions d'investissement, la commission des finances, tout comme la commission des affaires économiques et du Plan, déplore que les recettes de trafic de la R.A.T.P. ne couvrent que 35 p. 100 des dépenses, alors que, dans la plupart des principales agglomérations de province, la part des dépenses supportée par les usagers et les collectivités locales est nettement plus importante.

Voilà rapportées avec scrupule les raisons du vote hostile de la majorité de la commission des finances.

Mais ce serait manquer à la plus élémentaire objectivité que de limiter la discussion de la commission à ces aspects négatifs.

Je dois à la vérité de dire, bien que le temps me manque et qu'il faille m'en tenir à une rapide énumération, que la commission a enregistré avec satisfaction l'effort de rigueur et de maîtrise des coûts pour ce qui concerne les dépenses ordinaires — dépenses de fonctionnement — de la section commune et du titre III de votre budget, qui n'augmentent que de 4,4 p. 100, soit un taux de majoration bien moindre que le taux de l'érosion monétaire.

Même agréable constatation pour ce qui concerne la fixation des crédits pour la desserte de la Corse — en augmentation de 2,55 p. 100 — et le ralentissement de la progression de la participation au déficit de la R.A.T.P. — 4 p. 100 — dont j'ai déjà parlé.

On ne saurait non plus manquer de souligner l'ampleur des succès technologiques enregistrés dans le domaine des transports. Ce sont là les résultats de la politique menée en faveur de recherches dont le T.G.V. et le métro de Lille sont les plus brillantes illustrations ; cela ouvre à notre pays, comme vous l'avez souligné, monsieur le ministre, des perspectives de débouchés vers les pays étrangers, ce dont notre balance des paiements se ressentira heureusement.

En conclusion, je voudrais dire que si certains aspects de ce budget — et je me devais de le souligner — sont vivement controversés, il en est un sur lequel se fait l'unanimité : je veux parler de la promotion des transports en commun de province, dont les dotations progressent, cette année encore, fortement — 21,14 p. 100 en autorisations de programme — et non pas, je le souligne en passant, 2,14 p. 100, comme une coquille malencontreuse dans mon rapport écrit le laisse croire. Cette progression est d'autant plus appréciable qu'elle intervient au moment où les crédits destinés à la région d'Ile-de-France, si longtemps exclusivement privilégiée, ont tendance à plafonner.

Monsieur le ministre, nous croyons comme vous que le développement des transports collectifs permet tout à la fois de rendre moins difficile la vie quotidienne des habitants des villes et des banlieues, de désenclaver les zones rurales, de réduire les bruits routiers comme le nombre des accidents, de donner aux handicapés et aux personnes âgées la possibilité de se déplacer et de sortir de leur triste isolement.

Avec une dizaine de nouveaux contrats de développement, pour un montant de 250 millions de francs, avec la continuation des schémas de transports publics, pour un montant de 140 millions de francs, la poursuite des métros de Lille, Lyon et Marseille — 137 millions de francs — dotations encore abondées grâce à l'intervention du fonds spécial de grands travaux, comme l'a rappelé tout à l'heure M. le ministre, nous avançons dans la bonne voie, mes chers collègues. *(Applaudissements sur les travées socialistes, communistes et de la gauche démocratique.)*

**M. le président.** Je vous remercie, madame le rapporteur, d'avoir respecté scrupuleusement votre temps de parole.

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, avec beaucoup d'attention, comme il se doit, le problème particulier des transports terrestres.

Sans reprendre la répartition des différents modes de transport, j'évoquerai brièvement l'évolution des trafics.

Pour la S. N. C. F., l'année 1981 est caractérisée par une légère croissance — 2,1 p. 100 — du trafic voyageurs, tendance confirmée au cours des sept premiers mois de 1983, où nous relevons une progression de 2,4 p. 100.

Le bilan du T. G. V. - Sud-Est est nettement positif en ce qui concerne la fréquentation, avec un taux d'occupation de 65 p. 100 et probablement deux millions de voyageurs supplémentaires à l'horizon 1985.

Au plan financier, pour 1982, l'excédent brut d'exploitation du T. G. V. n'est cependant que de 649 millions de francs, desquels il faut déduire les charges d'amortissement et les charges financières.

Quant au trafic de marchandises, il est toujours en perte de vitesse. Exprimée en tonnes kilométriques, la baisse d'activité a été de 5,10 p. 100 entre 1981 et 1982.

Cette évolution défavorable se poursuit en 1983 : le recul est de l'ordre de 6,4 p. 100 en tonnes kilométriques et de 8 p. 100 en tonnage. Transporteur privilégié de pondéreux, la S. N. C. F. supporte tout particulièrement la réduction d'activité résultant de la crise économique.

La commission a relevé une fois encore la part importante de votre budget versée à la S. N. C. F.

La participation de l'Etat en sa faveur augmente de 18,4 p. 100 alors que vos moyens de paiement ne progressent que de 9 p. 100.

La S. N. C. F. reçoit 60 p. 100 du budget total de votre ministère et 83 p. 100 de la part réservée aux transports terrestres.

C'est dire, malgré ce que vous avez indiqué, combien les autres modes de transport ont été sacrifiés.

Malgré cet effort, la situation de la S. N. C. F. est toujours aussi préoccupante.

Le concours exceptionnel à l'assainissement financier — 3,5 milliards de francs — compense à peine l'accroissement du déficit annuel — 6 milliards de francs en 1982, 8,5 milliards de francs en 1983.

La commission des affaires économiques se demande quelles mesures vont être prises à l'intérieur de la société pour assainir la situation.

Il convient, en effet, de rappeler que le déficit était de 674 millions de francs en 1980 et de 2 milliards de francs en 1981.

Cette croissance inexplicquée du déficit annuel vient, bien sûr, renforcer le déficit cumulé, qui dépassera, à la fin de 1983, 20 milliards de francs.

Quant à l'endettement — y compris les emprunts de trésorerie — il est passé de 30 milliards de francs en 1979 à 58 milliards de francs en 1982. Ainsi donc, le poids du passé n'est pas aussi important que certains l'ont affirmé.

Face à cette situation, et Mme Rappuzzi l'a rappelé, vous avez accepté un article 53 du cahier des charges de la S. N. C. F., qui tend à faire prendre en charge par les régions les équilibres financiers des services qualifiés de régionaux. Vous venez de dire que l'Etat ne se désengagerait pas. Mais il nous semble que les régions devront accorder des subventions pour éviter la fermeture des lignes régionales, alors qu'elles n'auront aucune part d'initiative dans la gestion du réseau. Nous sommes bien loin de l'objectif de survie des lignes à caractère local !

Il s'agit là, une fois encore, d'un transfert sans compensation financière suffisante.

Dans un tout autre domaine, la commission des affaires économiques, tout en reconnaissant la nécessité du développement des lignes de type T. G. V., se demande, comme la Cour des comptes, si la réalisation du T. G. V. - Atlantique est aussi justifiée techniquement que celle du T. G. V. - Sud-Est, surtout en pleine crise économique.

Pourriez-vous nous indiquer qui participera au financement des 12 milliards de francs et dans quelles proportions ?

S'agissant de la R. A. T. P., la commission a apprécié les efforts faits. Elle regrette cependant une nouvelle dégradation des conditions de sécurité et remarque que l'utilisateur ne supporte que 35 p. 100 des dépenses de transport, le solde étant couvert par les entreprises, les collectivités locales et l'Etat.

Sur un tout autre plan, nous souhaitons une nouvelle fois que l'effort de l'Etat au profit des transports en commun dans les villes moyennes soit intensifié.

La commission des affaires économiques et du Plan, considérant, d'une part, la faiblesse de votre budget, le déséquilibre des aides apportées aux différents modes de transports terrestres, la dégradation de la situation financière de la S. N. C. F. sans qu'apparaissent de solides mesures de redressement, considérant, d'autre part, les transferts de charges inscrits implicitement dans le cahier des charges de la S. N. C. F., donne un avis défavorable à l'adoption des dispositions de la loi de finances pour 1984 concernant les transports terrestres. *(Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique, de l'U.C.D.P., du R.P.R. et de l'U.R.E.I.)*

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

**M. Jean-François Pintat**, 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, les crédits de l'aviation civile connaissent une baisse très sensible — elle est de 10,3 p. 100 en crédits de paiement et de 18,5 p. 100 en autorisations de programme — par rapport au budget initial de 1983. Encore s'agit-il de baisses en francs courants; en volume, les baisses sont respectivement de 15,5 p. 100 et 23 p. 100.

En outre, le budget de 1983 a été très fortement affecté par les annulations de crédits intervenues en cours d'année, qui ont porté sur près d'un quart de la dotation.

Autant dire que si les transports entrent dans six des douze priorités du IX<sup>e</sup> Plan, l'aviation civile est certainement « la priorité la moins prioritaire ». Peu de budgets subissent en 1984 une contraction aussi sensible — l'aviation civile n'est dépassée dans la baisse que par le budget de la santé.

Ce jugement doit cependant être corrigé par l'analyse de la réalité de la baisse et la comparaison des deux années 1983 et 1984.

Cette baisse fait suite aux très fortes hausses enregistrées les années précédentes — 49 p. 100 en 1982, 31 p. 100 en 1983 pour les autorisations de programme. Même s'ils diminuent, les chiffres proposés paraissent plus conformes à la réalité car l'importance des annulations de crédits intervenues en cours d'année a montré le caractère totalement illusoire des budgets présentés au Parlement.

Je pense, pour ma part, qu'il vaut mieux préférer un budget de rigueur mais réaliste à une présentation alléchante mais chimérique.

L'importance de ces annulations qui ont porté, pour la deuxième année consécutive, sur près du quart des autorisations de programme et qui se prolongent encore aujourd'hui — un arrêté du 7 novembre dernier vient d'annuler plus d'un million de francs en crédits de paiement — soulève cependant de sérieuses inquiétudes. Ce décalage renouvelé entre crédits votés et budget réel n'est pas acceptable. Cette situation apparaît extrêmement malsaine sur le plan du contrôle budgétaire et votre commission manifeste fermement son opposition à de telles pratiques.

J'en viens à l'examen des crédits par type d'action.

La première action concerne le transport aérien.

La situation financière d'Air France est fragile. Malgré une marge brute d'autofinancement positive, la compagnie enregistre, en 1982 et en 1983, un déficit important.

Ce déséquilibre est le résultat de trois facteurs.

Le premier est d'ordre monétaire.

Les effets des taux de change sont extrêmement complexes et sont précisés dans le rapport. Je n'y reviendrai pas. Pour 1982, la compagnie Air France a dû comptabiliser un effet négatif de 240 millions de francs au titre des dépenses d'exploitation.

Le second facteur est d'ordre économique.

En raison de l'insuffisance des fonds propres, l'accroissement de l'endettement et des charges financières a été considérable depuis 1980. En 1984, les remboursements d'emprunts représenteront près de 90 p. 100 du total des investissements d'avions.

Il apparaît aujourd'hui impératif d'assainir la situation financière de la compagnie par un renforcement des fonds propres et il convient de remarquer que la dotation en capital prévue pour l'année 1983 n'a pas encore été versée en totalité.

Le troisième facteur est d'ordre conjoncturel et politique.

Certaines mesures, telles que le contrôle des changes, ont eu un effet négatif sur la compagnie. Les prévisions de trafic ont dû être révisées en forte baisse. Encore faut-il noter qu'il ne s'agit que de baisses par rapport aux prévisions. A l'exception de certaines filiales d'Air France et grâce aux succès d'une vigoureuse politique commerciale de redéploiement, les observations les plus alarmantes que l'on pouvait craindre et que nous avions formulées en mars dernier à la suite du plan de rigueur ont été, par la suite, tempérées.

Si les résultats financiers apparaissent défavorables, la politique de restructuration du réseau a eu, en revanche, des effets très positifs.

J'évoquerai brièvement la première restructuration : le Concorde. Quatre lignes sur cinq ont été supprimées en 1982. Seul a été maintenu un vol quotidien sur New York, comme l'avait d'ailleurs demandé le Sénat.

La restructuration du réseau a permis d'éliminer pratiquement le déficit d'exploitation. Grâce à un coefficient d'occupation élevé, le seul résultat d'exploitation devrait être, cette année, légèrement positif. L'Etat compense toujours intégralement, bien entendu, les amortissements et les frais financiers.

S'agissant de la deuxième restructuration, la mise en service de douze Boeing 737 répond à une politique d'optimisation de la flotte; elle a permis de lancer des lignes nouvelles, de rouvrir des lignes suspendues et surtout de s'adapter au trafic de certaines lignes. D'ores et déjà, les résultats apparaissent favorables.

En ce qui concerne Air Inter, les résultats en 1982 ont été satisfaisants : marge brute d'autofinancement élevée, bénéfice net non négligeable, endettement diminué, charges financières fléchissantes.

Les résultats pour l'année 1983 devraient cependant être moins favorables.

Air Inter est, en effet, confrontée à trois incertitudes. La première, qui a déjà été mentionnée pour Air France, concerne l'effet du taux de change : un changement de dix centimes dans la cotation du dollar entraîne une augmentation de dépenses de 14 millions de francs, soit l'équivalent des recettes nettes de 35 000 passagers.

La seconde incertitude est propre à Air Inter et concerne la concurrence du T. G. V.

La mise en service des deux tronçons devrait modifier très sensiblement les conditions de concurrence. En 1984, le nombre de passagers détournés par le T. G. V. sur l'ensemble du réseau Centre-Est et Sud-Est est estimé à 1,2 million, soit une perte équivalente en investissements à trois Airbus A 300 qui ne fonctionnent pas du fait de la mise en route du T. G. V.

Attention également aux conséquences du T. G. V. Atlantique pour l'avenir d'Air Inter ! Votre commission est aussi très réticente sur ce point. Attention, enfin, à la mise en service de l'Airbus A 320 ! Cet avion devra être impérativement conduit par deux pilotes seulement et non trois, sinon sa rentabilité sera compromise. Le Sénat sera vigilant sur ce point.

La troisième incertitude concerne le développement de la coopération avec les compagnies de troisième niveau. Il faut rappeler qu'à l'exception de la compensation financière pour l'exploitation des Mercure Air Inter ne reçoit aucune subvention de l'Etat, alors même que trente-quatre lignes sur quarante-six sont déficitaires et sont maintenues dans un souci de service public. Au contraire, les compagnies de troisième niveau continuent de dépendre du soutien financier que les instances régionales ou les collectivités locales entendent leur apporter; 30 millions de francs ont été versés en 1982.

Le développement des accords de coopération, si utiles soient-ils, doit être examiné avec une grande prudence, car les conditions de l'équilibre financier des partenaires sont, d'ores et déjà, très différentes.

Je veux maintenant aborder la deuxième partie de notre budget concernant la construction aéronautique qui représente 46 p. 100 du budget de l'aviation civile.

En ce qui concerne, d'abord, le présent, le marché des avions civils et, par conséquent, la société nationale industrielle aérospatiale, la S. N. I. A. S., coproductrice de l'Airbus, traverse depuis deux ans une période extrêmement difficile.

Les difficultés sont, d'abord, d'ordre commercial.

Au total, le nombre d'« avions à queue blanche » — c'est-à-dire d'avions invendus — s'élève à ce jour à vingt A 300. La mévente des hélicoptères est plus importante encore.

Ce nombre d'invendus pèsera de façon sensible sur les résultats financiers de la société.

En effet, la seconde difficulté est d'ordre financier. Si la société continue de dégager un léger bénéfice, les difficultés conjoncturelles ont un effet sur les résultats : les immobilisations d'invendus représentent près de 2 milliards de francs; la concurrence oblige à des modalités de crédit acrobatiques; l'endettement a quintuplé en 1982. En outre, l'élargissement de la gamme Airbus, si souhaitable qu'il soit pour être présent sur le marché international, retarde de façon non négligeable la rentabilité du programme.

Les mêmes difficultés ont produit les mêmes effets sur la S.N.E.C.M.A., comotoriste de l'Airbus. L'expansion de l'activité « moteurs civils » et l'achèvement des programmes d'investissement entraînent d'importants besoins financiers. En 1982, le capital social de la société est resté inchangé et, en 1983, l'apport en capital a été insuffisant.

Comme on vient de le constater, le présent, c'est d'abord cette situation financière et économique défavorable. Mais c'est aussi l'attente.

« L'Airbus A. 320 doit être lancé avant la fin de l'année », a-t-on pu entendre à de nombreuses reprises. En dépit de déclarations rassurantes, rien n'a encore été décidé et la plus grande part des annulations de crédits en 1983 a porté sur l'avion moyen courrier de 150 places et le moteur qui doit l'équiper.

Le nombre insuffisant des commandes et certaines difficultés de coopération internationale expliquent le retard apporté au lancement. De nouveaux constructeurs ont manifesté leur intention de participer aux programmes sans que cela soit totalement confirmé.

La République fédérale d'Allemagne semble favorable, mais la réponse de la Grande-Bretagne tarde et est incertaine. Une action énergique doit être entreprise dans ce domaine auprès de ce pays dans les négociations européennes qui sont en cours.

En dépit de ces difficultés conjoncturelles, le marché potentiel d'un avion de 150 places représente près de 3 000 avions. Ce marché sera partagé entre deux constructeurs, Boeing et Airbus. C'est un marché qui évolue de mois en mois. Avec la dernière initiative de la British Caledonian le nombre de commandes et d'options des A. 320 est aujourd'hui de 80. Il apparaît donc nécessaire de lancer effectivement l'Airbus A. 320 le plus rapidement possible.

On peut cependant regretter que les crédits indiqués ne témoignent pas d'une volonté claire de soutenir ce programme.

Si la première priorité doit être de lever l'incertitude concernant le lancement de l'Airbus A. 320, la seconde priorité est plus importante encore : il s'agit de renforcer les fonds propres des entreprises de construction aérienne.

En effet, les perspectives à moyen terme apparaissent favorables pour les constructeurs en premier lieu. La moyenne d'âge des avions dans le monde est de dix ans et une bonne partie doit être renouvelée dans les années à venir. En dehors même du marché des avions de 150 places, certains créneaux apparaissent très porteurs.

C'est le cas du marché des avions de quarante à cinquante places avec l'A. T. R. 42 et du marché des avions d'affaires, avec le lancement sur fonds propres par les avions Marcel Dassault du Falcon 900. Nous aurions souhaité que les études concernant cet avion soient financées par le budget, ce qui n'est pas le cas et nous le regrettons.

Il existe un marché pour tous ces programmes et les entreprises doivent être soutenues par des apports en capitaux pour passer cette phase difficile et améliorer leur structure financière.

Enfin, la S.N.E.C.M.A. s'est engagée dans la voie de la maîtrise des parties haute pression, jusque-là fabriquées par General Electric. C'est l'objet du plan d'action technologique. Cette décision, qui répond aux observations formulées par votre commission des finances, est très positive et peut être considérée comme une première étape vers la voie d'une industrie européenne des moteurs absolument indispensable à l'aviation européenne. Le fait que la France soit avec un constructeur américain et la Grande-Bretagne avec un autre constructeur américain pour la fabrication ne constitue pas une solution pour l'avenir de l'aviation européenne. Il faut donc procéder à une renégociation.

Il apparaît en conséquence indispensable de renforcer les fonds propres et d'orienter les efforts vers ces sociétés créatrices d'emplois, génératrices de devises et surtout porteuses d'avenir.

Je voudrais, enfin, dire quelques mots de la navigation aérienne.

C'est la seule action épargnée par la baisse des crédits. L'essentiel de ceux-ci sont consacrés à la modernisation du réseau radar — et je m'en réjouis — dont les débouchés à l'exportation paraissent importants. J'attire également votre attention sur un très prochain projet de loi qui tend à reconnaître le droit de grève aux « aiguilleurs du ciel », sous réserve d'un service minimum. Le Sénat étudiera ce texte avec une grande vigilance.

En conclusion, l'appréciation que l'on peut retirer de ce budget apparaît contrastée. Comme on l'a constaté, la baisse par rapport à 1983 est largement faussée par les annulations de crédits et l'environnement immédiat n'est pas favorable. Certaines initiatives sont très positives : l'adaptation de la flotte d'Air France, la modernisation du réseau radar, le plan d'action technologique de la S.N.E.C.M.A.

On peut regretter cependant que ce budget, surtout du fait de l'incertitude concernant les dotations en capital du chapitre des charges communes, ne témoigne pas plus d'une volonté claire de soutenir les entreprises de transport aérien, notamment de construction aéronautique.

Baisse des crédits du budget de 20 p. 100, diminution de 20 p. 100 des crédits consacrés à l'A 320 et de 55 p. 100 de ceux concernant le CFM 56 : comme je l'ai dit au début de cet exposé, il vaut mieux préférer un budget de rigueur mais réaliste à un budget alléchant mais illusoire.

J'ajouterai en conclusion qu'il vaudrait mieux préférer un budget sévère, mais tourné vers l'avenir, à une budget rétréci qui s'adapte à l'austérité.

C'est pourquoi la commission des finances laisse l'adoption de ce budget à la sagesse de la Haute Assemblée. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et de la gauche démocratique.*)

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

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (aviation civile).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour que soient bien appréhendées les questions qui concernent directement nos différentes activités liées à l'aviation civile, un long développement de la conjoncture internationale serait indispensable. Le temps qui m'est alloué n'autorise pas ce développement. Je me permets de vous prier de vous reporter sur ce sujet à mon rapport écrit. Je dirai simplement que la situation internationale, déjà rendue difficile par les mesures américaines de déréglementation, s'est tendue à nouveau du fait notamment de la récession économique, des tensions politiques et militaires, notamment au Moyen-Orient, de la hausse du dollar et des taux d'intérêt.

Les compagnies américaines se rendant compte des risques encourus ont pris des mesures dont certaines paraissent efficaces sans qu'on puisse penser qu'elles soient exportables sur le vieux continent, notamment en France.

Je citerai, à titre d'exemple, pour les compagnies intérieures, l'utilisation d'un personnel réduit et non syndiqué et, pour les grandes compagnies, des licenciements massifs et la possibilité de se mettre en faillite, afin de répartir sur des bases nouvelles.

C'est un espoir qui va dans le sens souhaité par votre commission depuis plusieurs années.

Au cours de la dernière assemblée générale de l'I.A.T.A. — Association du transport aérien international — qui s'est tenue les 24 et 25 octobre dernier à New-Delhi, la décision a été prise de lutter contre l'anarchie des tarifs et de mettre à l'étude un système de sanctions. Il est bon de noter que ces décisions ont été prises sur la proposition d'Air France.

Dans cette conjoncture internationale mauvaise, la situation de la plupart des compagnies européennes paraît relativement meilleure, notamment au plan financier. Les compagnies ne devront pourtant pas réaliser cette amélioration à n'importe quel prix.

On peut, en effet, se poser des questions quand on prend connaissance de l'édition 1984 du guide *Egon Ronay* qui vient de paraître à Londres. Ce respectable ouvrage — dont on dit que c'est le guide Michelin britannique — n'indique-t-il pas, parlant de l'ensemble des compagnies européennes, que « le confort se dégrade, la place pour les jambes est de plus en plus réduite ; la nourriture est le plus souvent insipide, sans imagination et même dégoûtante. » (*Mouvements divers.*) Heureusement *Egon Ronay*, ce n'est pas Gault et Millau !

On peut cependant noter avec plaisir que le classement établi par les enquêteurs, apparemment sérieux, de ce guide place Air France en tête des 18 compagnies aériennes européennes testées, ce qui signifie que, sur les vols d'Air France, on peut encore très bien manger et... étendre ses jambes.

La flotte d'Air France, dont vous trouverez, dans mon rapport écrit, la composition actuelle et le nombre d'avions en commande — il s'agit essentiellement d'Airbus — a parcouru, en 1982, 161 millions de kilomètres en 239 000 heures de vol.



Pour les passagers et pour le fret, l'augmentation du trafic en 1982, d'ailleurs confirmée par les premiers résultats de 1983 que nous connaissons, est supérieure à la progression du trafic mondial. Pour le trafic international de fret, Air France se trouve au premier rang des compagnies européennes et au second rang mondial, derrière Japan Air Lines.

La mise en service, longtemps attendue, des Boeing 737 a permis la réouverture de plusieurs lignes courtes, ainsi que l'indiquait, tout à l'heure, notre collègue M. Pintat, et l'ouverture de certaines autres. C'est ainsi qu'ont été ouvertes les lignes Paris-Dublin, Nice-Munich, Metz-Strasbourg-Tunis, Montpellier-Londres.

La situation financière d'Air France s'est traduite, en 1982, par un déficit de 792 millions de francs, qui tient essentiellement à la hausse du dollar et à ses répercussions sur les dépenses d'exploitation.

Pourtant, Air France — nous l'avons vu — a mieux résisté que ses concurrents à la crise grâce à sa politique dynamique et sans faire appel aux mesures pratiquées par certaines compagnies européennes et américaines, entendez les licenciements massifs et les réductions de salaires.

L'Union des transports aériens — U.T.A. — qui, vous le savez, assure les liaisons vers l'Afrique, l'Extrême-Orient et le Pacifique, a connu jusqu'en 1981 une progression satisfaisante de ses trafics, aussi bien en passagers, d'ailleurs, qu'en fret. Toutefois la crise a touché U.T.A. comme les autres compagnies et ses résultats financiers s'en ressentent. Le fret lui-même, que la compagnie avait su largement développer, voilà quelques années, a connu, au cours du premier semestre de cette année, une régression de 4 p. 100.

La situation financière, dont nous nous plaignions à reconnaître, depuis de nombreuses années l'excellente tenue, s'est sensiblement détériorée du fait surtout du ralentissement de l'activité et de l'alourdissement des charges dû, là encore, à la hausse du dollar particulièrement sensible sur les secteurs de l'Extrême-Orient et du Pacifique.

En 1982, cette situation se traduira probablement, et ce pour la première fois dans la vie de notre compagnie privée, par un résultat d'exploitation déficitaire.

Pour faire face à cette situation, la société a cherché à faire des économies en allégeant ses effectifs par des mises à la retraite anticipée et en reportant de deux à trois ans la livraison d'un Boeing 747 commandé.

Voler avec Air Inter, c'est, pour l'essentiel, voler français sur Airbus, Mercure, Caravelle XII. Notre compagnie intérieure a bien l'intention de poursuivre dans cette voie puisqu'elle se propose d'acquérir vingt Airbus A-320. Malgré l'atmosphère économique difficile et la concurrence du T.G.V.-Sud-Est, dont nous avons déjà parlé, l'an dernier, le trafic a continué à progresser.

Le nombre de passagers, en 1982 — 9 200 000 — est en augmentation. Cependant — nous le déplorons — les lignes transversales n'assurent que 11 p. 100 du trafic global, malgré quelques progressions spectaculaires sur les lignes Nantes-Nice, Lille-Marseille, Lyon-Bordeaux, Nantes-Lyon.

Depuis cinq ans, la progression des tarifs a été, en moyenne, de 7,7 p. 100, alors que, dans le même temps, le taux moyen de l'inflation a été de 10,5 p. 100.

Grâce à une politique tarifaire intelligente, Air Inter a vu progresser sensiblement sa clientèle familiale et touristique, notamment celle des enfants — plus 10 p. 100 — des étudiants — plus 20 p. 100 — des personnes dites du troisième âge — plus 26 p. 100. On peut penser en examinant les résultats connus aujourd'hui que l'augmentation du trafic, en 1983, sera de l'ordre de 7 p. 100 et que l'on approchera de 10 millions de passagers, et ce malgré la concurrence aggravée du T.G.V.

La situation financière, sans être critique, s'est détériorée. En 1982, la compagnie a réalisé un bénéfice net de 40 millions de francs, ce qui n'est pas très satisfaisant eu égard au chiffre d'affaires qui, lui, a augmenté de près de 17 p. 100 pour atteindre 4 milliards de francs.

Les liaisons avec la Corse continuent à poser un problème particulier. Elles se présentent également comme particulièrement difficiles sur le plan financier, aussi bien, d'ailleurs, pour Air Inter que pour Air France. On peut comprendre que les Corses et leurs élus réclament avec insistance une réduction significative des tarifs, arguant, à juste titre, du fait que les insulaires ne disposent, en pratique, que de l'avion pour leurs relations avec l'hexagone.

Il faut cependant savoir qu'en 1982, les résultats d'exploitation des lignes aériennes entre la France continentale et la Corse réalisés par Air France et Air Inter se sont traduits, avant compensation et impôts, par un déficit de près de 100 millions de francs. Compte tenu des subventions allouées aux deux compagnies, la perte totale restant à leur charge s'est élevée à 20 millions de francs, en 1982, et sera probablement de 24 millions de francs, en 1983. C'est là une situation malsaine, mal ressentie par les Corses et, sans doute également, mal ressentie par les compagnies.

Existe-t-il une solution ? La commission n'en n'a pas découvert. Ce n'est d'ailleurs pas son rôle. Elle pense, cependant, que la situation de la Corse mérite un effort particulier et que, peut-être, — c'est une suggestion — un contrat de plan entre la région et l'Etat pourrait être négocié.

L'étude de cette question en commission a suscité l'intervention de nos collègues des départements d'outre-mer, — on ne s'en étonnera pas — qui se sentent, financièrement, en tout cas, encore plus éloignés de la métropole que les Corses. Notre commission ne peut, monsieur le ministre, que vous engager à chercher et à trouver une solution satisfaisante.

Depuis de nombreuses années, trop nombreuses puisque ces démarches restent sans résultat, j'attire, au nom de notre commission, l'attention du Gouvernement sur les compagnies de troisième niveau. On peut lire, dans mon rapport écrit, que ces compagnies, fort nombreuses voilà quelques années, sont réduites au nombre de douze. Pour actualiser ce rapport écrit, je précise qu'elles sont même, aujourd'hui, réduites à onze.

Le nombre de passagers transportés par l'ensemble de ces compagnies n'est pas négligeable puisqu'en 1982 il s'est élevé à près de 1 million, dont plus de 600 000 pour la seule compagnie T. A. T. — Touraine Air Transport.

Les services rendus par ces compagnies sont indiscutables, mais leur situation financière est telle qu'on peut et qu'on doit même se demander si le service sera encore rendu longtemps si des décisions ne sont pas prises.

Contrairement à Air Inter, ces compagnies bénéficient de subventions des collectivités locales, lesquelles, pressées, chaque année, d'augmenter leur participation, manifestent de plus en plus de réticences, notamment au moment où s'effectuent les transferts de compétences et de charges. Malgré ces aides, les compagnies connaissent un lourd déficit. Je citerai l'exemple de T. A. T., dont la perte d'exploitation est de 16 millions de francs, après subventions, pour un chiffre d'affaires de 690 millions de francs. Il est de plus en plus évident que la situation, aujourd'hui précaire, sera, demain, insupportable.

Et c'est à ce point de mon intervention, monsieur le ministre, que je souhaite vous interroger au nom de notre commission. Vous êtes le père de la loi d'orientation des transports aériens qui érige en principe « le droit au transport ». Faut-il encore que des dispositions pratiques soient prises pour que nous n'en restions pas au stade du principe.

Pour des raisons géographiques et pour des raisons de développement économique, seul l'avion est en mesure d'assurer ce droit au transport dans un certain nombre de cas. Je pense au Centre de la France, privé d'autoroutes et de liaisons ferroviaires, ainsi qu'aux régions périphériques pour lesquelles l'avion est le seul moyen d'attirer des industries.

Notre commission, monsieur le ministre, n'a pas de solution miracle à proposer. Elle affirme simplement mais clairement que, à son avis, il ne faut pas rechercher la solution au travers d'une pérequisition mise à la charge d'Air Inter, au prétexte que cette compagnie, contrairement à beaucoup d'autres, présente, malgré les difficultés, une situation encore saine. Cette solution, qui n'améliorerait pas le sort des compagnies du troisième niveau, détruirait, à coup sûr, l'équilibre d'une société solide.

Dès lors, quelle solution envisager ? Création d'une commission, nomination d'un chargé de mission ? Sachez, en tout cas, monsieur le ministre, que notre commission est prête à répondre à un appel de votre part.

L'aéroport de Paris a connu une légère progression en 1982. Sa situation est relativement satisfaisante puisque, pour les passagers, il se situe au septième rang mondial et au deuxième rang européen, après Londres. Pour le fret, la situation est encore plus satisfaisante, cet aéroport se maintenant à la première place en Europe avec un trafic de plus de 600 000 tonnes qui le place avant Francfort, longtemps premier, et Londres.

Cette réussite n'est pas due au hasard, mais aux investissements intelligemment programmés et réalisés, en particulier à Roissy.

Notre commission, qui s'est toujours préoccupée des difficultés rencontrées par les riverains de nos aéroports parisiens, est particulièrement heureuse de remarquer que l'effort réalisé pour l'acquisition ou l'insonorisation d'immeubles par le fonds spécial a été nettement accéléré. Nous saluons là, monsieur le ministre, en toute objectivité, un résultat de votre action puisque c'est le Gouvernement qui a décidé de porter de 66 p. 100 à 80 p. 100 la part des travaux prise en charge par ce fonds spécial. Cet effort devra, bien entendu, être poursuivi.

La situation très contrastée des aéroports de province et des départements et territoires d'outre-mer apparaît clairement dans mon rapport écrit. Je n'insisterai donc, parce que cette affaire a été évoquée, en commission, par notre président, que sur l'insuffisance notoire de la piste de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La situation de notre construction aéronautique s'inscrit dans une conjoncture internationale toujours dominée par les constructeurs américains ; la concurrence est âpre ; les clients sont moins nombreux et plus exigeants.

Ces difficultés n'épargnent pas l'Airbus dont la cadence de fabrication devra être réduite. Les achats fermes de cet appareil soulignent, cependant, son succès, puisque l'on enregistre 352 commandes fermes auxquelles il faut ajouter 97 options ; 224 appareils avaient été livrés à la fin de juillet et 222 étaient en service.

Il y aura place, dans les années 1990, pour un avion moyen-courrier destiné à remplacer les appareils vieillissants, notamment ceux de la génération des DC 9 et des Boeing 727. Airbus doit et, sans doute, peut prendre cette place avec le A-320 qui est un avion de cent cinquante à cent soixante places dont l'étude technique est prête. Des négociations financières sont en cours et, d'après les dernières informations, tout permet d'espérer qu'elles vont aboutir. Les partenaires habituels d'Airbus industrie poursuivraient leur collaboration : la France pour 34 p. 100, la République fédérale d'Allemagne pour 37 p. 100, la Grande-Bretagne pour 26 p. 100 et l'Espagne pour 3 p. 100.

Il n'est pas impossible que d'autres pays s'associent à l'opération, notamment le Canada, les Pays-Bas, l'Italie ou même l'Australie. S'il en était ainsi, on ne pourrait plus, à l'évidence, parler d'un avion européen ; mais l'important c'est la réussite.

Il n'est pas inutile de noter que cet appareil serait, en principe, équipé de moteurs C. F. M. 56.4 réalisés par la S. N. E. C. M. A. et General Electric.

Cet avion connaît, avant sa naissance, un succès encourageant puisqu'il fait déjà l'objet de quarante-deux commandes fermes et de trente-huit options de la part d'Air France, Air Inter et British Caledonian. La prise de position de la compagnie britannique est particulièrement significative quand on se souvient que, jusqu'à présent, nos voisins s'arrangeaient toujours pour participer à la construction d'Airbus sans jamais en commander.

L'Airbus A-320 est sûrement une chance pour les compagnies aériennes. C'est aussi une chance pour nos sociétés de constructions aéronautiques. L'annonce officielle du lancement de cet appareil donnerait l'espoir aux travailleurs de l'Aérospatiale dont certains, vous le savez, monsieur le ministre, vont être soumis prochainement au chômage technique, notamment dans les usines de Bouguenais et de Saint-Nazaire qui sont situées dans une région déjà particulièrement touchée par la crise de l'emploi.

De même que l'Airbus A-320 doit occuper la place qui s'offre sur le marché des moyens-courriers, l'A. T. R. 42 sera l'avion de demain pour les dessertes dites de troisième niveau. Il s'agit d'un avion de quarante à cinquante places, peu gourmand en carburant — 20 p. 100 de moins que le Fokker 27, 10 p. 100 de moins que le De Havilland D.H.C. 8 qui est aujourd'hui en développement.

A la mi-septembre de cette année, 46 commandes fermes de cet avion avaient été enregistrées, plus 14 options. Cet appareil, qui entrera en service à la fin de 1985, intéresse déjà treize transporteurs dont quatre français : Air Littoral, Brit-Air, Air Guadeloupe et Air Calédonie. L'avion du consortium franco-italien paraît donc promis à un bel avenir puisque l'on estime que les compagnies pourraient acquérir 750 appareils de ce type.

J'ai appris tout dernièrement, monsieur le ministre, que les Chinois s'intéressaient aussi à la construction de cet avion et que nous cherchions à le vendre sur ce vaste continent. Je souhaiterais que, pour l'information du Sénat, vous puissiez nous apporter des précisions supplémentaires.

La compagnie nationale de construction de moteurs d'avions, la S. N. E. C. M. A., qui s'est lancée, dès 1971, dans l'étude d'un moteur nouveau, connaît, aujourd'hui, les résultats heureux d'une décision qui apparaissait, à l'époque, aventurée aux yeux de certains. Dans toutes les techniques de pointe — l'aviation en est une — l'aventure, le risque restent, par définition, à l'origine de la réussite. Il faut aujourd'hui développer les programmes de l'Airbus A-320 et de l'A.T.R. 42.

La S. N. E. C. M. A. a eu raison de tenter l'aventure du C.F.M. 56. Le marché de ce réacteur a réussi en effet trois percées significatives : la remotorisation des D.C. 8 et des ravitailleurs en vol K.C. 135 ; l'équipement des Boeing 737-300 ; la motorisation de l'Airbus A 320.

On parle peu, et c'est sans doute dommage, du succès de notre construction aéronautique dans le domaine des hélicoptères, sans doute parce qu'on croit, à tort, que ces engins connaissent surtout des utilisations militaires. Au contraire, 90 p. 100 des hélicoptères sont utilisés à des activités industrielles, commerciales et touristiques.

Notre industrie fabrique essentiellement : l'Ecureuil ; le Dauphin ; le Super-Puma.

Je ne m'étendrai pas sur les raisons, incomprises par moi en tout cas, qui ont conduit les parrains inconnus à découvrir ces appellations.

L'Ecureuil A.S. 350 a été commandé à 921 exemplaires dont 686 sont déjà livrés. L'Ecureuil A.S. 355, doté de deux turbomoteurs, a fait l'objet de 271 commandes ; 267 appareils ont été livrés, presque tous sur le marché civil. Le Dauphin S.A. capable de transporter treize passagers a été livré au nombre de 137 sur une commande de 354. Le Super-Puma qui est nettement plus puissant est vendu à 132 exemplaires dont 73 ont été livrés.

Je n'ai pas pu résister, mes chers collègues, dans la zone d'ombre que nous connaissons au plaisir de vous faire part de ces informations qui démontrent que, sur ce plan, l'Aérospatiale se porte bien puisqu'elle se situe au deuxième rang mondial, derrière Sikorsky.

Le chiffre d'affaires de la division hélicoptères s'élève à 4 300 millions de francs dont 80 p. 100 à l'exportation.

Des hélicoptères français qui s'envolent vers l'étranger, ce sont des devises qui rentrent.

Je vous ai rendu, monsieur le ministre, au cours de cet exposé, quelques hommages que vous méritez.

Notre commission a étudié de près la situation de notre aviation civile avec ses zones de lumière et ses zones d'ombre. C'est à la suite de cet examen, qu'à la majorité de ses membres, elle a décidé de laisser au Sénat le soin et la responsabilité de s'exprimer dans sa sagesse. (*Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique, de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. C. D. P.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dreyfus-Schmidt, rapporteur spécial.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (routes).** Monsieur le président, ces observations, que je présente au nom de la commission des finances, concerne les routes et un autre domaine autrefois rattaché à la direction des routes, mais qui a maintenant sa propre direction : la sécurité et la circulation routières.

Pour s'y retrouver dans ce budget, il faut tenir compte de l'affirmation du caractère interministériel de la délégation à la sécurité routière, dont les crédits sont dorénavant transférés au budget du Premier ministre, et de la suppression de l'établissement public appelé « Service national des examens du permis de conduire », qui a pour conséquence d'intégrer le personnel de ce service dans l'administration de l'Etat. Ainsi, les crédits affectés à cet organisme figurent pour partie au budget du ministère de l'intérieur, pour partie au budget du ministère des transports.

Il faut aussi prendre en compte, pour l'ensemble du budget consacré aux routes, les différentes tranches du fonds spécial de grands travaux qui abondent de manière très importante — la deuxième tranche était de 980 millions de francs, la troisième devrait être comprise entre 500 millions et un milliard de francs — les crédits dépendant du ministère des transports.

Il faut également y ajouter les concours des collectivités locales. A cet égard, nous verrons ce que seront les contrats de Plan Etat-région, en espérant, bien sûr, qu'il n'y aura pas d'annulation de crédits en cours de route et aussi que les régions pourront suivre l'effort de l'Etat.

Enfin, pour avoir une idée juste de ce que représente les crédits, il faut procéder à une comparaison avec les années antérieures ; en effet, bien qu'une diminution de crédits puisse inquiéter à première vue, il est compréhensible, lorsque des efforts importants ont été faits dans un domaine, au cours des années antérieures, que les crédits nouveaux soient affectés à d'autres réalisations.

Cela m'amène à examiner très rapidement les grandes orientations du budget, en ce qui concerne, d'une part, les routes et, d'autre part, la sécurité et la circulation routières.

L'ensemble du budget des routes, comme d'ailleurs le budget de l'Etat, est augmenté de 6,3 p. 100. Le développement du réseau national est quelque peu freiné par rapport à ce qu'il a été lors des deux dernières années ; mais, précisément, des augmentations très importantes étaient intervenues, ce qui explique que ce ne soit pas le cas cette année, encore qu'il faille tenir compte aussi des tranches du fonds spécial de grands travaux.

Les crédits sont non pas diminués, mais en nette augmentation, en ce qui concerne les études et les autoroutes. A cet égard, comme le rappelait M. le ministre, le schéma directeur est actuellement en discussion devant les régions. Le Franc-Comtois que je suis espère bien que des observations importantes en résulteront, notamment au sujet du vide qui existe sur le schéma directeur, par exemple entre Troyes et Belfort.

Le schéma directeur prévoit la construction de 1 380 kilomètres d'autoroutes nouvelles. Sur ce total, 166 kilomètres seront réalisés en 1984. L'établissement public « Autoroutes de France » permettra d'assurer la péréquation des ressources des différentes sociétés d'économie mixte tandis que les sociétés privées se trouvent, l'une après l'autre, ramenées dans le giron de l'Etat, si j'ose dire ; c'est justice car, si ces sociétés ont permis à un moment donné un développement du réseau autoroutier, elles ont eu, pour la plupart, l'inconvénient de recourir aux avances de l'Etat en vertu de garanties, alors que les remboursements ne suivaient jamais. A cet égard, il est évident qu'en raison de la masse des dettes des sociétés autoroutières, qui s'élève encore à 60 milliards de francs et avec un remboursement annuel d'environ 6 milliards de francs, il faudra attendre encore longtemps — dix ans au moins — pour voir l'objectif de la suppression des péages réalisé.

S'agissant de l'entretien du réseau national, un effort important est fait puisque les crédits de paiement sont en augmentation de 11 p. 100. C'est évidemment une politique cohérente qui consiste à entretenir le réseau dans le même temps qu'on le développe.

En ce qui concerne la sécurité routière, là aussi un effort important est fait, conformément d'ailleurs à ce que prévoit le IX<sup>e</sup> Plan. M. le ministre nous a rappelé l'hécatombe — quelque 12 000 morts par an. Elle va en diminuant, notamment sur les autoroutes, grâce aux efforts qui sont faits en direction des motocyclistes. Evidemment, il faut tenir compte de l'augmentation de la circulation.

En matière de sécurité routière, deux opérations sont mises en place.

La première consiste à réagir — c'est d'ailleurs le nom du programme — devant un accident et à effectuer une enquête approfondie, qui associe les techniciens et les usagers pour en tirer les conséquences et sensibiliser l'opinion, précisément pour qu'elle réagisse.

La seconde opération a pour nom de baptême : « Objectif moins 10 p. 100 ». Elle associe les collectivités locales qui viennent aider volontairement l'effort de l'Etat, afin de faire disparaître, en particulier, « des points noirs ». De nombreux départements, de nombreuses communes ont, d'ores et déjà, accepté de participer à cette opération. Le Sénat lui-même, très sensible à ce problème, vient de mettre en place, voilà

quelques jours, sous l'impulsion de notre collègue M. Bonduel, un intergroupe sur la sécurité routière qui se promet, monsieur le ministre, de collaborer étroitement avec vous pour rechercher l'ensemble des moyens qui permettront de combattre ce véritable fléau, qui tue et blesse sur nos routes.

Monsieur le ministre, vous avez également prévu de remettre sur le chantier la formation et des conducteurs et des moniteurs. Cela paraît, en effet, nécessaire.

S'agissant de la circulation, des crédits sont prévus pour l'exploitation routière et pour l'information.

Après avoir examiné l'ensemble de ce budget, monsieur le ministre, la commission des finances a décidé de s'en rapporter à la sagesse du Sénat. Nous ne doutons pas que celle-ci en effet se manifeste. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur celles de la gauche démocratique.*)

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

**M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (voies navigables).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances a examiné avec intérêt le budget des voies navigables. Elle a d'abord reconnu que le montant des crédits s'était amélioré, entre 1981 et 1983, d'environ 42 p. 100. En revanche la commission s'est inquiétée de la faible part du trafic fluvial dans le trafic total, par rapport aux pays voisins. Elle l'explique par une série de raisons : faiblesse des investissements antérieurement consentis, vétusté des réseaux, de raccordement insuffisant au réseau européen.

La commission a donc apprécié, après avoir noté les atouts que présentait ce type de transport, les mesures proposées par le Gouvernement et par vous-même, monsieur le ministre. Elle s'est félicitée notamment de la mission confiée à M. Grégoire dont le rapport final comporte des conclusions très intéressantes.

Le rapport Grégoire propose de développer le trafic par voie fluviale. Il propose l'entretien et la restauration du réseau Freycinet, l'achèvement des grandes opérations en cours, le lancement d'opérations nouvelles, l'aménagement des vallées et la réorganisation de la profession. Il évoque aussi la nécessité de préserver le potentiel de notre pays pour la navigation de plaisance.

La commission a ensuite procédé à l'examen des crédits. Les besoins sont tels en ce domaine qu'un plan et peut-être deux ne suffiraient pas à atteindre les objectifs fixés par le rapport Grégoire.

Je citerai quelques chiffres : la liaison Seine—Nord, coût : 6 milliards de francs ; la liaison Saône—Rhin, coût : 12 milliards de francs et la liaison Saône—Moselle, coût : 13 milliards de francs. Le Mosellan que je suis pourrait y ajouter les crédits nécessaires pour mettre en état les voies navigables de sa région : 200 millions de francs pour le réseau Freycinet, 600 millions de francs pour la liaison Frouard—Dombasle et 200 millions de francs pour le parachèvement de la Moselle.

Ces chiffres, monsieur le ministre, mes chers collègues, indiquent l'ampleur des efforts budgétaires qu'il faudra consentir pour traduire dans la réalité les propositions du rapport Grégoire.

J'ai indiqué, monsieur le ministre, à la commission, que le budget de 1984 permettrait d'assurer la continuité des actions déjà engagées, qu'il s'inscrivait sans doute dans le cadre de la rigueur, mais qu'il préservait les orientations principales. Le budget pour 1984 permet des efforts en faveur des secteurs jugés prioritaires. Il permet également la mise en œuvre au quotidien d'une véritable politique à l'égard des infrastructures et de la profession.

Ce budget, vous l'avez indiqué vous-même, doit être apprécié en ajoutant aux chiffres indiqués dans le rapport, et que je ne reprendrai pas, 150 millions de francs financés par le Fonds spécial des grands travaux.

La commission a ensuite examiné les mesures principales que l'on pouvait réaliser en 1984 : restauration du réseau Freycinet, poursuite d'opérations engagées, notamment le raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables, poursuite des travaux sur le canal du Rhône, liaisons avec la Belgique, dérivation de Mâcon, début aussi de travaux sur l'axe Saône—Rhin par la réalisation d'un chantier à Niffer.

Les crédits pour 1984 permettent l'amorce d'opérations nouvelles, comme le barrage Heraut sur l'Aisne, entre Compiègne et Soissons, premier pas de la réalisation de la liaison de Soissons à Reims ou la restructuration de la profession de la batellerie. Les difficultés que rencontrent les artisans marinières sont grandes, vous les avez signalées tout à l'heure, monsieur le ministre. Les mesures mise en œuvre, dont la création de la chambre nationale de la batellerie artisanale, devraient permettre à la profession de mieux s'organiser et de mieux prendre en compte ses besoins.

Nous avons enfin examiné des questions qui étaient en suspens. Nous avons évoqué le fonctionnement de la compagnie nationale du Rhône, la liaison Rhin—Rhône et ses problèmes d'acquisitions foncières, les crédits nécessaires pour la protection des berges, le devenir de la branche lorraine de la liaison Saône—Rhin.

J'ai alors suggéré à la commission d'adopter les crédits du budget des voies navigables car les mesures proposées vont dans le sens de la continuité des efforts engagés. La majorité de la commission des finances a préféré s'en remettre à la sagesse du Sénat. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes ainsi que sur plusieurs travées de la gauche démocratique — M. Descours Desacres applaudit également.)*

**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).** Je vous demanderai tout d'abord, monsieur le président, d'avoir un peu d'indulgence puisque, rapportant au nom de la commission des affaires économiques à la fois le budget des routes et celui des voies navigables, vous comprendrez facilement que je dépasse un peu le temps de parole qui m'est imparti.

Monsieur le ministre, les objectifs que s'est fixés le Gouvernement en matière de transports et qui comptent parmi les grandes priorités du IX<sup>e</sup> Plan me paraissent tout à fait conformes aux besoins et aux souhaits des Français.

Vous voulez favoriser la recherche et l'innovation, vendre mieux la France à l'étranger et réduire notre dépendance énergétique, réussir la décentralisation et améliorer la sécurité et la qualité de vie des Français.

Or, si ces intentions sont tout à fait louables, l'analyse des moyens financiers mis en œuvre pour concrétiser ces objectifs semble montrer un manque d'équilibre par rapport aux besoins réels, notamment celui des infrastructures routières.

Si votre budget des transports augmente globalement de 11,25 p. 100 en moyens d'engagement et de 8,5 p. 100 en moyens de paiement, la part seule de la S. N. C. F., cela a été observé tout à l'heure, étant en progression de 18,4 p. 100, il est facile de conclure que ce seront les autres secteurs d'activités qui seront sacrifiés à son profit et plus particulièrement, hélas ! le réseau routier.

Les autorisations de programme pour le budget des routes ne progressent que d'un peu plus de 6 p. 100, c'est-à-dire qu'elles diminuent de 3 p. 100 en francs constants par rapport à 1983.

Mais cela serait relativement peu important si l'évolution des crédits de paiement n'était encore plus défavorable puisqu'ils diminuent de 3,2 p. 100 en francs courants, ce qui donne un peu plus de 12 p. 100 en francs constants, de sorte qu'il est difficile d'apprécier quel sera le taux de réalisation du budget pour 1984. Chacun sait que les autorisations de programme peuvent s'échelonner sur deux exercices alors que les crédits de paiement sont plus stricts dans l'exercice en cours.

Les disparités existantes entre les différents modes de transport illustrent une certaine conception de la notion originale du « développement harmonieux et complémentaire des différents modes de transports », qui, conformément à l'article 3 de la loi d'orientation des transports intérieurs, devait être assuré.

Si ce phénomène devait se renouveler dans les années à venir, il serait particulièrement grave car il se traduirait dans la réalité par un grignotement progressif de la masse budgétaire accordée à la réalisation des travaux urgents et au report de ceux-ci sur les années suivantes, c'est-à-dire, en clair, à un ralentissement de cette branche d'activités. Toutefois, monsieur le ministre, vous pensez que ces difficultés peuvent être palliées par un apport complémentaire du fonds spécial de grands travaux. Mais il convient de rappeler que malgré l'enveloppe supplémentaire de 1 250 millions de francs consentie en 1983 à ce titre, les annulations et les blocages des crédits budgétaires

intervenus en cours d'année n'ont pas permis d'utiliser la totalité des dotations initiales et n'ont pas favorisé totalement la relance de ce que l'on appelle l'effort routier. Cet argument manque un peu de crédibilité pour être accepté. De telles réductions budgétaires ne seront pas sans conséquences directes sur le ralentissement de l'amélioration de notre réseau routier et se traduiront sans doute par une aggravation qualitative.

Le programme de développement des infrastructures se trouve un peu sacrifié. Le programme autoroutier qui prévoyait de construire 500 kilomètres d'autoroutes par an entre 1977 et 1985 est en perte de vitesse constante depuis 1981, année où l'on avait enregistré la mise en service de 470 kilomètres d'autoroute alors qu'on n'en a construit en 1982 que 218 kilomètres en 1983, 170 kilomètres et que les prévisions pour 1984 n'atteignent que le chiffre de 166 kilomètres.

Ce phénomène regrettable ne peut qu'amplifier le retard de notre pays par rapport à nos pays voisins et nous conduit progressivement à un état de sous-équipement dans ce domaine.

Le projet de schéma directeur des grandes liaisons d'aménagement du territoire, qui servira de base à la programmation autoroutière pour le IX<sup>e</sup> Plan et qui est soumis à la consultation des régions, prévoit, en effet, il faut le dire, 1 380 kilomètres d'autoroute et 1 600 kilomètres de prolongements, mais ce nouveau schéma, pour intéressant qu'il puisse être, n'en est pas moins en retrait par rapport au programme de 1977 et ne prévoit aucun calendrier de réalisation.

C'est pourquoi il nous semble, monsieur le ministre, indispensable de préciser la réalisation des objectifs et d'assortir ce schéma directeur d'un calendrier de financement et de mise en service, faute de quoi il paraîtrait dépourvu de la plus élémentaire efficacité et ne servirait qu'à masquer une aggravation de la situation.

Ainsi certains projets en cours risquent d'être ralentis et, en tant que Picard, je prendrai pour exemple l'extension de l'autoroute A 26 — qui m'est chère, vous le savez — dont les travaux viennent de commencer entre Cambrai et Saint-Quentin, pour la plus grande satisfaction de tous. Mais, dans cette région, aucun calendrier n'est prévu pour la poursuite de la liaison Saint-Quentin-Reims vers l'autoroute A 4. Or, vous le savez, la rentabilité des autoroutes est liée à leur continuité, c'est-à-dire que si elles s'arrêtent — pardonnez-moi l'expression — en « cul-de-sac », elles sont très déficitaires.

Le chapitre consacré au réseau routier national et à la voirie urbaine se trouve lui aussi gravement amputé de ses moyens financiers, puisque les crédits de paiement pour les investissements routiers sont en régression de 19,1 p. 100 par rapport à 1983, soit de près d'un quart de leur valeur réelle.

Faut-il voir dans ces coupes claires un désengagement supplémentaire de l'Etat et la volonté de transférer ces dépenses routières aux collectivités locales ?

Si c'est de cette façon que vous entendez réussir la décentralisation, il ne me semble pas que ce soit la meilleure et la plus réaliste des solutions car il est à craindre et à redouter que les régions et les départements, les collectivités locales mêmes, ne puissent faire face à ces charges nouvelles et que notre réseau routier se trouve à très court terme non pas à l'état d'abandon mais en voie de diminution qualitative.

Aussi souhaiterions-nous être assurés que les programmes d'action prioritaires qui permettraient aux régions d'améliorer leur infrastructure routière ne fassent pas les frais de la rigueur de ce budget.

L'effort entrepris depuis quelques années en menant une politique d'accords Etat-région a, en effet, permis à des régions telles que la Bretagne, le Massif Central ou la région Sud-Ouest de se doter d'un équipement routier appréciable.

Il convient de rappeler que cet équipement est déterminant pour le développement économique des régions concernées. Mais cet effort serait rendu vain s'il n'était poursuivi et si l'Etat devait à l'avenir, au nom d'une politique contractuelle avec les collectivités territoriales, réduire sa participation au détriment des régions.

Or, dans l'état actuel des choses, il est inquiétant de constater que les programmes d'action prioritaires ne sont pas encore établis pour l'année 1984.

En ce qui concerne le programme d'entretien, les crédits destinés à la rénovation des ouvrages d'arts semblent, je le

ôte au passage, nettement insuffisants pour faire face aux nécessités puisqu'ils n'augmentent que de 6,2 p. 100 en dépit des besoins urgents de rénovation. Si nous voulons éviter de compromettre l'avenir de notre patrimoine routier, il nous paraît indispensable de connaître d'une façon précise les besoins réels en matière de rénovation de ces ouvrages pour éviter les accidents qu'on a connu voilà quelque temps, en établissant un inventaire précis et un programme en fonction des priorités, pour l'entretien des ouvrages d'arts existants.

En matière de sécurité, si celle-ci ne se limite pas seulement aux aspects budgétaires, il faut tout de même reconnaître que la qualité du réseau routier intervient pour beaucoup dans l'objectif que vous vous êtes fixé « de rendre la route plus sûre » et, sur ce point, je ne vous cacherai pas mon inquiétude.

En ce qui concerne le lancement des programmes R.E.A.G.I.R. et des programmes « objectif moins 10 p. 100 », qui traduisent, certes, votre volonté de mener des actions de prévention dont il faut se féliciter, il faudra attendre quelque temps pour mesurer l'effet réel de ces initiatives car on ne sait encore comment se concrétiseront ces programmes et avec quels moyens.

Mais votre volonté d'innovation ne semble pas s'appliquer au projet de réforme du permis de conduire que vous aviez évoqué l'année dernière. Or, si la formation des conducteurs doit être revue, il serait intéressant de connaître vos intentions à ce sujet.

Ma conclusion sur ce budget des routes portera essentiellement sur les conséquences prévisibles d'un tel budget sur des secteurs d'activité qui vont être particulièrement touchés tels que les transports, les bâtiments et les travaux publics.

Vous avez choisi de favoriser un mode de transport. Nul ne met en doute que cette société qui va en bénéficier a su faire preuve de qualités novatrices et nul ne conteste que vous vouliez favoriser l'innovation et la recherche.

Mais il particulièrement dangereux de miser sur un seul secteur d'activité, car, croyez-vous, monsieur le ministre, que toutes les entreprises qui seront mises en difficulté à cause de la réduction des dépenses publiques auront les mêmes chances d'innover, de fabriquer des produits nouveaux et d'exporter ?

Le secteur des travaux publics, est-il besoin de vous le rappeler, est dans une situation alarmante : 30 000 emplois ont été perdus en 1983 et le carnet de commande est le plus bas jamais constaté.

Le recul des investissements routiers compromet le dynamisme et la compétitivité d'entreprises qui ont fait leurs preuves. Ce sont une fois de plus des milliers d'emplois qui se trouvent menacés.

Le budget que vous nous présentez ne pouvant satisfaire ni les usagers ni les secteurs de l'économie concernée, il ne peut recevoir notre approbation.

S'agissant du budget consacré aux voies navigables, celui-ci fait apparaître, pour la seconde année consécutive, un effort de redressement, qu'il faut noter, pour tenter de rattraper le retard accumulé depuis près d'une décennie dans ce domaine, je ne cesse de le dire depuis des années.

Pour 1984, c'est une enveloppe de 558 millions de francs qui est réservée à la voie d'eau, dont 160 millions de francs au titre du fonds spécial de grands travaux, contre 492 millions de francs en 1983.

Cette sensible augmentation semble *a priori* satisfaisante, à condition toutefois d'obtenir l'assurance formelle d'un déblocage complet du fonds spécial de grands travaux. Or ce fonds, dans un récent passé, a rarement été entièrement utilisé, je l'ai dit précédemment, pour des raisons liées à la conjoncture économique et l'on peut craindre qu'en 1984 il n'en soit de même.

Par ailleurs, la comparaison de ces chiffres avec ceux qui ont été exprimés dans le rapport Grégoire ternit quelque peu notre relatif optimisme.

Les hypothèses financières retenues par la commission Grégoire permettent d'apprécier la valeur des investissements pouvant être réalisés durant l'exécution du IX<sup>e</sup> Plan. A cet effet, cinq hypothèses ont été proposées dont seules les deux plus hautes permettraient de réaliser, dans un avenir relativement proche, trois liaisons interbassins, et, par conséquent, de disposer d'un véritable réseau à grand gabarit raccordé au réseau européen. Ces liaisons offriraient ainsi au transport fluvial la possibilité de développer sa part du marché dans l'ensemble des transports nationaux et internationaux.

Mais le montant annuel de ces deux hypothèses est estimé à 1 200 ou 1 500 millions de francs, ce qui suppose le triplement des moyens actuels.

L'hypothèse n° 3, d'un montant annuel fixé à 900 millions de francs, correspondrait à peu près à l'effort consenti par l'Etat et les collectivités locales pour les voies navigables entre 1960 et 1974.

Cette variante, qui paraît la plus plausible, permettrait la réalisation d'un franchissement du seuil dans un délai assez raisonnable ; elle serait, comme l'indique le rapport, la première à donner une chance au transport fluvial de maintenir sa place dans le système des transports.

L'hypothèse n° 2 permet à peine d'espérer une liaison interbassins vers l'an 2000.

Quant à l'hypothèse n° 1, c'est la plus basse des hypothèses, mais c'est aussi celle qui semble retenue aujourd'hui, puisque les chiffres, fonds spécial de grands travaux compris, correspondent, à 10 p. 100 près — peut-être un peu plus — à ceux qui sont proposés par le budget pour 1984 ; elle ne permet pas, selon l'expression même des rapporteurs, de réaliser, à un horizon ayant un sens économique, un seul franchissement de seuil.

Tout au plus permet-elle la restauration du réseau ancien et l'achèvement des opérations déjà engagées, ce qui est un peu faible, reconnaissez-le !

Les chiffres montrent, à l'évidence, que vous avez retenu l'hypothèse minimale du rapport Grégoire : cela ne saurait donc traduire la volonté de développement qu'évoquait le communiqué du conseil des ministres du 1<sup>er</sup> juin, consacré au schéma directeur des voies navigables.

Ainsi, malgré certaines mesures économiques et sociales contenues dans ce budget en faveur de la batellerie artisanale et concernant les attentes à l'affrètement, l'aide à la cale vétuste, l'aide à la modernisation du matériel, au développement de l'activité commerciale et à la formation professionnelle, malgré des efforts significatifs en faveur de la réforme sur la réglementation du transport fluvial et de l'amélioration des structures de la profession, ce budget est loin de répondre aux espoirs qu'avait fait naître le rapport Grégoire sur le schéma directeur des voies navigables et sur sa réalisation.

On peut également craindre que les contrats de plan Etat-régions ne comportent des engagements financiers obligeant les régions et les collectivités à un nouvel effort qui ne ferait qu'aggraver les transferts de charges déjà nombreux actuellement.

Je souhaite, pour ma part, que la seconde loi de Plan fasse disparaître les craintes qui sont autant les miennes que celles de nombreux de mes collègues.

Telles sont les observations que je me devais de vous présenter après l'étude de ces deux budgets.

Je conclurai en disant au Sénat que même si le budget des voies navigables se situe à un niveau moins médiocre que celui des routes, aucun des deux ne marque une réelle volonté de rattraper notre retard, aucun d'eux ne privilégie assez les investissements.

C'est pourquoi, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, il ne me paraît pas possible de proposer au Sénat un avis favorable sur le budget des routes comme sur celui des voies navigables. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'U.C.D.P. ainsi que sur plusieurs travées de la gauche démocratique.*)

**M. André Méric.** Le contraire nous eût étonnés ! (*Rires.*)

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je m'efforcerais d'être bref, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord remercier tous les rapporteurs pour l'important travail qu'ils ont accompli et me féliciter — c'est bien légitime — des satisfactions qu'ils ont exprimées à l'égard de la politique gouvernementale. Je les remercie également pour leurs propositions, leurs observations, voire parfois leurs critiques, qui peuvent être utiles pour le développement de cette politique. Je suis très heureux de relever que toutes ces observations, les satisfactions exprimées, notamment, proviennent — ce qui est normal, mais ne va pas pour autant nécessairement de soi — des rangs de la majorité présidentielle, mais aussi d'autres rangs, avec les rapporteurs qui viennent de se succéder à cette tribune.

J'observe en particulier que notre volonté de développer une politique sérieuse et réaliste qui soit en même temps capable d'apporter des solutions aux problèmes qui se posent de manière très concrète a été relevée.

S'agissant, par exemple, d'Air France, il est vrai que, grâce à l'introduction des Boeing 737, cette compagnie a déjà pu — et ce n'est pas fini — reconquérir un certain nombre de dessertes qu'elle avait dû abandonner ou sous-traiter. Elle a pu ainsi apporter du travail à un nombre important de pilotes nouveaux, et donc d'améliorer sa situation.

Il est également vrai que, pour Concorde — contrairement à ceux qui avaient considéré que le choix ne se posait qu'entre l'abandon ou le gouffre financier — les efforts de rationalisation accomplis ainsi que les initiatives visant à développer les charters ont été tels qu'en 1983 nous pouvons d'ores et déjà prévoir que non seulement ce type d'appareil ne subira pas de déficit d'exploitation — compte tenu, naturellement, des charges financières — mais qu'il connaîtra sans doute un léger excédent d'exploitation. C'est tout de même intéressant, d'autant que, contrairement à ce que je crois avoir entendu, la situation d'Air France en 1983 ne devrait pas être déficitaire : selon les données dont je dispose, elle devrait approcher l'équilibre financier, et donc améliorer sa situation. Cela mérite d'être souligné, ainsi que l'a d'ailleurs fait M. Bernard Legrand.

J'ajoute que la dotation en capital de 500 millions de francs qui était prévue sera versée. La décision vient d'être prise concernant les 150 millions de francs — seule cette somme était mentionnée dans le contrat d'entreprise — restant à verser. L'Etat versera 500 millions de francs et assumera donc pleinement ses responsabilités à l'égard de cette entreprise.

Cela dit, m'en tenant simplement aux faits et sans développer de commentaires supplémentaires, je tiens à relever quelques affirmations parce que j'estime que c'est nécessaire pour la clarté de la suite du débat.

Ainsi, pour ce qui est du budget de l'aviation civile, l'un d'entre vous a relevé une baisse des crédits effectivement dégagés en 1983 et, du coup, s'est inquiété pour 1984. Cette décision de régulation générale a effectivement été prise par le Gouvernement, dont l'objectif est la gestion attentive des crédits publics au fur et à mesure que se manifestent les besoins.

Le budget de l'aviation civile a donc subi les conséquences de cette régulation.

Cependant, je tiens à souligner que nous n'avons pas eu besoin de dégager certaines des dépenses prévues. Ainsi en est-il des crédits nécessaires au lancement éventuel de l'A 320 et du moteur correspondant, le C.F.M. 56. Ce lancement n'est pas intervenu jusqu'ici et nous n'avons donc pas eu besoin de dégager les crédits correspondants. Mais les décisions prises, je tiens à le dire, n'ont en rien affecté le développement des programmes en cours, auxquels nous avons pu faire face normalement.

Pour ce qui est de 1984, je regrette sincèrement que l'un des rapporteurs — M. Pintat, je crois — ait pu dire que nos propositions ne manifestent pas une volonté claire de lancer l'A 320. Dans un moment aussi délicat, il n'est ni souhaitable ni même convenable de mettre en doute la volonté du Gouvernement à cet égard, d'autant que cela ne correspond pas du tout à la réalité.

Vous dites que rien n'a été décidé pour l'A 320. Comment et par qui la décision aurait-elle été prise ? Personne ne peut ignorer que celle-ci ne relève pas du seul gouvernement français ni des seules entreprises françaises ! Pour Airbus, nous faisons partie d'un consortium comprenant la République fédérale d'Allemagne, la Grande-Bretagne et, pour une petite part, l'Espagne. Il est bien évident que les décisions du groupement d'intérêt économique Airbus ne peuvent être prises que par l'ensemble des partenaires !

Ainsi, le soutien au développement est de la compétence des gouvernements correspondants.

J'ai entendu parler d'action énergique à mener auprès de la Grande-Bretagne. On voudrait que je mette les pieds dans les chaussettes de Guillaume le Conquérant et que je parte à l'assaut de Mme Thatcher ! (Rires.)

Un sénateur à droite. Attention ! c'est une dame de fer. (Sourires.)

M. Charles Fiterman, ministre des transports. Cela comporterait peut-être quelques avantages, mais je ne crois pas que ce soit la bonne solution.

Mais nous conduisons l'action énergique que vous réclamez, et lorsque je dis « nous », je fais allusion non pas seulement au Gouvernement, mais également au G.I.E. Airbus, à ses dirigeants, aux industriels. Je peux ainsi vous dire avec satisfaction que non seulement nous avons enregistré des commandes d'Air France, d'Air Inter et de British Caledonian, mais qu'une commande supplémentaire est d'ores et déjà enregistrée, et que j'espère même qu'une ou plusieurs autres — ce n'est pas impossible — viendront s'y ajouter. En tout cas, si mes chiffres sont exacts, nous en sommes actuellement à 88 commandes et options.

Voilà l'état réel du dossier. Il mûrit de bonne façon et nous approchons sans aucun doute des décisions. En tous cas, la volonté du Gouvernement français est tout à fait claire et ne peut être mise en doute.

J'ajoute encore, pour répondre à M. Legrand, que le programme de l'A.T.R. 42 se développe bien. Vous avez évoqué, monsieur le rapporteur, les possibilités d'une coopération avec la Chine. Je peux vous dire à cet égard qu'un accord de principe a été signé en juillet à Pékin entre les autorités chinoises et le consortium franco-italien qui développe l'A.T.R. 42. Les techniciens de l'usine de Xian, à qui a été confié ce dossier, sont actuellement en France pour négocier la part de production attribuée à la Chine. Ils seront la semaine prochaine en Italie et nous avons donc des raisons de penser que cet accord de partage de production devrait être signé dans les premiers jours de décembre. Bien entendu, avançant dans cette direction, nous ne perdons pas de vue les immenses possibilités du marché chinois pour un tel type d'appareil.

Enfin, pour ce qui concerne le troisième niveau, vous avez relevé la complexité des problèmes qui se posent dans ce secteur. Il est bien évident qu'il faut répondre aux besoins, mais que personne, et surtout pas le Gouvernement, ne peut s'engager à ce que chaque ville française de 30 000 ou de 50 000 habitants dispose d'un aéroport et d'une ligne aérienne. Ce n'est pas possible ! Mais j'ai demandé à deux ingénieurs généraux compétents, MM. Funel et Villiers, d'effectuer une étude sur les problèmes du transport aérien, notamment sur cette question. Leurs conclusions, très pertinentes, ont commencé à recevoir un début d'application, en particulier avec la recherche d'une meilleure complémentarité entre Air Inter et les petites compagnies pour créer un maillage, un réseau, un ensemble de dessertes qui soit le plus rationnel possible au meilleur coût possible et qui réponde à l'attente des différentes régions.

J'ajoute, puisque vous avez parlé des régions périphériques, que nous n'excluons pas, dans certains secteurs où il paraît difficile de remplacer l'avion, d'accorder des aides par le canal de la D.A.T.A.R. C'est une forme de soutien à l'aménagement et au développement de ces régions.

Enfin, vous avez bien aimablement suggéré que la commission compétente du Sénat me fasse part de ses propositions et de ses réflexions dans ce domaine. Je suis tout à fait ouvert à ces contacts, à ces réflexions et à ces propositions éventuelles. Je les attends et je ne manquerai pas de les étudier attentivement.

Je traiterai maintenant de la S.N.C.F. sans pour autant revenir sur ce que j'ai déjà dit. On a parlé de charges trop lourdes et injustifiées.

Elles sont sans aucun doute trop lourdes et je suis le premier à le regretter car je préférerais que cette entreprise soit dans une situation meilleure.

Mais cette lourdeur des charges pour 1984 tient essentiellement — comme je l'ai démontré — à la contribution exceptionnelle qui résulte d'un endettement excessif et des charges financières correspondantes.

Il n'est donc pas correct de prétendre que cette entreprise se trouve confrontée depuis 1981 à ce problème d'endettement. En effet — et je le dis calmement — aucun observateur, aucun gestionnaire sérieux ne pourrait défendre un tel point de vue.

La S.N.C.F. est une sorte de pétrolier géant. Or, chacun sait qu'un pétrolier de 500 000 tonnes ne peut changer rapidement de cap en raison de sa force d'inertie. Nous devons disposer d'une période suffisante pour effectuer les modifications nécessaires.

Cette entreprise n'a pas reçu de dotations publiques pour ses investissements, y compris pour le T.G.V. — ce qui est un comble ! — elle a donc été conduite à recourir à l'endettement et nous devons aujourd'hui faire face à cette situation. On ne peut donc parler de croissance inexplicite de l'endettement et des charges financières.

Je tiens à souligner que, sans cette explosion des charges financières, il n'y aurait pas de déficit de la S. N. C. F. En effet, — et nous avons fait les calculs — si les bases actuelles de contribution de l'Etat avaient été adoptées dès 1974, il n'y aurait pas aujourd'hui de déficit de la S. N. C. F. Tels sont les faits.

On a également prétendu que ces charges sont injustifiées. Lesquelles le sont ? S'agit-il des infrastructures ?

J'observe que l'Etat ou les collectivités territoriales apportent leur contribution à toutes les infrastructures, qu'elles soient fluviales ou routières, et il serait paradoxal que le seul domaine qui ne bénéficie pas de contributions publiques soit celui du transport ferroviaire. Pourquoi en serait-il ainsi ? Cette démarche est donc tout à fait légitime.

Les investissements sont-ils injustifiés ? Ils représentent pour le T. G. V. 30 p. 100, mais j'ai également parlé d'endettement dans ce domaine. Préfère-t-on alourdir ce dernier ? Cette contribution me semble donc raisonnable.

Les tarifs sociaux sont-ils injustifiés ? J'attends des propositions pour réduire la contribution de l'Etat en la matière ; elles m'intéresseraient beaucoup.

Je traiterais maintenant des retraites. On ne peut pas rendre cette entreprise responsable du fait qu'elle compte 250 000 actifs et 450 000 retraités. Cela tient à l'évolution des effectifs dans le passé. La contribution qui est demandée à l'entreprise s'élève maintenant à 35 p. 100. Elle est cependant raisonnable même si elle est supérieure, et Mme Rapuzzi l'a dit, à la contribution des entreprises concurrentes de ce secteur, qui est de l'ordre de 22 à 23 p. 100.

On a prétendu que la contribution versée au titre des régions était insuffisante. On ne peut pas cependant demander plus d'un côté et moins d'un autre ; ce ne serait pas cohérent. Or, là non plus, je n'ai entendu proposer une autre politique. Quelle autre politique d'ailleurs pourrait-on proposer ? J'attends des suggestions précises.

Je tiens à ajouter que la gestion de l'entreprise traduit une volonté de rigueur et que des efforts sont faits dans cette direction. C'est ainsi qu'en 1983 une réduction d'environ un milliard de francs des dépenses a été obtenue par rapport au budget initial grâce à des mesures d'économie et à une gestion plus stricte.

Mais notre démarche consiste, dans le même temps, à associer la rigueur et la volonté de développement, c'est-à-dire à demander à cette entreprise de faire preuve du dynamisme commercial et de l'esprit d'innovation nécessaire pour qu'elle occupe la place qui doit être la sienne — ce que l'Etat ne fera pas à sa place — en développant la stratégie commerciale qui correspond à ses possibilités. Des résultats sont d'ailleurs d'ores et déjà obtenus dans ces directions.

J'ai enfin entendu des critiques à propos des contributions régionales et de l'article 53 du cahier des charges. Il faut faire attention et ne pas lire un seul article du texte en oubliant les autres.

Dans le passé, c'était très simple. Quand la S. N. C. F. voulait fermer une ligne, elle annonçait qu'elle la fermait et c'était terminé — j'allais dire : point, à la ligne. (*Sourires.*)

Les collectivités locales et territoriales, les associations, pouvaient toujours tempêter, protester, barrer les voies ; la décision était prise sans concertation.

Nous proposons aujourd'hui une méthode tout à fait différente, une méthode démocratique, parce que le cahier des charges rend la concertation obligatoire. De plus, son article 53 incite au conventionnement.

Peut-on en déduire pour autant qu'il y a une volonté de transférer des charges, qui apparaîtraient anormales, de l'Etat vers la région ? Absolument pas ! Et je vous renvoie à l'article 33 de ce même cahier des charges qui précise les conditions dans lesquelles ces transferts doivent avoir lieu et les ressources sur lesquelles les régions peuvent compter dans le cadre d'une opération de conventionnement.

Nous disons que la participation de l'Etat est fixée pour la première année du premier contrat de plan de manière à équilibrer financièrement ses services, ce qui signifie qu'en cas de transfert de charge, il y a un transfert de la ressource correspondante ; exactement ! Nous disons encore que le contrat de plan fixe également le mode d'évolution de cette ressource qui doit, tout d'abord, « prendre en compte les objectifs d'amé-

nagement du territoire et refléter l'évolution des coûts propres à ces services » — il y a donc revalorisation normale — ensuite, « inciter au développement du trafic et à l'amélioration de la productivité » enfin, « tenir compte de l'évolution du niveau et de la structure des tarifs des services nationaux ».

Qu'est-ce que cela veut dire ? Que l'objectif pour l'Etat ou pour la S. N. C. F. n'est nullement de se débarrasser purement et simplement d'un certain nombre de lignes en transférant les charges aux régions ou en les fermant totalement. L'objectif est d'obtenir, par un processus de conventionnement entre la région et la S. N. C. F., avec l'intervention de l'Etat, les éléments d'une meilleure organisation de notre réseau, d'une meilleure rationalisation, d'une meilleure adaptation aux besoins, de telle sorte que nous maintenions ce qui doit être maintenu, que nous développions ce qui doit être développé, dans des conditions qui soient le plus économiques possible et les plus conformes aux besoins.

Telle est la démarche. On peut constater qu'elle ne correspond nullement à la politique de la « peau de chagrin » qui a été pratiquée pendant longtemps et que l'on voudrait déceler dans ce fameux article 53 du cahier des charges. Absolument pas ! Je tenais à le préciser pour que les choses soient claires.

Cela me conduit à la dernière catégorie d'observations.

Dans ces conditions, il est évidemment tout à fait abusif d'affirmer que ce projet de budget sacrifie aux autres modes de transport.

Ce que j'ai entendu dire par des orateurs appartenant à la majorité présidentielle, mais aussi par d'autres, à propos des voies navigables par exemple, le montre bien. Le Gouvernement doit dire les choses telles qu'elles sont et s'attribuer des mérites s'ils existent. Je ne crains pas de dire que ce que nous avons décidé, que ce que nous proposons dans ce domaine, constitue pour la première fois un acte de confiance dans l'avenir de la voie d'eau dans notre pays, où l'on se demandait depuis des années si elle était, à court ou à moyen terme, condamnée à disparaître.

Non seulement nous définissons les moyens réels — ils sont réalistes mais certes limités et tout le monde souhaiterait pouvoir faire plus — d'une amélioration de notre réseau de voies navigables par la réalisation progressive des grandes liaisons que nous amorçons dès le IX<sup>e</sup> Plan, mais nous entreprenons la transformation des structures de cette profession. Ce problème n'avait jamais été abordé par personne ; or, nous entamons sa discussion avec les professionnels.

Je crois qu'il faut là aussi être objectif et quand j'entends mettre en doute cet effort, par M. Braconnier par exemple, permettez-moi de dire que cela ne correspond pas à l'objectivité nécessaire.

Je voudrais relever une difficulté, une seule, monsieur Braconnier, dans notre volonté d'aller de l'avant. S'agissant par exemple de la liaison Seine-Nord, si je m'étais écouté j'aurais souhaité que des crédits soient inscrits dès le budget pour 1984, parce que je considère que c'est une liaison parfaitement justifiée du point de vue du trafic que l'on peut en attendre. Malheureusement, cela n'a pas été possible et ce, parce que nous ne disposons d'aucune étude sérieuse sur la réalisation de cette liaison. Non seulement personne n'y croyait, mais rien n'a été fait pour la préparer. Il faut donc aujourd'hui accélérer les études pour pouvoir aller de l'avant. C'est ainsi qu'il subsiste encore des contradictions régionales qu'il faut faire disparaître.

S'agissant des routes, vous citez, monsieur Braconnier, des chiffres qui mériteraient d'être vérifiés ; en effet, ils sont très différents des miens. Or je crois disposer, pour ma part, de documents tout à fait valables ! Monsieur Braconnier, vous me semblez vous être quelque peu embrouillé dans les chiffres, les francs courants, les francs constants et les différents documents, ce qui vous a conduit à produire des affirmations hasardeuses ou à prendre pour des réalités vos propres hypothèses.

Dire ainsi qu'une progression de 6,4 p. 100 du budget routier implique une régression en volume de 3 p. 100 en 1984, c'est considérer que l'inflation sera, en 1984, de 9,4 p. 100. Mais cela, monsieur Braconnier, c'est votre hypothèse et non celle du Gouvernement. En tout cas, ce n'est pas la réalité des choses. On ne peut pas le préjuger et il est donc impossible d'avancer de telles affirmations. (*M. Braconnier fait signe qu'il demande la parole.*)

Si vous le permettez, j'ai pratiquement terminé.

Dire également que le fonds spécial de grands travaux n'a pas été utilisé convenablement constitue tout simplement une erreur, puisque la première tranche du fonds a été utilisée,

si ma mémoire est bonne, à 99,80 p. 100. Il n'y a qu'une seule opération qui, pour des raisons matérielles, n'a pas pu être réalisée; la deuxième tranche nous la lançons, mais, évidemment, elle n'est pas encore utilisée. Il y a donc là une erreur matérielle de votre part. Je crois qu'il faut faire attention dans ces domaines. Je sais bien que les documents budgétaires varient d'une année sur l'autre, qu'il y a des différences de présentation, et que, parfois, cela peut d'ailleurs m'arriver, on peut être amené à utiliser des chiffres qui ne sont pas exacts. Je crois qu'il faut y être attentif.

Dans ce domaine comme dans les autres, un effort est poursuivi. On pourrait souhaiter que son volume fût plus important — je le comprends — mais c'est tout ce qu'il a été possible de faire.

Par conséquent, pour ce qui le concerne, mon budget ne participe pas ou, du moins, n'ajoute pas aux difficultés d'un secteur que je connais bien et auquel je suis attentif.

Cela me conduit à ajouter qu'il n'y a, dans cette politique, aucune volonté de privilégier systématiquement un mode de transport au détriment des autres, mais au contraire une volonté de cohérence, d'efficacité et de réalisme au service des intérêts du pays. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes. — M. Béranger applaudit également.*)

**M. le président.** Pendant la réponse de M. le ministre, MM. Pintat et Braconnier ont souhaité prendre la parole. Dans la mesure où M. le ministre n'a pas voulu être interrompu, je vais maintenant leur permettre de répondre, sous réserve que ce soit très brièvement.

La parole est à M. Pintat, *rapporteur spécial*.

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, je voudrais vous dire que mon rapport n'est pas aussi négatif que vous avez voulu le faire croire. Je vous invite à relire quelques feuilles que je vais vous citer.

J'ai parfaitement reconnu les difficultés objectives du lancement de l'Airbus A 320 — cela figure à la page 27.

J'ai parfaitement reconnu l'amélioration des résultats d'Air France — page 18.

J'indique par ailleurs que le chiffre du déficit mentionné pour 1983 m'a été fourni par vos services le 21 octobre dernier. A ce sujet, l'avenir nous départagera ! J'en reparlerai donc avec vous l'année prochaine, si nous sommes là tous les deux ! (*Sourires.*)

J'ai également souligné à plusieurs reprises les points positifs : coopération avec la Chine pour l'ATR 42 — page 29 — plan d'action technologique — page 32 — restructuration du réseau d'Air France — page 19.

Il n'en demeure pas moins qu'un budget qui chute de 20 p. 100 et qui a enregistré d'aussi importantes annulations deux ans de suite ne peut être satisfaisant et qu'un grand nombre de points d'ombre subsistent.

**M. Jacques Eberhard.** Alors, vous le votez ! (*Sourires.*)

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

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, je ne pense pas m'être trompé dans mes chiffres, en particulier dans les pourcentages.

Permettez-moi d'abord de vous dire que l'indice du bâtiment et des travaux publics a augmenté dans des proportions plus importantes que l'inflation — environ 9 p. 100. Pourquoi voulez-vous que, l'année prochaine, cet indice baisse ? A moins, évidemment, qu'il y ait une baisse importante du nombre des marchés — ce que, effectivement, je crains aussi. Mais cela ne serait pas bénéfique pour les entreprises.

Ensuite, pour le revêtement des routes, on utilise certains produits dérivés du pétrole. Or, le prix de ceux-ci augmente plus vite que le taux moyen de l'inflation.

Je ne fais pas le procès du Gouvernement. J'analyse simplement les augmentations d'un certain nombre de produits et de travaux et j'en conclus que votre budget est en baisse considérable.

**M. André Méric.** On fait dire aux chiffres ce qu'on veut.

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je ne veux pas prolonger ce débat, car nous entrons là dans la technique; mais je voudrais dire que pour certains matériaux, le bitume, par exemple, dont les travaux publics font effectivement un large usage, l'augmentation est moindre cette année qu'en 1982; il n'y a donc pas de progression générale.

Par ailleurs, l'indice du bâtiment n'est pas suffisant en lui-même pour apprécier s'il y a ou non maintien des crédits en volume, pour apprécier ce qui pourra être réalisé. Il faut également prendre en compte les gains de productivité. Il est possible que, d'une année sur l'autre, les conditions dans lesquelles on réalise tel ou tel travaux évoluent de telle façon que le coût évolue lui aussi. L'indice du bâtiment n'est donc pas suffisant, et c'est pourquoi je me réfère, pour ma part, — c'est d'ailleurs normal quand on parle du budget — au taux de l'inflation.

**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 3 novembre 1983 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 30 minutes ;

Groupe socialiste : 29 minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République : 27 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants : 25 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : 23 minutes ;

Groupe communiste : 10 minutes.

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

**M. Pierre Tajan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis quelques années j'interviens lors de l'examen des crédits du ministère des transports pour appeler l'attention des pouvoirs publics sur les accidents de la route et leurs conséquences dramatiques pour les conducteurs et leurs familles.

Je ne me lasserai pas d'intervenir, car je suis persuadé qu'une action est à entreprendre, action de nature, non pas à supprimer, hélas ! tous les accidents, mais tout au moins à en réduire sensiblement le nombre.

J'espère, mes chers collègues, ne pas provoquer votre lassitude et même je réclame votre attention.

Le bilan est lourd. Depuis 1976, le nombre des morts est sensiblement constant : entre 12 000 et 14 000 morts par an. C'est trop, beaucoup trop !

La sécurité routière, qui doit rester une de nos priorités, est conditionnée par trois éléments : l'amélioration du réseau routier, la sécurité du véhicule, le comportement du conducteur.

L'état du réseau routier me semble une composante très importante. On note, en effet, que les risques d'accident sur les autoroutes sont cinq fois plus faibles que sur les routes. La construction de nouvelles autoroutes, l'amélioration des routes nationales ont diminué les risques d'accident mortel. Mais le réseau routier secondaire reste toujours le point noir en matière d'accidents de la route. Sur les 12 000 à 14 000 décès enregistrés chaque année, 8 500 — nombre qui ne varie pas — se sont produits sur les routes secondaires, départementales ou communales. C'est donc sur ces routes que doit porter l'essentiel de l'effort national de prévention.

J'avais, en 1979, déposé une proposition de loi demandant une modification du code de la route en vue d'établir sur le réseau routier secondaire une priorité obligatoire d'une route sur l'autre, priorité très facile à déterminer en fonction de l'importance du trafic. Cette proposition a été jugée irrecevable étant du domaine réglementaire.

Aussi, j'avais demandé en 1980 au ministre des transports de mettre à la disposition des départements et des communes les moyens financiers permettant l'établissement d'une carte routière déterminant le chemin départemental ou communal le plus emprunté, donc le chemin prioritaire.

A vrai dire, des améliorations ont été réalisées au coup par coup. Des panneaux de signalisation ont, aux intersections de routes départementales ou communales, déterminé la priorité. Mais il faut dire que c'est à la suite d'accidents mortels qu'a été déterminée cette priorité. C'est en fonction du nombre de morts que l'on décide la mise en place d'un panneau « stop » ou d'une balise.



Il y a huit ans que je prends la parole sur ce problème crucial, dramatique pour ceux qui l'ont vécu et qui a anéanti à jamais le sourire et la joie de vivre dans une famille.

Depuis huit ans, le chiffre de 8 500 morts sur le réseau secondaire n'a pas varié.

Les ministres se sont succédé depuis des décennies. Chacun a recherché ailleurs des solutions susceptibles de faire baisser le nombre des morts. Chacun a été conscient de ce drame, a eu des idées originales, mais tout cela se traduit négativement puisque, depuis huit ans, je le répète même si je dois laisser, ce chiffre de 8 500 morts n'a pas changé.

Certes, on agit ponctuellement, mais on n'a jamais essayé de faire dans un secteur limité, comme je l'avais proposé, l'expérience d'une extension systématique de la signalisation prioritaire.

A titre indicatif, dans mon département, qui n'est malheureusement pas le seul dans ce cas, le nombre des blessés est passé en trois ans sur le réseau secondaire de 398 à 728 et le nombre des morts de 63 à 81.

Je signale que cette augmentation est surtout une caractéristique des départements ruraux, dans lesquels, depuis des décennies, on emprunte le réseau secondaire sans se préoccuper de ce qui peut arriver ; un jour, c'est l'accident, avec quatre, cinq ou six morts.

Ces accidents qui se sont produits sur la voirie départementale et communale représentent les deux tiers du total des accidents, ce qui prouve le bien-fondé de mes propositions.

Sur le danger que me semblait contenir l'absence de signalisation de priorité sur le réseau routier secondaire, je vous avais posé, monsieur le ministre, le 1<sup>er</sup> octobre dernier, une question écrite à laquelle M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation vient de répondre.

A cette occasion, M. le ministre de l'intérieur précise que la terminologie de réseau secondaire est vague et ne correspond à aucune réalité au plan de l'infrastructure routière et qu'il convient de distinguer à ce sujet la collectivité territoriale dont dépend la voie.

Dans cette même réponse, M. le ministre définit également la procédure qui s'impose pour la détermination des intersections de voies où le conducteur doit céder le passage ou marquer un temps d'arrêt avant de céder le passage aux usagers circulant sur l'autre ou sur des autres routes.

C'est ainsi que l'autorité investie localement des pouvoirs de police en matière de circulation — maire, président du conseil général ou commissaire de la République — peut être amené à décider de l'implantation des signaux appropriés, qui constitue la condition de leur opposabilité aux usagers.

Bien entendu, la règle dite de « priorité à droite » ne saurait être oubliée et devrait suffire, dans la plupart des cas, à garantir la sécurité sur les routes.

Toutefois, la rédaction de la fin de la réponse ministérielle me paraît assez inquiétante. Il est, en effet, indiqué qu'une « extension à l'ensemble du réseau routier de la signalisation des carrefours ne serait pas nécessairement de nature à faire régresser sensiblement le nombre des accidents de la circulation ». Et le ministre ajoute : « La signalisation d'une intersection, aussi poussée soit-elle, ne fait pas, en effet, disparaître définitivement sa dangerosité potentielle ou avérée. »

C'est bien pour cela qu'il ne faut pas laisser à l'usager, qui ne connaît pas nécessairement les lieux, ou en connaît parfois trop bien le trafic, le soin d'apprécier leur « dangerosité ».

Il y a dans la règle de la priorité à droite une notion de rapport de forces qui me semble tout à fait étrangère aux préoccupations qui doivent être les nôtres en matière de sécurité routière.

Compte tenu du fait que le rythme de la circulation routière ne peut être réduit à l'excès par des arrêts systématiques à chaque intersection, je suis convaincu que le panneau de signalisation permet à l'usager de prendre conscience du danger et, à tout le moins, de fixer sûrement les responsabilités.

Certes, après une enquête effectuée dans mon département, je dois reconnaître qu'un certain nombre d'accidents sur les réseaux secondaires — hors routes nationales et autoroutes — se produisent en-dehors des intersections, en raison d'un manque de signalisation des virages et autres obstacles.

Si, dans ces cas, il ne s'agit pas de mettre en cause l'absence d'une signalisation marquant la priorité, on ne peut pour autant en déduire l'inutilité d'une signalisation appropriée tendant à indiquer le danger ou à étendre le marquage d'axe à certains chemins départementaux.

Tout compte fait, le but que je cherche à atteindre depuis de nombreuses années, mes chers collègues, est, en fait, de protéger la vie. Cette protection est à notre portée si nous le voulons.

Je l'ai dit, mais je le répète : la vie est une chose trop belle pour être sacrifiée aux économies budgétaires.

Il faut donc tout mettre en œuvre pour éviter ces accidents de la route et ces drames familiaux. Si nous avons à légiférer, ou à gouverner, nous devons respecter la vie, l'intégrité physique de la personne humaine, qui est le gage de nos valeurs fondamentales.

Ce n'est que par ce respect que nous pourrions améliorer notre société. La sécurité routière, au sujet de laquelle un intergroupe parlementaire vient d'être créé à l'initiative de notre collègue M. Stéphane Bonduel, est un élément essentiel de ce respect de la vie humaine.

Il faut donc réfléchir, monsieur le ministre, aux moyens permettant de l'assurer. C'est pourquoi je vous demande de mettre en place, dans un canton que vous aurez choisi parmi les cantons les plus meurtriers, une signalisation systématique indiquant clairement les priorités, et vous aurez ainsi confirmation de mes propos. (*Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique.*)

**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 treize heures, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Félix Ciccolini.*)

#### PRESIDENCE DE M. FELIX CICCOLINI, vice-président.

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

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des transports.

La parole est à M. André Méric.

**M. André Méric.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais attirer l'attention du Gouvernement sur la situation de la division avions de l'Aérospatiale et, chemin faisant, répondre à un certain nombre de critiques formulées ce matin.

L'Aérospatiale, monsieur le ministre, traverse une période difficile qui entraîne trois types de problèmes.

Premièrement, l'adaptation de la production aux perspectives commerciales n'est pas facile, en raison de la longueur des cycles de production qu'il faut comparer avec une demande commerciale évoluant beaucoup plus vite.

Actuellement, en période de demande faible, le retard de freinage de la production entraîne le gonflement des en-cours, des stocks et des produits finis, alors qu'il est possible, en période de demande forte, de lancer des appareils en spéculation en anticipant sur la demande.

Deuxièmement, l'adéquation du plan de charges avec le potentiel industriel devient difficile et parfois impossible.

Troisièmement, le financement devient de plus en plus délicat pour l'entreprise. En effet, en période basse, il y a à la fois moins de rentrées financières et plus de stocks à financer. La société doit alors faire appel à la fois à l'actionnaire qu'est l'Etat et à l'emprunt. Ainsi, l'Aérospatiale vient d'émettre un emprunt obligataire de 600 millions de francs.

S'agissant du plan de charges de la société, on enregistre une diminution de 15 p. 100 des charges de fabrication de 1983 à 1987 si l'A 320 est lancé tout de suite et de 25 p. 100 s'il ne l'est pas. De 1982 à 1983 le carnet de commandes de la société a été réduit de 10 p. 100.

Cette situation aura des répercussions sur le chômage en France, car l'Aérospatiale, avec ses filiales et ses sous-traitants, ne pourra pas embaucher. En revanche, elle devra diminuer ses sous-traitances.

Cette réduction des plans de charges au sein de l'Aérospatiale est compensée actuellement en production par des réductions d'horaires de trente-neuf heures à trente-sept heures, du chômage technique et, dans l'ensemble de la société, par l'utilisation des contrats de solidarité et des contrats de formation et d'adaptation, notamment pour les jeunes issus des écoles professionnelles.

En outre, un rééquilibrage des déficits en heures de production doit être effectué entre les quatre usines de la division Avions à Toulouse, à Nantes, à Saint-Nazaire et à Meaulte.

A l'inverse de Boeing, de Foker, M. B. B. et de B. A. C. qui licencient, l'Aérospatiale a préféré adopter la réduction du temps de travail et le chômage technique.

Heureusement, cette sous-charge n'existe pas au sein des bureaux d'études, d'essais et des services commerciaux. En effet, un ralentissement de l'activité de ces secteurs constituerait un danger pour l'avenir de l'Aérospatiale. Leur travail permettra, le moment venu, à la société, d'être prête pour la reprise, et cela grâce au concours que le budget lui apporte encore cette année.

Des quatre divisions de l'Aérospatiale, ce sont les deux divisions Avions et Hélicoptères qui sont les plus touchées par les baisses de cadence. La division Engins tactiques et balistiques et la division spatiale ne connaissent pas de problèmes importants actuellement.

Je voudrais apporter quelques précisions sur la division Avions et répondre à un certain nombre de critiques qui ont été formulées ce matin.

S'agissant de l'A 300, on a dit que sa commercialisation n'était pas très bonne et qu'un certain nombre d'avions n'étaient pas affectés; ce sont les A 300-600 et les A 310. Mais, pour être complet et éviter une critique stérile, l'on aurait dû dire que certaines négociations en cours avec l'Égypte, le Koweït et l'Inde, par exemple, permettront de résorber une partie de ce stock. Pour l'A 300 B4, ce sera plus difficile.

En ce qui concerne l'A. T. R. 42, avion commandé à quarante-six exemplaires, le programme se déroule correctement et conformément aux prévisions. Donc, la critique émise à ce sujet est stérile.

Pour le Transall, le contrat de trois avions supplémentaires pour l'Indonésie vient d'être signé. La chaîne s'arrêtera en 1985, mais pourra être remise en route au cas où de nouvelles commandes seraient acquises d'ici à la mi-1984.

S'agissant de l'A 320, toutes les hypothèses de plan de charges introduisent ce projet, si c'est possible, pour le 1<sup>er</sup> janvier 1984.

Aujourd'hui, un certain nombre d'indications sur les positions respectives des différents coopérants et des gouvernements européens permettent de se montrer plus confiants que voilà quelques mois. La France doit maintenir sa pression sur les autres pays européens pour que le démarrage soit le plus rapide possible. Le seul problème qui se pose est dû au ralentissement des cadences de fabrication des Falcon 50, Mystère 20, Mirage F 1 et Mirage 2000 en sous-traitance de la société Marcel Dassault.

Tout cela réduit considérablement — vous en conviendrez, mes chers collègues — la portée des critiques qui ont été émises ce matin, en ce qui concerne les constructions aéronautiques.

Comment faire face à cette crise? Ceux qui ont formulé des critiques auraient dû proposer des solutions.

Actuellement, le problème n'est pas critique quant au financement des programmes, tout au moins en France — on a dit le contraire ce matin — puisque des crédits sont inscrits dans le projet de budget des transports et de la recherche.

Par exemple, 630 millions de francs en autorisations de programme et 680 millions de francs en crédits de paiement sont attribués aux A 300-310.

Ces sommes sont destinées aux améliorations des versions A 300 B-2-B 4, au développement de l'A 310 et de l'A 300-600, ainsi qu'à celui de la version A 310-300, à long rayon d'action, livrable en 1985 aux compagnies.

Ce dernier-né, de la famille Airbus est un bi-réacteur long-courrier, capable de transporter 218 passagers sur une distance de 7 400 kilomètres. Cet appareil est considéré comme le remplaçant des B 707 et DC 8, mais plus économique.

Pour l'ATR 42, les crédits s'élèvent à 320 millions de francs en autorisations de programme et à 300 millions de francs en crédits de paiement pour la poursuite du développement du projet. Pourquoi dans ces conditions parler de retard?

Pour l'A 320, les crédits s'élèvent à 400 millions de francs en autorisations de programme et à 370 millions de francs en crédits de paiement.

Cela fait, pour 1984, un total de 2 287 millions de francs en autorisations de programme et 2 131 millions de francs en crédits de paiement pour l'ensemble des grands programmes aéronautiques civils. Il est à noter, malgré tout, que, bien que ce budget soit inférieur à celui de l'année précédente, il constitue un apport considérable pour la poursuite des constructions en cours ou à venir.

On a parlé, ce matin, des malaises que connaissent les compagnies aériennes. J'ai même cru comprendre que, si elles éprouvaient des difficultés, c'était la faute du Gouvernement, alors il faut examiner la situation de beaucoup plus près.

Les grandes compagnies aériennes, telles que Continental Airlines, T. W. A., licencient d'une manière importante, ce qui n'est pas le cas d'Air France! D'autres compagnies, telles que Eastern Airlines, réduisent les salaires, ce qui n'est pas le cas d'Air France! D'autres font faillite, comme Laker et Braniff, ce qui n'est pas non plus le cas d'Air France que je sache!

Des mesures urgentes doivent donc être prises pour assainir l'industrie du transport aérien. En 1983, les pertes totales subies par l'industrie du transport aérien s'élèveront à environ 2 100 millions de dollars. La plupart de ces pertes sont dues au poids que représentent, dans leurs dépenses, les intérêts financiers que les compagnies aériennes doivent payer sur les emprunts qu'elles ont contractés pour leurs équipements. Ces intérêts atteindront plus de 1 700 millions de dollars en 1983.

D'autres facteurs entrent en jeu dans ce malaise des transports aériens. Tout d'abord, les compagnies n'ont pas su diminuer leur surcapacité par la réduction de leurs effectifs en période de récession.

Une autre difficulté majeure est la guerre tarifaire dans laquelle s'est lancée cette industrie. Est-ce la faute du Gouvernement français?

Un autre facteur contribue à la présente situation des compagnies aériennes, c'est la difficulté qu'éprouvent actuellement les compagnies à répartir les recettes bloquées par certains gouvernements, notamment en Afrique. Ce blocage est estimé à 1 milliard de dollars.

Un autre problème auquel les compagnies doivent faire face est celui des rabais illicites, représentant un milliard de dollars, sur les prix des billets fixés par les gouvernements dans les conférences internationales. Ces rabais sont pratiqués en Extrême-Orient, en Asie du Sud-Est et en Amérique du Sud. Est-ce la faute du Gouvernement français?

Les conséquences de tous ces facteurs ont rendu les compagnies incapables d'acheter de nouveaux équipements et les constructeurs doivent faire face à une réduction de commandes.

En 1982, le nombre total de commandes d'avions à réaction passées auprès des grands constructeurs américains et européens s'élève seulement à 223 appareils, ce qui représente 5 351 millions de dollars, que l'on peut comparer aux 332 appareils commandés en 1981 et aux 700 à 800 appareils commandés par an à la fin des années 1970. On peut mesurer là le malaise de l'ensemble des compagnies aériennes.

Ayant fait cette observation, quelles sont les perspectives du marché du transport aérien?

En ce qui concerne le marché des avions à réaction de toutes sortes, d'après les études, la demande sera de 6 700 appareils, pour une valeur de 275 milliards de dollars, d'ici à la fin du siècle.

Airbus Industrie pense pouvoir s'assurer une part substantielle représentant plus du tiers du marché. Comme Boeing, Airbus Industrie pense que le marché principal restera celui des courts et moyen-courriers. C'est ainsi qu'il prévoit un marché de 3 200 appareils pour l'avion à couloir central à 150 sièges, dont il pense pouvoir s'assurer 850 ventes, pour un total de 21 milliards de dollars. Ce marché, dans l'esprit d'Airbus Industrie, sera le plus gros marché pour un type déterminé d'appareils, devant celui de l'avion gros porteur à deux couloirs de 200 à 300 sièges, type A.300 — A.310, qu'il estime à 1 800 appareils — dont plus de 800 pour lui, d'une valeur globale de plus de 40 milliards de dollars — celui des 300 à 400 places — 1 300 appareils — et celui des long-courriers à deux allées — 400 appareils.

C'est à cause de cette croissance à long terme du marché que les constructeurs sont actuellement en train de concentrer leur énergie et leur argent pour le développement d'un nouveau type d'appareil de 150 places : l'A. 320 pour Airbus Industrie, le 7-7 pour Boeing et le D 3300-1 pour Douglas.

Airbus Industrie a manqué l'occasion de porter un coup dur à l'industrie américaine en lançant cet appareil au début de 1983 avec le moteur G.E.-S.N.E.C.M.A. : le CFM 56-4. Boeing aurait alors été mis en difficulté financière, étant obligé de lancer son avion alors qu'il venait de financer le 767, le 757 et le 737-300.

Actuellement, la date de fin 1983 pour le lancement de l'A. 320 devrait être tenue, la livraison aux compagnies intervenant au début de 1988, avec un premier vol en mars 1987. Contrairement à ses futurs concurrents, l'A. 320 — je le répète — a déjà obtenu non pas quarante, mais quatre-vingt commandes, ce qui laisse présager un bon départ ; et l'on parle de nouvelles commandes pour très bientôt émanant notamment de Garuda et d'Air Algérie.

En ce qui concerne le marché des avions commutateurs de type A.T.R. 42, les études estiment que le marché mondial sera de 3 750 appareils d'ici à 1992, pour une valeur de quinze milliards de dollars. Nous ne sommes pas en retard, mes chers collègues, puisque l'A.T.R. 42, avec son futur développement — l'A.T.R. XX — et malgré la concurrence sévère, devrait donc pouvoir réussir, dans son créneau des bi-turbopropulseurs de 40 à 80 places, une pénétration sur le marché américain.

A l'heure actuelle, le nombre de clients ayant passé des commandes fermes ou pris des options s'élève à une quinzaine. Ce nombre devrait croître rapidement après le premier vol qui interviendra en septembre 1984.

Ne voulant pas abuser du temps de parole qui m'est imparti, j'en arrive à ma conclusion. L'année 1984 sera peut-être difficile pour l'aérospatiale, mais les investissements réalisés dernièrement et les programmes actuellement en cours de réalisation ou à l'étude doivent lui permettre d'être présente et de retrouver sa prospérité au moment de la reprise économique, annoncée pour 1985 et, de toute façon, lors du remplacement des anciens appareils en fin de potentiel et trop consommateurs de carburant.

Après le lancement de l'A. 320, qui doit avoir lieu très rapidement — il le faut — Airbus Industrie devra compléter, dans les prochaines années, sa famille des avions Airbus par un long-courrier, le TA. 11, qui est un quadriréacteur.

Ce type d'appareil n'a pas un marché très important, mais il est nécessaire pour les compagnies possédant déjà des Airbus. Cette unité dans les flottes permet de réduire les coûts de maintenance. Ce n'est que lorsque Airbus Industrie aura une gamme complète d'appareils qu'elle sera solide face à Boeing.

En ce qui concerne la famille des avions à hélices, la France doit prévoir prochainement le remplacement des avions cargo et de transport de troupes pour son armée. L'A.T.R. 42 et son développement seront de bons supports pour un tel programme. Dans les prochaines années, l'aérospatiale devrait obtenir les crédits pour l'étude et la réalisation de ce type d'appareil en coopération avec Aeritalia.

Donc, de sérieuses difficultés existent, qui laissent à penser qu'aucun retard dans le lancement des nouveaux programmes qui conditionne la survie des divisions avions et hélicoptères de la S.N.I.A.S. ne doit intervenir, car le personnel s'inquiète d'une dégradation des plans de charges dans l'ensemble des usines de l'aérospatiale et de ses filiales.

Telles sont les observations que j'étais chargé de présenter, au nom du groupe socialiste, sur les problèmes qui se posent dans le secteur des constructions aéronautiques.

Je voudrais terminer en faisant une simple réflexion sur les canaux. Ce matin, mon collègue M. Masseret en a parlé, au nom de la commission des finances, mais je ne l'ai pas entendu évoquer le canal du Midi. En la circonstance, il s'agit d'allonger les écluses. Cela ne coûtera pas des dizaines de milliards de francs ! Comme nous sommes dans une période de rigueur, je vous conseille de commencer les travaux par ceux du canal du Midi ! (*Sourires et applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Alfred Gérin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention se limitera, une fois de plus, aux crédits inscrits pour l'aménagement des voies navigables à grand gabarit, et plus spécialement pour la liaison Rhin-Rhône.

Si l'on peut se féliciter de l'adoption par le conseil des ministres du schéma directeur des voies navigables — c'est le rapport Grégoire — et de l'inscription du projet Rhin-Rhône qui, de l'avis de tous les experts, est le projet actuellement le plus affiné et économiquement le plus rentable — en mettant en communication la mer du Nord et la mer Méditerranée, il aurait le mérite de revêtir une vraie dimension européenne — on attend toujours, pour son démarrage, le feu vert des pouvoirs publics.

L'analyse de votre budget, monsieur le ministre, nous conduit à constater que 408 millions de francs de crédits d'investissement seraient affectés aux voies navigables, plus une deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux d'un montant de 150 millions. Ces inscriptions de crédits ne permettent pas d'envisager un délai raisonnable pour l'aménagement des voies navigables.

En ce qui concerne les crédits inscrits pour le projet Rhin-Rhône, on ne peut qu'être très inquiet car on constate que 15 millions de francs seulement sont disponibles pour les acquisitions de terrains, ce qui est très nettement insuffisant et ne permettra de réaliser que de petites opérations. De plus, 75 millions de francs, au titre de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux, seraient en principe affectés à la liaison Saône-Rhin pour réaliser l'opération Niffer. Est-ce une certitude ?

S'agissant de l'opération d'aménagement de Mâcon, on ne peut pas dire que les pouvoirs publics fassent preuve de précipitation. Quant à l'échéance des aménagements de l'antenne du Haut-Rhône — la liaison avec la zone industrielle de la plaine de l'Ain — c'est le mutisme le plus complet !

En qualité de représentant du département du Rhône au conseil d'administration de la C.N.R. — la compagnie nationale du Rhône — je suis des plus inquiets quant à son avenir. Si, actuellement, ce magnifique navire fonctionne grâce aux compétences et au dévouement de son directeur et de ses collaborateurs, il n'a malheureusement plus de président depuis le printemps 1983. En effet, notre collègue M. Leccia, sénateur des Bouches-du-Rhône, n'a toujours pas été remplacé à la présidence de cette compagnie.

Monsieur le ministre, comment le conseil d'administration pourra-t-il voter le budget de 1984 sans président désigné par les pouvoirs publics ? Avouez que c'est une situation pour le moins paradoxale !

Depuis trois ans, les régions concernées par ce grand projet d'aménagement devraient faire partie du conseil d'administration de la C.N.R. nouvelle formule, élargie à trente membres par la loi de 1980. Si elles ont effectivement versé leur participation et désigné leurs représentants, nous sommes toujours dans l'attente des arrêtés ministériels confirmant ces nominations ; c'est aussi un paradoxe !

Enfin, monsieur le ministre, le conseil d'administration de la C.N.R., qui devrait compter actuellement dix-huit membres, se trouve restreint à dix membres, du fait d'un certain nombre de mandats venus à expiration et non renouvelés, et ce à cause de la carence des pouvoirs publics qui n'ont toujours pas désigné les représentants des divers ministères : ministères de l'industrie, du budget, de l'agriculture, de l'économie et des finances ; même votre propre ministère n'a pas désigné son représentant !

Le conseil d'administration de cette compagnie avait émis un vœu, au cours de sa séance du 22 septembre 1983, pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de procéder d'urgence aux nominations, ce afin de lui permettre de délibérer dans des conditions plus normales et de prendre les décisions indispensables à la marche de la compagnie.

Ce vœu, à ce jour, est resté sans réponse et n'a été suivi d'aucun effet. Si, actuellement, la compagnie fonctionne encore, c'est grâce à la seule bonne volonté des administrateurs restants qui, malgré tout, assurent la continuité de son fonctionnement.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, que l'on soit en droit de se poser beaucoup de questions et de supputer quelque « mauvais coup » pour l'avenir de la voie d'eau Rhin-Saône.

Il serait dommage de ne pas utiliser les compétences de cette compagnie qui dispose d'un corps d'ingénieurs hautement qualifiés dont les techniques ont été largement appréciées du monde entier et qui ont fait le renom de la France dans le domaine des grands travaux.

Le conseil d'administration siège dans des conditions aléatoires, pour ne pas dire irrégulières, puisqu'il ne compte que dix membres au lieu de huit et qu'il n'a pas de président. Dès lors, monsieur le ministre, il ne sera pas possible de consommer les crédits qui devraient être inscrits pour la liaison Rhin-Saône.

Telles sont les brèves remarques que je tenais à présenter du haut de cette tribune, à l'occasion de l'examen du budget des transports. Je souscris aux analyses et je partage les inquiétudes qui ont été formulées par mes collègues de la majorité du Sénat sur les grands volets de votre politique, qu'il s'agisse des transports intérieurs, de la S.N.C.F., de l'aviation civile ou de la navigation fluviale. L'ensemble de ces critiques, auxquelles s'ajoutent les observations que mon mandat me permet à l'échelon départemental et local, justifient, à mes yeux, le rejet de votre budget.

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

**M. Michel Chauty.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous discutons actuellement le budget du ministère des transports. Un volet m'intéresse plus particulièrement, celui des transports aériens et, par conséquent, pour une partie, celui de la construction aéronautique.

Le plan de charge des usines de construction aéronautique est alimenté, pour une part, par le budget militaire et les marchés d'exportation correspondants et, pour l'autre part, par les marchés de transport civil : Airbus, ATR 42, etc.

Le marché international des appareils de transport civil, quoique potentiellement très important, est temporairement déprimé. Nul n'est à même de dire vers quelle époque il retrouvera une certaine stabilité et, partant, une certaine continuité, et pour combien de temps.

Devant cet aspect prépondérant des problèmes posés par les marchés, il est évident que le plan de charge des entreprises fait l'objet d'indécision, surtout lorsque l'on considère l'importance et le poids des matériels et des moyens financiers qu'il faut engager et mobiliser.

Mais le contrecoup le plus grave de cette situation apparaît sur l'emploi, qualitativement et quantitativement.

Sur le plan de la qualité, il faut absolument sauvegarder tous les personnels appartenant aux bureaux d'étude — ils sont essentiels à court terme, mais surtout à long terme — ainsi que tous ceux qui travaillent sur les techniques nouvelles, fibre de carbone, en particulier, ou système de propulsion.

En effet, toute dispersion d'équipes difficilement constituées et longuement formées conduirait à arrêter brutalement le développement de notre industrie aéronautique ou à lui couper la possibilité de profiter de la reprise.

Sur le plan de la quantité, la situation apparaît très difficile, car la déflation conduit à la mise au chômage de nombreux travailleurs et, souvent, à la disparition des sous-traitants et de leurs emplois, qui sont essentiels dans le tissu industriel national ou local.

Par ailleurs, il est important que cette crise ne se cumule pas localement avec celle que connaissent d'autres secteurs également en difficulté, tels les chantiers Dubigeon à Nantes.

Etant parlementaire de la Loire-Atlantique, j'insiste lourdement sur cet aspect des choses. En effet, les deux usines aéronautiques de Nantes-Bouguenais et de Saint-Nazaire emploient directement plusieurs milliers de personnes et alimentent en sous-traitance des centaines d'autres emplois dans la région. Nous ne pouvons pas considérer, sans une très grande inquiétude, les ralentissements du plan de charge et leurs conséquences locales. Des milliers de familles sont angoissées.

D'autant, vous le savez, monsieur le ministre, que s'ajoute à cette affaire celle des chantiers navals, qui occupent également des milliers de travailleurs et dont le plan de charge est si bas que le chantier Dubigeon commence à mettre des ouvriers au chômage. Or, plus de 1 700 personnes sont concernées, à Nantes, par cette crise du chantier.

Deux crises à la fois, c'est beaucoup trop. Jusqu'à présent, le Gouvernement n'a répondu que par les déclarations bon enfant du Premier ministre, lors de sa visite du 18 janvier dernier. Actuellement, personne, à gauche comme à droite, n'y croit plus : ce que les travailleurs nantais attendent, ce ne sont plus des bonnes paroles mais des actes, c'est-à-dire de réelles commandes en ce qui concerne la « navale ».

Monsieur le ministre, la « navale » ne relève certes pas directement de votre compétence, mais peut-on espérer la commande d'un car-ferry trans-Manche ou trans-Méditerranée, ce qui limiterait la crise générale de l'emploi, en sauvant ceux du chantier Dubigeon ? Si je vous pose cette question, c'est parce que

cette commande peut relever de la tutelle de votre ministère. (*Applaudissements sur plusieurs travées du R. P. R., de l'U. C. D. P. et de l'U. R. E. I.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

**M. Bernard-Michel Hugo.** Monsieur le ministre, les quelques minutes dont je dispose, du fait du règlement draconien de notre assemblée, ne me permettent pas d'aborder toutes les questions intéressantes que suscite l'étude de votre budget pour 1984.

Ce budget s'inscrit dans la continuité de la nouvelle politique amorcée ces deux dernières années. C'est un budget que je qualifierai de raisonnable, car il poursuit avec sérieux et réalisme — contrairement à ce qu'a affirmé l'un des rapporteurs, ce matin — l'effort déjà engagé.

Certes, il obéit aux mêmes contraintes que celles qui ont pesé sur l'ensemble de l'élaboration de la loi de finances et il est marqué par les tendances générales de rigueur, mais il ne contredit pas l'affirmation des priorités retenues dès 1981.

Permettez-moi de rappeler succinctement les étapes positives parcourues depuis lors : la prise en charge des frais de transport des salariés de la région parisienne ; l'amélioration des transports collectifs en milieu urbain et en province ; le lancement de la nouvelle S.N.C.F. ; la sécurité routière ; la loi d'orientation des transports intérieurs ; la prise en compte effective du secteur des transports dans le IX<sup>e</sup> Plan ; enfin, un effort très important — on l'a encore rappelé, ce matin — en faveur des voies navigables.

Au vu de ce premier bilan, nous pouvons mesurer combien cette politique répond concrètement aux aspirations de la population, des travailleurs, des usagers tout en s'inscrivant dans l'effort général de redressement du pays.

Je me félicite de ce que le budget pour 1984 accorde les moyens nécessaires pour continuer d'avancer vers la réalisation des objectifs fixés par le ministère des transports.

A la lecture des chiffres globaux, je constate que la progression, par rapport à 1983, est de 11,2 p. 100 en ce qui concerne les moyens d'engagements et de 8,9 p. 100 en moyens de paiement. Confrontés à un contexte budgétaire délicat, les efforts importants de compression des dépenses visent essentiellement le fonctionnement courant des services, ce qui témoigne de l'effort volontariste de redéploiement au profit des priorités et du désir d'ajuster au mieux les moyens existants.

Soulignons que les investissements destinés à l'entretien et la sauvegarde du réseau routier national ainsi que ceux qui sont réalisés par la S.N.C.F. bénéficieront de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux.

Permettez-moi également de saluer favorablement l'effort particulier engagé dans ce budget pour assainir la situation de la S.N.C.F. La contribution exceptionnelle destinée à résorber l'endettement, héritage des gouvernements de droite, sera de l'ordre de 3 510 millions de francs et permettra de repartir, sur des bases saines, sans pour autant oublier et négliger les autres modes de transport.

La S.N.C.F. aura, dès lors, toutes ses chances dans la compétition entre modes de transport. Cela implique, par ailleurs, qu'à l'effort consenti par l'Etat correspondant, de la part de la S.N.C.F., un effort similaire, une politique d'investissements plus hardie et une plus grande efficacité dans l'utilisation des crédits.

Le succès du T.G.V. illustre de façon nette les possibilités de ce grand service public national quand il conjugue ses efforts à ceux de la collectivité. Je salue, au passage, la décision de lancement du T.G.V.-Atlantique, pourtant contestée dans notre assemblée. Ce choix s'inscrit dans la politique de modernisation rationnelle de notre réseau ferré, mais prend également appui sur la décentralisation développée dans le cadre du 9<sup>e</sup> Plan. Il est temps que la S.N.C.F., encore marquée par le centralisme, mette en place au plus vite les structures et les moyens nécessaires afin de s'inscrire au mieux dans une politique régionale de transports.

Ce matin, monsieur le ministre, vous avez exposé votre politique vis-à-vis de la nouvelle S.N.C.F. Vous avez manifesté clairement vos intentions et vos préoccupations. Or, j'ai entendu plusieurs rapporteurs contester les efforts consentis pour la S.N.C.F., par la S.N.C.F., critiquer le ministère et son ministre, mais sans faire la moindre proposition concrète.

Selon eux, il faut prendre des mesures. Mais lesquelles ? Veulent-ils nous proposer, comme en République fédérale d'Allemagne, un plan adopté, voilà deux jours, diminuant massivement

les emplois — moins 13 000 par an — et fermant un nombre important de lignes secondaires ? En Grande-Bretagne, des dispositions semblables sont d'ailleurs envisagées. Est-ce cela que suggèrent ces collègues ? Est-ce le retour au plan Guillaumat, en application de consignes européennes ? Si c'est cela, il faut avoir le courage de le dire et il faut que les cheminots le sachent.

Si le budget pour 1984 met l'accent sur les transports ferroviaires, il ne délaisse pas pour autant les autres modes de transport. L'essentiel des priorités est maintenu en dépit des difficultés budgétaires.

Ainsi, en ce qui concerne les transports urbains et interurbains, je note que l'effort de développement des transports collectifs se poursuit : on favorise les transports collectifs de province, dont l'enveloppe augmentera cette année de 21 p. 100. C'est une question déterminante liée au droit au transport, objectif important de la politique définie par le Gouvernement en 1981.

L'amélioration des transports constitue un élément important de l'amélioration générale de la qualité de la vie des gens. C'est, là aussi, l'une des conditions essentielles à la réussite de la décentralisation, qui s'effectuera par ailleurs grâce à la mise en place de contrats de développement et de promotion conclus entre l'Etat et les collectivités locales.

Le budget routier pour 1984 répond aux mêmes préoccupations. Il représente environ 12,5 p. 100 du budget total des transports en moyens de paiement et marque un accroissement de 6,4 p. 100 des moyens d'engagement.

Il fait apparaître une plus grande sélectivité dans les choix des actions à mener, et ce conformément aux priorités exprimées dans le IX<sup>e</sup> Plan et dans les programmes prioritaires d'exécution.

Comme l'affirme le programme n° 9, il s'agit de répondre aux besoins de la décentralisation, de la déconcentration et aux exigences de l'équilibre territorial.

Le budget continue de mettre l'accent sur la sauvegarde et la rénovation du patrimoine.

Quant aux constructions nouvelles, elles feront l'objet de contrats entre l'Etat et les régions, toujours en vertu du programme prioritaire d'exécution n° 9. Par ailleurs — je l'ai dit précédemment — la seconde tranche du fonds spécial de grands travaux, qui produira ses effets en 1984, devrait venir alléger sensiblement les moyens de financement. A cet égard, je pense notamment, dans ma région, aux routes de l'Epi d'Or et à l'autoroute A 12.

Permettez-moi, en cet instant, monsieur le ministre, de vous exprimer l'inquiétude de bien des élus quant à la prolongation de l'autoroute A 12. Celle-ci est indispensable pour la sécurité et le confort de la région Ouest de Paris, notamment de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, mutilée par la R.N. 10 qui la traverse avec une circulation de transit intense qui s'ajoute à la circulation locale de plus en plus importante.

Les études sont engagées grâce aux crédits décentralisés dont la région Ile-de-France a été dotée. Mais des groupes de pression, notamment au sein de petites communes comme Le Mesnil-Saint-Denis ou Levis-Saint-Nom, risquent de freiner la réalisation de ce programme routier indispensable, dont l'intérêt non seulement régional mais également national est pourtant évident.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous rassurer sur la poursuite des études et la construction de cette voie ?

Dans ce budget figure également la poursuite du maillage autoroutier ; ainsi une hausse de la dotation de 16,4 p. 100 permet le lancement partiel de l'opération Clermont—Montluçon.

Enfin, de ce point de vue, j'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur l'importance de la mise en place de l'établissement public « Autoroutes de France » dès l'automne 1983.

Il s'agit là d'une réforme qui permettra la maîtrise publique de toutes les sociétés d'autoroutes, condition nécessaire à leur assainissement financier. Cette mesure devrait, à mon avis, d'une part, donner les moyens financiers nécessaires à l'achèvement du maillage autoroutier, d'autre part, faciliter à plus ou moins long terme l'objectif de la gratuité.

Il convient de souligner la place importante qu'occupe le budget des transports dans le cadre du IX<sup>e</sup> Plan et des programmes prioritaires d'exécution.

La sécurité et la circulation routières, qui demeurent une priorité du Gouvernement, ne sauraient résulter du seul renforcement des décisions prises dans le domaine réglementaire, tels la lutte contre l'alcoolisme au volant, les aménagements législatifs sur la circulation routière ou la sécurité des véhicules.

Tout cela est très bien, mais à travers les quatre directions de l'action de l'Etat, à savoir la mobilisation de l'opinion publique — c'est le programme R. E. A. G. I. R. — l'action concertée avec les collectivités territoriales, l'aménagement du réseau routier national, la formation des conducteurs et la réforme du permis de conduire, le problème de la sécurité devrait être mieux cerné. D'ailleurs, il est à noter l'effort particulier accompli dans le domaine de l'information routière.

Je ne pourrai évidemment pas passer sous silence la décision du ministre des transports et des transporteurs routiers de mettre en place des limiteurs de vitesse sur les véhicules de transport routier.

J'aurais également souhaité me réjouir du succès de l'A-320 et des perspectives d'emploi en France que procurerait son lancement rapide. Mais, faute de temps, je ne ferai pas.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques remarques que nous inspire votre projet de budget pour 1984, et dont je désirais, au nom du groupe communiste, vous faire part.

Nous souhaitons la poursuite de cette politique, car elle est conforme à l'intérêt national et à l'attente des citoyens de notre pays. En conséquence, nous voterons ce projet de budget. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**M. René Travert.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'occasion de la discussion du projet de budget du ministère des travaux publics et des transports, les trois sénateurs de la Manche ne peuvent s'empêcher de vous faire part de leurs inquiétudes concernant les liaisons routières et ferroviaires entre Paris et le Cotentin.

L'autoroute A 13 relie la capitale à Caen et se poursuit par une route à quatre voies jusqu'à Bayeux ; de cette ville, Cherbourg est encore distant de quatre-vingt-douze kilomètres et, actuellement, une trentaine de kilomètres sont réalisés à deux fois deux voies. A la vitesse actuelle de l'exécution des travaux, une dizaine d'années sera encore nécessaire pour qu'une liaison routière compatible avec le trafic supporté puisse enfin être achevée.

La voie ferrée Cherbourg—Caen—Paris n'est actuellement électrifiée que dans sa section Mantes—Paris. En ce moment, ces liaisons ferroviaires entre le Cotentin et la capitale sont effectuées de façons satisfaisante grâce à l'utilisation de turbo-trains.

Ces engins — gros consommateurs de produits pétroliers — vont atteindre leur limite d'âge d'ici à quelques années, dix tout au plus. Si cet itinéraire n'est pas électrifié à cette époque, le retour à l'utilisation de locomotives Diesel représentera un temps de parcours supérieur de quarante-cinq minutes à celui qui est actuellement réalisé entre Cherbourg et Paris.

Lorsque nous aurons ajouté qu'aucune liaison aérienne régulière — Air Inter ou T.A.T. — n'existe entre ces deux villes, vous comprendrez, monsieur le ministre, dans quel splendide isolement se trouve cette région qui n'est pourtant distante que de trois cent kilomètres de Paris à vol d'oiseau.

Le département de la Manche a déjà beaucoup sacrifié à la production d'électricité nucléaire avec l'implantation de la centrale de Flamanville qui entrera en activité d'ici à quelques mois ; de même, l'installation et l'extension de l'usine Cogéma pour le retraitement des produits radioactifs sur le cap de La Hague ne sont pas sans causer de nombreux soucis aux administrateurs de ce département. Ce dernier chantier de La Hague est, pour quelque années encore, l'un des plus importants d'Europe.

D'ores et déjà, le conseil général de la Manche se préoccupe de ce que sera l'après grand chantier pour ces deux pôles d'activités.

Si pour cette époque, cette région de Normandie ne dispose pas des liaisons routières et ferroviaires nécessaires, nous aurons consenti ces sacrifices en vain.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, les trois sénateurs de la Manche vous demandent instamment que dans ce budget 1984 soient inscrits : d'une part, des crédits suffisamment importants pour permettre l'achèvement de la route nationale 13 dans les

délais les plus courts possible; d'autre part, d'inscrire des crédits pour procéder aux études nécessaires à l'électrification de la voie ferrée Cherbourg—Caen—Nantes.

Nous ne doutons pas dans cette démarche de l'entière solidarité des trois sénateurs du Calvados...

**M. Jacques Descours-Desacres.** Cela est tout à fait exact, monsieur Travert, ils s'associent à votre excellente intervention.

**M. René Travers.** ... les villes de Bayeux, Caen et Lisieux étant situées sur ce même itinéraire. (*Applaudissements sur les travées de l'U. R. E. I. et du R. P. R.*)

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

**M. Roland Grimaldi.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne souhaite pas refaire ici le travail des rapporteurs, je rappellerai simplement quelques chiffres de votre budget qui me paraissent essentiels : des moyens de paiement qui s'élèvent à 51 249 millions de francs, soit une augmentation de 8,9 p. 100, des autorisations de programme dont le montant est de 10 111 millions de francs, ajoutées aux dépenses ordinaires pour compenser les moyens d'engagements, elles en assurent une augmentation de 11,2 p. 100. Ainsi se caractérise dans ses grandes lignes le projet de budget du ministère des transports pour 1984.

Ce budget, qui se situe au-dessus de la moyenne des budgets présentés, témoigne, en outre, d'un effort soutenu pour préserver les grandes priorités qui ont marqué la politique des deux dernières années.

Le budget pour 1984 est, en effet, le prolongement naturel de l'action déjà entreprise par le Gouvernement.

Il constitue le troisième volet du changement de politique opéré, en premier lieu, par le vote, en 1982, de la loi d'orientation des transports intérieurs qui consacrait juridiquement des principes fondamentaux tels que le droit au transport et la prise en compte des facteurs sociaux dans l'orientation de la politique des transports, et, en second lieu, par l'élaboration d'un plan fixant des objectifs précis.

Il faut souligner en effet que les transports sont concernés par six des douze programmes prioritaires d'exécution du IX<sup>e</sup> Plan qui consacre une place essentielle à l'amélioration et au développement du système des transports.

Le projet de budget pour 1984 réalise donc des choix nécessaires effectués en cohérence avec les options définies pour le IX<sup>e</sup> Plan; il prévoit les moyens de mettre en œuvre pour commencer la réalisation de ces options.

L'exercice du droit au transport affirmé dans la loi d'orientation trouve sa concrétisation dans l'effort engagé pour le développement des transports collectifs urbains et non urbains.

S'agissant des transports collectifs urbains, je ne peux, en tant qu'élu du Nord-Pas-de-Calais, que me réjouir de l'augmentation des crédits dont bénéficiera, en particulier, la province, qui recevra une dotation de 487 millions de francs en autorisations de programme, ce qui représente 53 p. 100 de l'ensemble des crédits alloués aux transports urbains.

L'effort le plus important — 250 millions de francs en autorisations de programme, soit une augmentation de 34,7 p. 100 — doit porter sur les contrats de développement qui associent l'Etat et les collectivités locales à la promotion des transports urbains, ce qui permettra à ces dernières d'exercer pleinement leurs compétences en matière de transports collectifs, et de prendre en considération les zones prioritaires de la politique nationale d'aménagement du territoire.

S'agissant des transports interurbains, régions et départements seront également compétents pour l'organisation des services non urbains de voyageurs auxquels une dotation de 140 millions de francs, contre 120 millions de francs en 1983, a été affectée.

En ce qui concerne la S. N. C. F., nous approuvons l'attitude du Gouvernement de maintenir son action en vue de remédier à un retard accumulé depuis de nombreuses années. (*Murmures sur plusieurs travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.*) Des fonds importants seront ainsi dégagés : la dotation globale est portée à plus de 32 150 millions de francs — soit une augmentation de plus de 25 p. 100 — un concours exceptionnel, destiné à l'assainissement financier de la S. N. C. F., et une contribution aux charges des retraites de plus de 13 milliards de francs — soit une progression de la contribution de l'Etat de 20 p. 100.

Tous ces apports financiers confirment la volonté du Gouvernement de voir apurée la dette de la société nationale en réduisant sa participation aux charges de retraites et en lui permettant de moins recourir à l'emprunt. En effet, il faut bien constater que ce sont essentiellement les frais financiers qui figurent à la base de l'endettement de la S. N. C. F. alors que ses dépenses d'exploitation n'augmentent pas.

Pour en terminer avec la S. N. C. F., je rappellerai également que celle-ci doit bénéficier d'un concours financier du fonds spécial de grands travaux ainsi d'ailleurs que les transports collectifs que j'évoquais tout à l'heure et les routes.

Les routes, pour leur part, constituent un autre titre important, à un double point de vue, puisque ce secteur représente, en moyens de paiement, environ 12 p. 100 du budget total des transports et parce qu'il est lié de manière très étroite à la politique de sécurité routière développée, par ailleurs, par le Gouvernement. En ce qui concerne les moyens budgétaires, et en tenant compte du reclassement de certaines dotations qui figuraient en 1983 au budget de la direction de la sécurité et de la circulation routière et qui se trouvent en 1984 dans d'autres budgets, il apparaissent au total en augmentation de 8,6 p. 100.

Mais la politique de sécurité routière ne se résume pas à ces seuls chiffres. « Améliorer la sécurité routière », c'est d'abord une action prioritaire prévue par le programme prioritaire d'exécution n° 12 du IX<sup>e</sup> Plan, c'est aussi des décisions importantes prises lors du comité interministériel de sécurité routière du 13 juillet 1982 et lors du conseil des ministres du 8 décembre 1982 qui doivent aboutir à une mobilisation de l'opinion publique, à une action concertée avec les collectivités territoriales et à l'aménagement du réseau routier national.

Ce dernier point bénéficie — je me félicite de cet effort de cohérence et d'efficacité de la politique du Gouvernement — de moyens accrus dans le budget des routes.

Si je termine mon intervention par le domaine des voies navigables, je ne voudrais surtout pas que l'on puisse penser qu'il s'agit là, pour moi, d'un secteur mineur, bien au contraire.

Considérées pendant des années comme les « parents pauvres » du budget et de la politique des transports, force nous est de constater la situation difficile dans laquelle se trouvent aujourd'hui les voies navigables. L'augmentation importante des crédits de 42 p. 100 en trois ans prouve bien la volonté du Gouvernement de ne plus sacrifier les voies navigables.

Même si le budget pour 1984 maintient en francs constants les crédits destinés à l'entretien et à l'exploitation des voies navigables, ces sommes devront, compte tenu des années de sous-entretien dû à l'insuffisance des crédits, être consacrées à réparer les faiblesses du passé et, notamment, à opérer une réfection dépassant largement un entretien courant.

L'augmentation de 7 p. 100 des crédits d'équipement, auxquels il faut ajouter la dotation du fonds spécial de grands travaux, est significative, malgré la rigueur qui caractérise le budget de la nation, de la volonté du Gouvernement d'envisager un nouvel avenir pour la voie d'eau et de commencer à rattraper le temps perdu.

Le développement d'un réseau fluvial sera donc un travail de longue haleine mais nous ne pouvons que nous féliciter des choix clairs nettement affirmés par le Gouvernement de rendre sa fiabilité au réseau fluvial et de lui assurer un développement rationnel.

En effet, à partir des orientations définies par le rapport Grégoire, le Gouvernement a retenu un ordre de priorité : entretien et restauration du réseau, poursuite de l'aménagement des vallées et engagement des liaisons inter-bassins.

Sur ce dernier point, monsieur le ministre, j'ai relevé que le projet de budget prévoyait sept millions de francs pour l'étude des deux liaisons Seine—Nord et Seine—Est.

En ce qui concerne précisément la liaison Seine—Nord, la commission Grégoire s'est prononcée pour la solution consistant à réaliser un canal neuf passant par Saint-Quentin; je souhaiterais connaître, monsieur le ministre, l'état d'avancement de cette étude par votre administration.

En effet, la réalisation de cette grande liaison fluviale est importante, non seulement pour l'économie nationale puisqu'elle permettrait de relier notre pays à d'autres pays industriels voisins, mais également dans le cadre de l'aménagement du territoire pour l'avenir des régions traversées, facilitant ainsi les possibilités de reconversion industrielle. Toutefois, pour que

son coût soit supportable, cette réalisation devra être étalée dans le temps. Mais il faudra qu'elle soit menée à terme dans des délais raisonnables. Je souhaite qu'au cours du IX<sup>e</sup> Plan les inscriptions budgétaires soient significatives. Elu de la région du Nord-Pas-de-Calais, vous comprendrez que je sois particulièrement attentif à cette réalisation.

Pour conclure, monsieur le ministre, je tiens à apporter, dans ce débat, le soutien du groupe socialiste au budget qui nous est présenté. Il s'inscrit dans la droite ligne des actions entreprises depuis 1981, notamment à partir de la loi d'orientation des transports intérieurs et des budgets précédents. C'est donc sans hésitation que nous le voterons. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Le Cozannet.

**M. Yves le Cozannet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des transports s'inscrit dans le cadre de la politique de rigueur prônée par le Gouvernement et apparaît tributaire des orientations du IX<sup>e</sup> Plan ainsi que des principes arrêtés dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs.

Vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, que vos objectifs s'articulaient autour de trois priorités : la satisfaction du droit au transport par l'amélioration en volume et en qualité des moyens offerts aux usagers, une plus grande efficacité et rentabilité économique et sociale entraînant une modernisation des moyens de transports, une concurrence saine et maîtrisée, enfin, la poursuite d'un équipement rationnel du pays. Comment ne pas souscrire à une telle orientation ?

En vérité, ce budget est décevant et suscite de nombreuses interrogations.

Vous ne vous étonnez sans doute pas si je vous fais part — et je ne suis pas le premier — d'une très vive inquiétude devant la situation actuelle de la S.N.C.F. Vous avez décidé une participation accrue de l'Etat aux charges d'infrastructure, une augmentation de sa contribution aux charges des retraites et le versement d'un concours exceptionnel destiné à l'assainissement financier de la S.N.C.F.

Dans une récente conférence de presse, l'actuel président de cette entreprise nationalisée exprimait le souhait de limiter à six milliards de francs l'année prochaine le déficit annuel de la S.N.C.F., déficit qui s'ajoutera — vous l'avez dit dans votre exposé — aux sommes énoncées, au cours des années précédentes.

Lors de l'examen du projet de loi de finances pour 1983, plusieurs de mes collègues ont déjà attiré votre attention sur cet aspect inquiétant : la situation financière dans laquelle s'enfonçait cette société.

Quatre critères d'action ont été retenus par M. le président de la S.N.C.F. pour tenter de remédier à cette situation : la maîtrise de l'endettement, la majoration des tarifs, l'adaptation des charges d'exploitation au niveau de l'activité et enfin le respect par l'Etat des engagements prévus dans le cahier des charges au titre de la compensation de missions de services publics, ainsi qu'une prise de conscience des régions et départements de l'effort qu'ils doivent assumer dans le cadre de leurs nouvelles responsabilités.

Il est clair également qu'une régression progressive des effectifs, évaluée à 253 000 agents environ, devra être envisagée, car on ne peut à la fois investir des sommes importantes dans la modernisation des équipements mis à la disposition des usagers et continuer à financer un personnel qui se trouve en surplus. Il s'agit là d'un des aspects délicats de ce dossier, dont la solution demandera sans doute plusieurs années.

Un autre sujet d'inquiétude concerne le T.G.V. Atlantique, dont vous avez largement parlé tout à l'heure, monsieur le ministre. Des engagements ont été pris à cet égard par M. le Président de la République. Il a été dit que l'Etat financerait 30 p. 100 des coûts d'infrastructure. J'espère qu'il en sera ainsi. J'ai quelque crainte, étant donné la situation actuelle, mais j'espère que vous trouverez les moyens dans les années à venir et que le T.G.V. pourra également desservir nos régions.

A ce sujet, je vous ferai part des craintes émises par des membres de l'association des habitants du plateau de Vanves, dans la région parisienne, qui s'inquiètent des nuisances sonores que le T.G.V. pourrait créer à la sortie de Paris. Sans doute pourrez-vous lui apporter quelques apaisements. Je pense que la vitesse du T.G.V. ne sera pas maximum dès le départ de la capitale.

Dans le même domaine, je souhaiterais savoir également si vous avez des éléments d'information — je ne sais pas si vous en avez parlé tout à l'heure — sur la création d'un T.G.V. allemand ou d'un T.G.V. nord-européen, qui pourrait entrer en concurrence avec le T.G.V. français, à moins que nous n'aboutissions, grâce à des accords européens, à une réalisation commune, comme dans le domaine de l'aviation.

Je souhaite attirer votre attention sur l'inquiétude que provoque dans l'industrie ferroviaire la réduction des commandes de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., qui constituent 60 p. 100 du chiffre d'affaires de cette industrie. La réduction des commandes, si elle était confirmée, serait de nature à menacer un nombre considérable d'emplois.

En ce qui concerne les transports urbains, notamment les voies express, une somme de 177 millions de francs est inscrite, 945 millions de francs allant à l'infrastructure routière. Dans le cas de la Bretagne, par exemple, il s'agira de crédits qui transiteront par les contrats de Plan, du moins si ce que l'on nous a dit à la région est exact.

Je souhaiterais connaître le calendrier qui correspond à la réalisation de cet important effort de liaison, d'autant plus important que nous sommes excentrés par rapport à la région parisienne, par rapport aux grands centres de consommation, et que nos lignes S.N.C.F. ne bénéficient pas, pour l'instant, de l'électrification. C'était un peu prioritaire avant le T.G.V. et j'espère que ce sera donc réalisé en priorité.

J'aborderai rapidement la situation de l'aviation civile, qui a été survolée par beaucoup de mes collègues. (*Sourires.*) Je suis, comme bon nombre d'entre eux, choqué par l'annulation des crédits de l'aviation civile en 1982 et 1983, procédure dont nous souhaitons qu'elle reste tout à fait exceptionnelle.

Comme l'ont fait nos collègues de l'Assemblée nationale, notamment M. Jagoret, député de Lannion, je mettrai l'accent sur les petites lignes de l'aviation civile, celles qui desservent les régions les plus excentrées du territoire français, notamment Touraine air-transport.

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis, a dit tout à l'heure qu'elles étaient déficitaires. C'est sans doute exact, mais nous souhaitons tout de même qu'elles puissent se maintenir, malgré des tarifs qui sont pratiquement dissuasifs. Vous connaissez certainement la différence de tarif qu'on relève entre la ligne Paris—Marseille, par exemple, 0,92 franc du kilomètre, et la ligne Paris—Lannion, soit 1,95 franc du kilomètre. De telles différences peuvent aller à l'encontre de bien des efforts de décentralisation. Nous savons, en effet, que le trafic passagers sur Lannion est assuré à 90 p. 100 par les techniciens et ingénieurs des usines qui se sont construites autour du centre de télécommunications.

Ce problème ne vous échappe pas et vous l'avez évoqué, monsieur le ministre. Je souhaiterais que vous trouviez, si possible, une solution qui permettrait d'améliorer cet état de fait.

Je ne vous apprendrai rien non plus en vous disant que les chambres de commerce soutiennent financièrement ces petites lignes et que, depuis quelques années, les collectivités locales ont pris en charge une partie de leur déficit.

Monsieur le ministre, je ne pense pas, pour conclure, que le budget du ministère des transports soit très bon. Je voudrais être plus optimiste. Je crains que, dans ces conditions, je ne puisse pas le voter. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., de l'U. R. E. I. ainsi que sur plusieurs travées de la gauche démocratique.*)

**M. René Regnault.** Je ne croyais pas que l'appel à l'optimisme serait aussi spontané ! (*Sourires.*)

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

**M. René Regnault.** De façon générale, votre budget, monsieur le ministre, connaît une augmentation honorable permettant, il est vrai, d'inscrire votre action parmi celles qui sont conduites pour le redressement du pays, de son économie.

**M. Jean-François Le Grand.** Il a les yeux de Chimène ! (*Sourires.*)

**M. René Regnault.** Avec une progression globale de 8,9 p. 100 des moyens de paiement et de 11,2 p. 100 des moyens d'engagement, le Gouvernement confirme les orientations prises depuis 1981, certes, et développe des actions nouvelles en direction de l'amélioration de la sécurité, du déplacement des personnes âgées et des personnes handicapées par exemple.

D'autre part, les contributions au titre du fonds spécial des grands travaux permettront d'atténuer la rigueur budgétaire, les effets du fonds de régulation budgétaire, et ce, en contribuant à financer de grandes infrastructures dans les domaines des routes, des liaisons ferroviaires et des voies navigables.

Votre projet de budget s'inscrit dans la politique des transports définie notamment par la loi d'orientation des transports intérieurs et la première loi du 9<sup>e</sup> Plan, dont six programmes prioritaires d'exécution concernent les transports et pour lesquels 15 milliards de francs seront consacrés au cours du Plan.

En tant que parlementaire breton, je suis sensible, moi aussi, aux engagements de l'Etat visant à rapprocher la Bretagne, région de fortes productions alimentaires souvent périssables, non seulement des grands centres de consommation dans l'Hexagone, mais aussi des régions situées hors de celui-ci, vers l'Est notamment. Les moyens de communication relèvent essentiellement de l'aménagement du territoire; inversement, leur insuffisance peut porter un coup fatal à l'économie d'une région.

L'éloignement, la position excentrée de la Bretagne rendent celle-ci très attentive à l'achèvement du plan routier breton, à sa relation avec la route des estuaires par sa bretelle Lamballe—Pontorson, en direction de la Normandie en particulier, à la construction du T. G. V. Atlantique, à l'amélioration sensible, qualitative notamment, des liaisons aériennes de troisième niveau, tant radiales que transversales.

Alors que le plan routier breton, défini en 1968 par le conseil des ministres, avait pris un retard considérable, il a vu ses moyens s'accroître sensiblement à partir de 1981.

Il convient donc de maintenir le niveau de 1982-1983 au cours du 9<sup>e</sup> Plan, par conséquent pour 1984, les moyens devant être répartis entre, d'une part, ce que l'on appelle la boucle et, d'autre part, l'axe central, tel que la liaison par la Normandie.

Cette relation par la Normandie doit permettre à la Bretagne son rattachement à la route des estuaires, à hauteur d'Avranches, ce qui représente un atout essentiel pour les transports de primeurs et autres productions intéressant le Nord de la Bretagne notamment.

J'aimerais, monsieur le ministre, obtenir des précisions sur l'exécution du plan routier breton et sur l'évolution de la route des estuaires, qui, je le suppose, bénéficie de l'aide de l'Europe au travers du fonds européen de développement régional. Serait-ce trop vous demander, monsieur le ministre, que de déflorer le contenu, l'esprit du contrat de plan Etat-région en terme de développement des moyens de transport ?

Nous sommes sensibles à l'effort maintenant fourni par l'Etat pour assainir la situation financière de la S. N. C. F., ce qui est primordial pour cette grande société nationale.

Le lancement du T. G. V. Atlantique en 1984, comme vous l'avez annoncé ce matin, m'autorise à vous poser deux questions.

La première — je me suis inquiété, l'an dernier, de cette tribune, des difficultés rencontrées auprès de certaines collectivités dans le cadre de la préparation de la déclaration d'utilité publique — vise à vous demander où en est la dévolution administrative de ce projet qui représente un intérêt majeur pour l'Ouest.

Ma seconde question concerne l'électrification des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, qui est en cours. Il convient ici de tenir un bon rythme, ce qui suppose que ce projet ne peut rien consacrer. A d'autres, bien entendu. Il conditionne la pénétration du T. G. V., laquelle pourrait être progressive en fonction de l'état d'avancement des deux projets, T. G. V. Atlantique, d'une part, électrification, d'autre part. Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, l'intérêt que nous portons au calendrier. Pourriez-vous nous éclairer dans votre réponse ?

Enfin, pour compléter mon tour d'horizon des fonctions de désenclavement et de décentralisation, je voudrais, monsieur le ministre, attirer votre attention sur le transport aérien, plus particulièrement sur les lignes de troisième niveau.

Je n'hésite pas à dire qu'il s'agit du service de transport collectif le plus décevant, le plus hétéroclite tant les disparités en terme de tarif, d'organisation, de qualité du service assuré, sont grandes.

Ces lignes ont vu leur trafic croître régulièrement et très sensiblement pour atteindre près de un million de passagers en 1982, dont 68 p. 100 par la compagnie dominante — Touraine Air Transport — laquelle, avec Air Inter, dessert la Bretagne.

Avec des tarifs qui varient de 1 à 2,5, avec des conditions de transport très différentes — matériels, respect des horaires, des durées de transport — les propositions les plus inégales sont offertes aux usagers.

D'un coût proche de celui du billet S. N. C. F. de première classe, accompagné de gains de temps substantiels, dans certaines régions, le coût du titre de transport devient très élevé pour un gain de temps parfois négligeable dans d'autres régions et pour d'autres usagers.

Les conditions dissuasives faites sont insupportables et représentent un réel obstacle à une politique d'aménagement du territoire et à la fonction sociale, au service public auquel doit contribuer un service de transport collectif devant assumer cette fonction de service public.

La Bretagne, les Côtes-du-Nord plus particulièrement, sont parmi les plus maltraitées.

Une réorganisation, une réflexion, une redéfinition du service aérien de troisième niveau fondées sur la pénétration, l'optimisation du service sont d'une urgente nécessité.

Je ne sais votre sentiment, monsieur le ministre, mais je suis très intéressé et persuadé que les transports aériens intérieurs de voyageurs participent aussi fondamentalement à la relance équilibrée de l'économie de la France. Je sais aussi l'autorité qui est la vôtre, vous qui êtes finalement le détenteur du droit de trafic et de l'autorisation d'exploiter.

Mon analyse, les observations formulées, monsieur le ministre, n'empêcheront pas qu'avec le groupe socialiste je soutienne votre action et l'approuve. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes. — M. Daily applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** En commentant votre budget pour 1984, vous avez déclaré à la presse, monsieur le ministre, que la rigueur était à l'ordre du jour.

Vous avez, malheureusement déjà largement dépassé le stade de la rigueur pour glisser vers celui de l'austérité.

Je vais d'abord évoquer les méthodes budgétaires édifiantes auxquelles vous avez recours.

L'année dernière déjà, les crédits de votre ministère démontraient un glissement de la rigueur vers l'austérité, comme je le disais à l'instant. On pouvait craindre, également, un gel de vos crédits budgétaires. Or non seulement il y a bien eu gel, mais aussi une annulation de crédits de 17 p. 100 en mai dernier.

Il est vrai qu'une partie des 8 à 10 p. 100 des crédits gelés depuis le début de l'année ont été débloqués fin octobre, c'est-à-dire au moment même où les rigueurs de l'hiver vont obliger à les « recongeler » et à reporter au printemps prochain des travaux qui, en fait, ne se feront pas, en vertu du principe des lois de finances selon lequel les crédits non consommés au 31 décembre sont annulés.

**M. Jacques Eberhard.** Il faut les dégeler !

**M. Jean-François Le Grand.** Une telle technique employée pour rendre des crédits inopérants sans véritablement les bloquer est, on le voit, pour le moins ambiguë.

Mais nécessité fait loi, et la justification de cette procédure doit être recherchée dans le fait que les caisses de l'Etat sont vides.

De plus, le Gouvernement a vidé de son contenu la notion d'autorisation de programme : à des engagements en progression de 27 p. 100 succèdent des moyens de paiement en hausse de 6 p. 100 seulement ! Voilà une distorsion pour le moins étonnante ! Les trésoriers-payeurs généraux ont, par ailleurs, reçu instruction de ne viser des engagements de dépenses que si les crédits de paiement ont été délégués dans les départements, c'est-à-dire si l'argent est là. Cela entraîne des retards dans le lancement des travaux, quand ce n'est pas leur report pur et simple.

Vos autorisations de programme ne servent donc plus à rien, sinon peut-être à engager les gouvernements qui vous succéderont, c'est-à-dire les nôtres, à réaliser ce que vous n'aurez pas pu faire en raison de la politique que vous menez.

**M. André Méric.** C'est une vue de l'esprit !



**M. Jean-François Le Grand.** Non, mon cher collègue, c'est simplement une anticipation sur l'avenir.

**M. René Régnault.** Vous vous prenez pour Mme Soleil !

**M. Jean-François Le Grand.** Non, mais je fonde mes affirmations sur les élections qui, dimanche après dimanche, égrènent les résultats que vous savez !

**M. André Méric.** Avec le concours des néo-fascistes !

**M. Jean-François Le Grand.** Quant aux paiements, ils doivent cette année augmenter de 6 p. 100, soit d'un même pourcentage que les crédits du budget général. Nous sommes très loin des 16 p. 100 votés pour 1983. Si le gel de crédits intervenu en 1983 devait se répéter en 1984, vous n'auriez plus qu'à mettre la clé sous la porte, monsieur le ministre.

Après ces considérations d'ordre général, je profite de l'occasion qui m'est donnée, monsieur le ministre, pour attirer très sérieusement votre attention sur un problème particulier, celui de l'enclavement du département de la Manche, à propos duquel s'est déjà exprimé tout à l'heure mon collègue René Travert.

Les axes routiers importants de Bretagne ou de Basse-Normandie, le projet de route des estuaires lui-même, contribuent à isoler un peu plus ce département. L'axe Caen—Rennes n'irrigue que l'extrême sud de la presqu'île. La R.N. 13 n'est mise à deux fois deux voies en continu que jusqu'à Bayeux, dans le Calvados. De Bayeux à Cherbourg, quelques tronçons seulement ont été aménagés, environ une trentaine de kilomètres ; plus de soixante kilomètres sont restés dans un état de vétusté tel qu'ils sont devenus un véritable goulet d'étranglement et présentent un réel danger.

Le dernier gouvernement du précédent septennat s'était engagé à réaliser l'aménagement, selon un calendrier prévisionnel qui ne nous avait satisfaits qu'à demi, mais qui avait néanmoins le mérite d'exister. Ce calendrier n'apparaît pas actuellement tenu et les études nécessaires aux futurs aménagements ne semblent pas non plus engagées. C'est une situation que nous ne pouvons pas tolérer.

Je vous demande, monsieur le ministre, de me répondre, sinon aujourd'hui, du moins par courrier sur le calendrier de la mise en totalité à deux fois deux voies de la R.N. 13.

La ligne S. N. C. F. Paris-Cherbourg est l'autre moyen, complémentaire de la R.N. 13, pour désenclaver le département de la Manche. Cette ligne est actuellement desservie par des turbo-trains qui mettent Cherbourg à un peu moins de trois heures de Paris. Ce type de matériel roulant a permis d'améliorer considérablement la desserte. Malheureusement, ce système est gros consommateur de carburant et le renchérissement des produits pétroliers rend difficile la rentabilisation du matériel, qui d'ailleurs est vieillissant et n'est pas remplacé par du matériel neuf. Les responsables de la S. N. C. F. nous ont annoncé le retrait des turbo-trains dans quelques années.

Interrogés sur les moyens de remplacement envisagés, ces mêmes responsables nous ont annoncé des tractrices diesel. Ce système allongera la liaison Cherbourg—Paris d'environ quarante-cinq minutes. Cela est parfaitement inacceptable à une époque où tout va dans le sens d'une réduction de l'espace temps.

Le département de la Manche a répondu oui, en son temps, à une nécessité nationale en acceptant d'accueillir sur son territoire une centrale nucléaire à Flamanville et l'usine de retraitement des matières radioactives de La Hague. C'est tout à l'honneur de la population de ce département et de ses élus de faire preuve de solidarité à l'égard des besoins de la nation. Ils attendent aujourd'hui que la nation fasse preuve de solidarité à leur égard en assurant leur désenclavement routier et ferroviaire. Il est absolument indispensable, monsieur le ministre, que vous engagiez au plus vite des études en vue d'électrifier la ligne Cherbourg—Paris.

Le département de la Manche est devenu producteur d'énergie électrique grâce aux deux unités de 1 300 mégawatts de Flamanville. Il serait inconcevable que la traction des trains se fasse par des engins diesel. C'est un anachronisme qui est d'ores et déjà ressenti par la population et ses élus comme une attitude méprisante à leur égard.

**M. Jacques Eberhard.** C'est vrai !

**M. Jean-François Le Grand.** A un moment où vous affirmez, monsieur le ministre, avec d'autres d'ailleurs, la nécessité de reconquérir le marché intérieur français, il serait bon de mettre

en conformité les discours et les actes. Le désenclavement d'un département fortement industrialisé dans sa région nord avec les activités nucléaires, métallurgiques — la construction de plates-formes de recherches pétrolières en mer, notamment, et portuaires, tant au niveau de la marine nationale qu'au niveau de la marine marchande ou de la pêche — d'un département à vocation agricole et agro-alimentaire, ayant également une activité aquacole en plein essor, puisque ce secteur économique a créé, à lui seul, grâce à l'effort du département, plus de 6 000 emplois ces dernières années, d'un département à vocation touristique, son désenclavement, dis-je, s'inscrit dans le droit-fil de la reconquête du marché intérieur.

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, d'accorder dans les meilleurs délais une audience à une délégation d'élus de la Manche, afin que l'on vous présente un argumentaire et un dossier à l'appui de notre requête.

Ne pas répondre à ce besoin de désenclavement, monsieur le ministre, ne sera pas supporté plus longtemps...

**M. René Régnault.** Oh !

**M. Jean-François Le Grand.** ... par la population de la Manche, ni par ses élus, toutes tendances politiques confondues.

Un des traits caractéristiques de notre tempérament est — disait Tocqueville — d'investir notre violence dans la modération.

Prenons garde, monsieur le ministre, que la modération ne soit plus l'exutoire naturel de notre violence. (*Marques d'agitation sur les travées socialistes.*)

**MM. Roland Grimaldi et René Régnault.** Oh !

**M. Jean-François Le Grand.** Nous serons très attentifs à votre réponse. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.*)

**M. André Méric.** Vive la démocratie !

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

**M. Bernard Parmantier.** Monsieur le ministre, le conseil des ministres du 1<sup>er</sup> juin a approuvé le contenu de votre communication relative aux conclusions de mon rapport sur l'aviation légère, remis à M. le Premier ministre il y a juste un an.

Votre volonté et celle du Gouvernement s'était déjà traduites dans le budget de 1983 par un accroissement de 50 p. 100 des aides à l'aviation légère. Celui de 1984 confirme cette volonté par un accroissement des aides de 18 p. 100. Je tiens à vous dire, monsieur le ministre, combien se réjouissent tous ceux qui pratiquent l'aviation légère et les sports aériens en constatant que la relance est en bonne voie. Avec moi, ils pensent qu'un rééquilibrage entre la grande et la petite aviation permettra à notre pays d'améliorer encore la place qu'il occupe dans le domaine de l'aéronautique mondiale.

Cet effort budgétaire est amplifié par l'extraordinaire dynamisme qui anime les hommes, les femmes et tout particulièrement les jeunes qui se passionnent pour l'aviation légère et les sports aériens.

C'est la conjonction de ces moyens et de ce dynamisme qui me permet aujourd'hui d'être porteur de bonnes nouvelles. Dans le climat qui règne à certains moments, quelques bonnes nouvelles ne nous feront pas de mal. (*Sourires.*)

Le temps me manquera pour en dresser un bilan complet, mais je citerai, parmi celles-ci : la relance de la construction du planeur français ; l'aide à la conception et à la construction de nouvelles gammes d'aéronefs modernes et économiques ; l'instauration d'une nouvelle politique de moteurs d'avion dont l'absence a, jusqu'alors, constitué l'un des obstacles majeurs au développement de l'aviation légère et ultra-légère ; l'accroissement des effectifs des pratiquants des sports aériens qui, pour les neuf premiers mois de l'année 1983, est de 10 p. 100 pour l'avion léger et le vol à voile, de 65 p. 100 pour le parachutisme sportif.

Citons également l'effort accompli en matière d'adaptation de la réglementation aux nouveaux produits et aux nouvelles pratiques, l'institution d'un brevet de base de pilote, l'adaptation de la réglementation FAR 23 aux avions très légers, la modification en cours de la réglementation de la construction des avions en kit.

En ce qui concerne ce dernier point, je souhaite, monsieur le ministre, que la concertation soit menée en prenant d'avantage en compte l'avis des praticiens qui ont fait la preuve de leurs compétences, en France comme à l'étranger. Et pour

ne pas les citer tous, j'évoquerai seulement le cas de ce jeune constructeur amateur qui a signé, cette année, un contrat de vente de 510 avions quadriplaces monomoteurs pour les Etats-Unis. Je précise que la production des avions de ce type avait atteint, l'an dernier, à peu près la moitié de ce chiffre.

A propos des U.L.M. dont on parle beaucoup, je tiens à souligner l'unanimité qui s'est faite au sujet de la nécessité, pour la sécurité des utilisateurs, d'élaborer une réglementation non dissuasive visant à assurer une meilleure formation des pilotes et une meilleure qualité des matériels.

Je me permettrai toutefois de regretter que le texte de la circulaire du 3 novembre 1983 ne témoigne pas d'une démarche plus globale prenant en compte toutes les utilisations professionnelles de l'U.L.M., notamment les travaux agricoles. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, d'insister pour qu'un prochain texte vienne très rapidement apaiser un certain malaise que ressentent à l'heure actuelle les professionnels.

La promotion d'une filière française du dirigeable moderne, j'en suis convaincu après avoir entendu au cours des six derniers mois de très nombreux avis sur la question, constitue un enjeu important pour notre pays, bien armé technologiquement pour relever tout défi dans ce domaine. Mais plutôt que de s'en remettre à mon avis personnel, ou à celui d'experts aux opinions souvent divergentes, il est préférable, me semble-t-il, que soit organisée au plus vite l'expérimentation qui seule permettra de procéder aux évaluations objectives des matériels et des missions aux exigences desquelles ils pourront apporter une réponse adaptée.

Il suffirait à cet effet d'utiliser l'un des dirigeables existants, l'*Airship 500*, qui est anglais, qui vient d'être certifié en Angleterre, mais qui est surtout de réalisation européenne, puisque l'industrie française manifeste sa présence de la façon la plus évidente qui soit : en effet, l'enveloppe de ce dirigeable est française, tandis que la cabine est britannique et les moteurs allemands.

Pour terminer ce très bref exposé, j'aimerais revenir sur les difficultés de l'aviation de troisième niveau. Elles appellent un effort d'analyse, de réflexion et d'imagination. Ma récente expérience de parlementaire en mission m'incite à suggérer que l'un de nos collègues soit chargé d'étudier l'ensemble des problèmes auxquels est confrontée cette aviation et d'y proposer des remèdes.

Je pense qu'il faut également se préoccuper de valoriser et de développer l'aviation d'entreprise et d'affaires, instrument d'efficacité industrielle et commerciale au plan national et international. Elle se situe à l'interface de l'aviation de troisième niveau et du haut de gamme de l'aviation légère et elle pourrait, de ce fait, favoriser l'élaboration de complémentarités novatrices et performantes dans une perspective de nouvelle croissance régionale et nationale.

Monsieur le ministre, il est nécessaire devant l'apparition de nouvelles pratiques et de nouveaux produits que les décisions les concernant puissent être prises très rapidement. Aussi insisterai-je pour que le Gouvernement organise les moyens de coordination et d'évaluation qu'exige une efficacité à la hauteur de nos ambitions. C'est à cette condition que se verraient garanties la justesse des décisions et l'efficacité de leurs applications. Ce sont des facteurs essentiels pour la protection de la compétitivité de nos créateurs et de nos industries.

Cela dit, monsieur le ministre, je ne crois pas devoir insister sur le fait que je voterai votre budget. Je tiens simplement à souligner que je n'ai pas manifesté dans mes propos un optimiste béat, mais que je viens d'exprimer la réalité de ce que je constate tous les jours. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais répondre aux orateurs qui viennent de se succéder. Je le ferai brièvement parce que j'ai déjà dit beaucoup de choses ce matin dans mon exposé de présentation de ce projet de budget, puis en apportant quelques précisions après les conclusions déposées par les différents rapporteurs.

Je retire de ce débat une impression qui me satisfait. (*Murmures sur diverses travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

**M. André Méric.** Heureusement !

**M. Etienne Dailly.** Ah !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** J'entends certains d'entre vous qui s'étonnent. Mais attendez la suite ! (*Sourires.*)

Ce débat me satisfait parce que je constate que, avec ce projet de budget, le Gouvernement poursuit une politique des transports dont il a défini les orientations en 1981. Cette politique se veut cohérente et réaliste ; elle est fondée sur un examen attentif des conditions de notre pays, de son potentiel et des problèmes qui se posent ; elle est animée de la volonté d'apporter des réponses sérieuses à ces problèmes, de faire progresser nos moyens de transport, nos équipements et de rendre ainsi notre économie toujours mieux apte à apporter au pays les richesses dont il a besoin ; elle tend, enfin, à faire en sorte que les usagers puissent bénéficier d'une amélioration progressive des services qu'ils attendent.

Naturellement, les orateurs de la majorité présidentielle ont confirmé et souligné la validité de ces orientations en y apportant, au surplus, des prolongements, des observations, des réflexions tout à fait utiles et dont je ne manquerai pas de tenir compte.

Mais, au-delà, je constate que certains des orateurs de l'opposition n'ont pas pu faire autrement — et je leur en donne acte, parce que je pense que cela reflète une honnêteté intellectuelle de leur part — que de souligner eux-mêmes la qualité et la validité des orientations de notre politique des transports et d'un certain nombre des actions qui sont conduites.

J'ai entendu également des critiques, qui me paraissent parfois même aller au-delà du raisonnable. Mais, relevant rapidement toutes ces critiques, je constate que, face à ce projet de budget et à cette politique qu'elle refuse d'approuver, l'opposition ne peut pas faire état de sa gestion passée. Elle ne peut non plus rendre compte de tous les efforts exemplaires qui ont été développés au cours de ces dernières années dans le domaine des transports.

Je n'en tire pas de conclusions excessives. Ainsi, je ne dis pas — je ne l'ai d'ailleurs jamais dit — que rien n'a été fait avant que nous parvenions au pouvoir. Je dis simplement que l'on ne peut comparer notre gestion à celle de nos prédécesseurs si l'on veut en tirer argument au bénéfice de la gestion passée.

Je ne me livrerai pas au petit jeu qui consisterait à comparer, chapitre par chapitre, les projets de budget que je vous ai présentés depuis 1981 et ceux des années qui ont précédé 1981.

Cependant, s'agissant du budget des voies navigables, que certains considèrent comme « inapprouvable », je relève que, de 1974 à 1981, ce budget avait diminué de 60 p. 100, et je ne veux pas remonter plus loin dans le temps car on pourrait alors parler de véritable effondrement par rapport à la situation antérieure.

**M. Gérard Ehlers.** Très bien !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Or, de 1981 à 1984, nous avons accru les crédits de ce secteur de près de 50 p. 100. Je veux bien admettre que l'on n'aime pas ce Gouvernement et que, pour des raisons politiques — tout à fait honorables au demeurant — on ne souhaite pas approuver ce qu'il fait, mais si l'on trouve que près de 50 p. 100 d'augmentation en trois ans c'est très mauvais, alors c'est que l'on veut vraiment la mort de la voie d'eau. Mais, dans ce cas, il faut le dire.

On pourrait se livrer aux mêmes exercices pour la plupart des autres postes du budget. Ainsi, s'agissant des transports urbains, j'ai constaté, lorsque je suis arrivé à la tête de ce ministère, que le budget précédent avait réduit les crédits d'investissement de plus de 20 p. 100 alors qu'existaient tous les besoins que l'on connaît.

Nous nous sommes engagés depuis dans un effort de développement pour résoudre ces problèmes. Sur le chapitre des routes, même, où il semble que des sensibilités différentes s'expriment, j'ai dû constater qu'en 1980 on avait adopté un budget en régression pour ce qui concerne les crédits consacrés à l'investissement et aux travaux.

Que dire encore quand j'entends ici certaines doléances, qui ne sont pas toutes infondées ? J'ai entendu dire, ainsi, que le département de la Manche était enclavé. Je veux bien que l'on consi-

dère que j'ai le tort de ne pas l'avoir désenclavé depuis 1981, mais tout de même ! Quand on a fait partie pendant tant d'années de la majorité et que l'on disposait donc *a priori* des moyens de se faire entendre...

**M. André Méric.** Très bien !

**M. Jean-François Le Grand.** Vous prenez du retard par rapport aux engagements pris. Voilà ce que je vous ai dit, et pas autre chose !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** ... pourquoi ne pas l'avoir désenclavé avant ? Vous vous trouvez ainsi devant des routes dans l'état que vous nous avez décrit tout à l'heure.

**M. Jean-François Le Grand.** C'est un recul par rapport aux engagements pris ; reprenez le texte de mon intervention et vous verrez que c'est ce que j'ai dit.

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Monsieur le sénateur, je suis au regret de vous décevoir, mais en 1983, mon ministère consacrera 89 millions de francs aux travaux d'élargissement, d'amélioration et de développement de la nationale 13.

**M. Jean-François Le Grand.** C'est exact. Mais ces crédits correspondent à des études qui avaient été engagées préalablement. Ce que nous attendons, depuis 1981, c'est un prêt. Voilà ce que je vous ai dit !

**M. le président.** Monsieur Le Grand, vous n'avez pas la parole !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je vous écoute, monsieur Le Grand, parce que ce que vous dites est très intéressant : vous déclarez qu'auparavant des études avaient été lancées...

**M. Jean-François Le Grand.** Et des engagements pris !

**M. Bernard Parmantier.** C'est facile !

**M. André Méric.** Seul le ministre a la parole !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Mais si des études ont été menées et des engagements pris, aucun des travaux prévus n'avait été réalisé ! C'est nous qui les réalisons, voilà la réalité ! (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

**M. Jean-François Le Grand.** Je vous remettrai le dossier !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** C'est trop facile. Par exemple, de dire que la liaison Rhin—Rhône n'est pas encore réalisée entièrement. Il est facile d'aller à Dijon faire un discours ou de faire voter une motion aux termes de laquelle il faut réaliser la liaison Rhin—Rhône. Moi, lorsque j'ai pris mes fonctions au ministère, j'ai constaté qu'aucun moyen financier et qu'aucune programmation n'avaient été définis pour cette réalisation. C'est cela, la réalité !

Vous parlez de promesses dont on savait par avance que l'on ne les tiendrait pas. Peut-être parce qu'on savait que l'on serait battu quelques mois après ?

**M. Alfred Gérin.** Ce n'est pas vrai !

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous en prie ! Laissez parler M. le ministre.

**M. Alfred Gérin.** Vous sabotez les campagnes de notre pays !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je pourrais naturellement continuer ce petit jeu. Ce serait très facile pour moi, je le reconnais, mais peut-être pas très honnête.

**M. Alfred Gérin.** Ça oui !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Ainsi, s'agissant de la S. N. C. F. de l'électrification...

**M. Josselin de Rohan.** Parlez donc du déficit !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** ... ou du T. G. V. Atlantique. On se félicite de la réalisation de cette ligne mais, à l'évidence, cette dernière n'aurait pas été l'œuvre de la majorité précédente.

Même dans un domaine comme celui de l'aviation légère...

**M. Alfred Gérin.** Qui a fait le T. G. V. ?

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** ... dont vient de parler M. Parmantier, on ne peut pas dire que les engagements financiers soient considérables ! Quand nous sommes arrivés aux affaires, nous avons trouvé cette malheureuse aviation légère « au fond du trou », complètement désemparée et abandonnée. Or, depuis 1981, à la suite des conclusions d'une mission confiée à M. Parmantier, nous travaillons à la relance de ce secteur qui paraît intéressant pour un certain nombre de gens notamment pour les jeunes ainsi que pour un certain nombre d'entreprises, qui peuvent, dans ce secteur, développer leurs activités.

Ce sont des faits. Ce sont des chiffres. On peut raconter ce que l'on voudra, mais ils sont incontestables.

**M. Jean-François Le Grand.** Les engagements antérieurs le sont également !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Quant à l'avenir, si des critiques ont été formulées, personne n'a proposé une autre politique des transports...

**M. André Méric.** Ils n'en ont pas !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Une orientation différente qui serait plus sérieuse, plus solide et qui démontrerait que ce que nous faisons ne tient pas.

Je dois dire tout de même, pour être juste, que j'ai entendu une suggestion : l'un des orateurs a expliqué qu'il serait peut-être bon d'augmenter plus rapidement les tarifs de la S. N. C. F. et d'adapter ses charges au niveau de son activité : autrement dit, en termes clairs, il s'agirait de s'engager dans une réduction progressive et importante des effectifs.

C'est une proposition alternative. Je ne contesterai pas à l'orateur le fait qu'il soit préoccupé par la situation de la S. N. C. F. et qu'il cherche des solutions. Cela dit, celle qu'il propose a déjà été appliquée dans le passé, avec le succès que l'on connaît : je ne vois pas qu'elle ait permis de résoudre les problèmes de fond de cette entreprise. J'affirme en tout cas très clairement que cette orientation n'est pas la nôtre. Nous la considérons comme inacceptable et il ne faut pas compter sur le ministre des transports que je suis pour la mettre en œuvre. Elle ne répond pas, en outre, à l'objectif recherché : s'il est vrai que les tarifs doivent évoluer normalement pour que l'usager assume sa part de charge, il est bien évident que, s'agissant d'un service public destiné au transport de personnes, si l'on accélère trop l'augmentation des tarifs afin de faire face aux exigences de la situation financière, on dissuade la clientèle et, du même coup, on ne résout pas les problèmes.

Il en est de même pour ce qui concerne l'adaptation des effectifs. « Si on se coupe un bras ou une jambe, on est moins à même de faire face ». Quand on réduit les effectifs, ils sont moins à même de faire face au service qu'on leur demande d'assurer et il convient alors de réduire les dessertes et certaines activités. On est alors engagé dans une spirale descendante, dans cette politique de la « peau de chagrin » que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer. En tout cas, cela ne permet pas de résoudre les problèmes.

J'estime donc que la politique que nous menons dans ce domaine est responsable, tout simplement parce qu'elle refuse la démagogie, et qu'elle peut apporter les solutions nécessaires.

Nous reconnaissons la nécessité d'une gestion rigoureuse des affaires ; nous reconnaissons que cette entreprise nationale doit réaliser des efforts pour surmonter ses difficultés, pour limiter ses dépenses autant que faire se peut. Dans le même temps, nous considérons que, dans l'imagination, dans l'initiative et dans le dynamisme résident les solutions à trouver pour remédier aux difficultés actuelles.

C'est grâce à une orientation identique — et je l'ai dit il y a quelques heures — qu'une entreprise comme Air France peut trouver en ce moment des réponses à ses problèmes et passer d'un déficit, qui n'était pas énorme par rapport à la situation des compagnies de transport aérien internationales, mais qui était tout de même peu satisfaisant, à une situation qui devrait approcher l'équilibre financier en 1983.

Face aux difficultés il existe deux types de sortie : d'une part, une sortie vers le bas, qui ne résout pas les problèmes d'avenir ; d'autre part, une sortie vers le haut qui ne refuse — c'est vrai — ni la rigueur ni l'économie ni le sérieux, mais qui, en même temps, fonde ses solutions sur la volonté de se battre, de conquérir et d'aller de l'avant.

Telle est notre orientation dans ce domaine comme dans les autres.

Ce sont ces constatations qui expliquent ma satisfaction et, en quelques sorte ma tranquillité; non pas que je considère qu'il soit l'heure de se reposer ou de verser dans je ne sais quelle béatitude. (*Sourires.*) Absolument pas! Personnellement, j'ai tout à fait conscience — comme d'ailleurs tous les membres du Gouvernement — de l'importance des problèmes, des difficultés et des préoccupations qui existent dans ce pays et de l'énorme travail qui reste à accomplir à la fois pour répondre à toutes ces inquiétudes et pour avancer dans la voie des solutions. C'est ce que nous essayons de faire.

De nombreuses questions m'ont été posées et vous me permettez, sur certaines d'entre elles qui sont très ponctuelles, de répondre par écrit, comme je le fais d'ailleurs très souvent. En tout cas, je m'engage aujourd'hui à le faire, et je prie les orateurs qui m'ont posé ces questions de m'en excuser.

Monsieur Chauty, je comprends les préoccupations qui existent dans le secteur que vous avez évoqué. J'en connais les très sérieuses difficultés. Elles ne sont malheureusement pas seulement les vôtres car nous sommes confrontés dans le domaine de la construction navale à une crise générale extrêmement grave. Je ne manquerai pas d'attirer l'attention de M. Lengagne sur cette question, et je suis persuadé qu'il apportera les réponses du Gouvernement.

S'agissant de la construction aéronautique, je n'y reviendrai pas. J'ai déjà parlé longuement et M. Méric a fort bien traité ce problème, ce qui me dispense d'en dire plus à cet égard.

Pour ce qui concerne l'aviation et le transport aérien de troisième niveau dont j'ai déjà parlé tout à l'heure, nous sommes également confrontés à une situation qui, il faut le reconnaître, n'est pas satisfaisante dans de nombreux cas — pas dans tous, cependant! — et à laquelle il faut apporter des solutions équilibrées et raisonnables.

Je me contente de noter que M. Le Cozannet a dit qu'il fallait maintenir certaines lignes aériennes même si elles étaient déficitaires. Je m'interroge donc : on me cherche des griefs à propos de la S.N.C.F.; soit, mais si l'on fait une démarche elle doit, me semble-t-il, être valable dans tous les secteurs!

En tout état de cause, si l'on doit s'orienter dans ce sens, il faut alors répondre aux problèmes financiers que cela pose car quelqu'un doit payer. On ne peut donc que constater que si certaines choses sont impossibles à réaliser, d'autres, il est vrai, doivent l'être.

Je répète qu'il est impossible, par exemple, de garantir à chaque ville française, de 30 000 habitants ou plus, qu'elle puisse disposer d'un aéroport et d'une ligne aérienne, soit avec Paris, soit avec d'autres grandes villes françaises. Cela ne correspond pas à nos moyens.

Peut-être y a-t-il eu à cet égard — et je ne crains pas de le dire — quelques illusions et quelques ambitions excessives. Certaines dépenses pèsent d'ailleurs maintenant sur les budgets des collectivités locales et territoriales qui sont confrontées à de sérieux problèmes.

Faut-il pour autant nier ces derniers? Absolument pas! Je ne le fais pas et c'est précisément pour cette raison que, en fonction des conclusions contenues dans le rapport remis par MM. Funel et Villiers, le Gouvernement a commencé à mettre en œuvre une orientation qui vise à rechercher, à un coût supportable, une organisation plus rationnelle des services aériens régionaux, c'est-à-dire la meilleure desserte possible.

Cela signifie que nous souhaitons que, dans chaque cas, dans chaque région, on recherche, en s'adressant à toutes les compagnies existantes, en premier lieu à Air Inter, les moyens d'organiser la complémentarité des différents services. Il convient d'assurer entre Air Inter et les petites compagnies une coordination, une organisation commune, une répartition des tâches aussi rationnelles que possible ainsi qu'un bon schéma des dessertes, afin d'éviter des suremplois, des doubles emplois. On peut également avoir recours — nous l'avons déjà fait et cela donne de bons résultats — à d'utiles rabattements vers la liaison principale. Grâce à cela, nous parviendrons à organiser une meilleure desserte et à mieux répondre à des besoins dont je connais l'existence.

Je dirai à M. Regnault, en particulier, qu'il ne me paraît pas qu'il y ait de règle unique, de réponse unique, de solution unique, c'est-à-dire valables partout et dans tous les cas.

En application de ces principes, il faut, dans chaque cas et dans le cadre d'une concertation attentive — et je suis prêt à veiller à que celle-ci ait lieu — trouver des solutions et l'on a d'ailleurs commencé à le faire.

Je tiens simplement à ajouter — et je l'ai déjà dit ce matin — que le Gouvernement n'exclut pas que, dans certains cas précis, pour des régions où effectivement le besoin de desserte aérienne est tout à fait vital et constitue presque un élément de ce que j'appelais « le droit au transport » parce que la région est isolée, parce qu'elle n'a pas de moyens de remplacement, un soutien puisse être apporté par le canal de la D. A. T. A. R. pour mettre en place de telles dessertes.

En ce qui concerne les U.L.M., nous sommes devant un secteur en début de développement. Avec l'ensemble des parties intéressées, nous tenterons de mettre progressivement et convenablement en place le dispositif qui convient. Nous veillerons à assurer la sécurité, à apporter l'organisation nécessaire sans alourdir pour autant la réglementation.

Quelques questions ont porté sur le transport ferroviaire. S'agissant de l'investissement, j'ai eu l'occasion, voilà quelques jours, de faire connaître au Sénat les décisions du Gouvernement. Comme j'en ai de plus parlé ce matin, je me contente d'ajouter que vous pouvez vous référer à ces déclarations.

Ces décisions ont été prises — je le souligne — après une concertation étroite entre mon ministère et celui de l'économie, des finances et du budget, lequel a été très attentif à cette question. Nous avons pu définir, pour 1984, les niveaux d'investissement aussi bien pour la S.N.C.F. que pour la R.A.T.P. qui, j'en suis persuadé, permettent le mieux possible de maintenir l'effort et de faire face aux préoccupations concernant le plan de charge.

Naturellement, dès lors que le T.G.V. Atlantique entrera dans sa phase de réalisation, c'est-à-dire en 1985-1986, il servira alors de relais aux fabrications antérieures pour assurer la poursuite, à un bon niveau, de l'équilibre des commandes de ces entreprises.

S'agissant du T.G.V. Atlantique, nous allons faire la déclaration d'utilité publique après les procédures nécessaires en pareil cas. Cette déclaration d'utilité publique doit intervenir — je pense — au début de 1984, et nous entrerons donc dans la voie des réalisations à partir de cette date. Les choses sont très claires et soyez sûrs — à cet égard, je crois qu'une question m'a été posée — que nous serons attentifs à toutes les observations touchant aux conditions de réalisation, à la protection de l'environnement, aux intérêts des agriculteurs dans certaines régions. Nous avons, bien sûr, vivement recommandé à la S.N.C.F. de conduire ce travail avec toutes les concertations nécessaires et en prévoyant, dans la limite des possibilités, les solutions qui répondent aux besoins des particuliers.

J'ai déjà eu l'occasion d'observer de près le dossier touchant aux sorties de Paris. Dans ces secteurs urbanisés, il faut en effet être très attentif à l'environnement.

M. Le Cozannet m'a interrogé sur le T.G.V. Nord. Il s'agit non pas d'un T.G.V. allemand comme l'ont prétendu certains périodiques, mais d'un projet de liaison ferroviaire rapide entre Paris et Cologne, via Bruxelles. Ce projet a fait l'objet de premières discussions entre les trois pays concernés : la République fédérale d'Allemagne, la Belgique et la France. Des groupes de travail ont d'ores et déjà été mis en place et ils se sont réunis notamment voilà deux jours, afin d'entreprendre une étude approfondie de tous les problèmes que pose la réalisation d'un tel projet. Cette étude devrait être prête en avril 1984 et, en fonction de ses conclusions, les gouvernements apprécieront la suite qu'il convient de lui donner. Nous sommes donc engagés dans la voie de la réflexion et du travail d'étude.

En ce qui concerne les voies navigables, je ne reviendrai pas sur le fond des questions posées.

Dans un budget, tous les chapitres n'apportent pas le même degré de satisfaction, et en premier lieu au ministre lui-même, sans parler des parlementaires; il faut bien choisir des priorités. Mais, s'il est un domaine où je suis assez satisfait des moyens mis en place par le Gouvernement, ainsi que des orientations qui ont été définies et qui commencent à entrer en application, je dois dire très honnêtement, au risque de manquer de modestie, que c'est celui des voies navigables.

En effet, nous sommes passés d'une situation où ce mode de transport semblait condamné à la disparition, où, volontairement ou non, on considérait qu'il avançait pas à pas vers la tombe, à l'ouverture de perspectives qui sont raisonnables.

Nous ne disons pas que la voie d'eau doit aller à la conquête de je ne sais quel trafic. Nous disons seulement qu'elle a une place, qu'elle peut la conserver pour continuer à constituer un bon atout pour notre pays et qu'elle doit être en mesure de faire face à la concurrence internationale, en particulier.

Par conséquent, en fonction de cette orientation, nous avons défini les moyens, aussi bien pour les infrastructures que pour l'organisation de la profession elle-même. C'est important, parce qu'il s'agit de songer à la compétitivité de l'offre en ce domaine.

Ces moyens sont, eux aussi, limités — on ne peut pas tout faire — mais ils nous permettront d'avancer vers la mise en place des équipements et des structures dont ont besoin les professionnels pour travailler correctement. Je n'entre pas plus avant dans le détail mais l'examen de nos actions et de nos propositions le confirme.

Je souhaiterais aussi qu'on tienne compte de ces réalités et que tous les intéressés par cette évolution m'apportent le soutien nécessaire.

A propos de la dérivation de Mâcon, j'ai entendu regretter qu'elle ne soit pas encore réalisée ou qu'elle ne progresse pas plus vite. Le Gouvernement a prévu des crédits à cet effet pour 1984. Cependant, des difficultés demeurent, liées aux discussions sur les conditions concrètes de réalisation. En particulier, la présidence du conseil général de l'Ain continue à multiplier les observations et les embûches, de telle sorte que nous risquons de connaître certains retards. Si certains d'entre vous ont quelques relations avec la présidence de ce conseil général et pouvaient m'aider à lever ces difficultés, croyez bien que je leur en serais tout à fait reconnaissant.

S'agissant de la C.N.R., la décision prise par le Gouvernement d'étendre les compétences de cette compagnie vise à préserver un outil dont nous reconnaissons la qualité. Il convient de mettre cet outil au service d'opérations qui arrivent à leur terme dans le secteur Saône-Rhône, en vue de la réalisation de la liaison Rhin-Rhône, comme de celle des grandes liaisons inter-bassins.

Nous disposons là d'un outil de haute qualité et d'un personnel ayant maintenant de l'expérience. Cet outil a d'ailleurs une qualité internationale et il peut nous servir de produit d'exportation.

Nous avons considéré qu'il pouvait être l'instrument technique concret de la réalisation de ces grandes liaisons. C'est pourquoi nous avons décidé l'extension de ses compétences.

J'ai désigné mon représentant au conseil d'administration, il s'agit de M. Perrod, le directeur des transports terrestres.

Je comprends bien que certains s'impatientent mais l'on devrait très rapidement procéder aux nominations nécessaires à la mise en place de tous les organismes. En tout cas, il est question non pas de mettre en cause l'avenir de cette C.N.R. mais au contraire, de lui confier une mission élargie afin qu'elle puisse faire valoir ses qualités.

Quant à la liaison Seine-Nord, sur laquelle M. Grimaldi m'a interrogé, le Gouvernement entend que la détermination du tracé de cette liaison, qui est très importante pour le développement économique de tout le Nord de la France et pour le bassin de la Seine, soit le résultat d'un choix démocratique et, à cet effet, un dossier mettant en évidence les aspects techniques, économiques et l'impact du projet sera envoyé dans les prochains mois aux régions concernées. Celles-ci donneront leur avis en toute connaissance de cause. Au vu de cet avis, le Gouvernement prendra les décisions définitives.

J'ai déjà indiqué ce matin que, dans ce secteur, nous ne pouvons malheureusement, pas aller plus vite parce que nous ne disposons pas des études qui auraient dû être menées depuis des années.

Cependant, nous considérons qu'il est, dès à présent, justifié de commencer les travaux de la section Sud puisqu'elle est commune aux deux tracés qui ont été envisagés.

J'ai été interrogé sur le plan routier breton. A ce propos, je tiens à réaffirmer que le Gouvernement entend bien poursuivre la réalisation des objectifs fixés. Beaucoup a été fait mais il reste encore à faire.

En ce qui concerne la spécificité de ce plan routier, l'Etat continuera à prendre en charge une partie des réalisations, qui avait été définie à l'origine, étant entendu qu'il faudra prévoir en outre un contrat de plan pour associer les efforts de l'Etat et ceux de la région.

Compte tenu de l'évolution des discussions, nous pourrions maintenir un très haut niveau d'engagement pour les années à venir. Je regrette de ne pouvoir vous donner aujourd'hui plus de détails, mais cela ne serait pas convenable car les discussions sont en cours.

M. Tajan m'a questionné sur la sécurité routière. Monsieur le sénateur, je comprends tout à fait vos préoccupations à cet égard. Le Gouvernement attache beaucoup d'importance à cette question et il s'efforce de développer une action dans tous les domaines où l'on peut et doit agir pour améliorer une situation qui est inacceptable.

M. Tajan a évoqué également le problème de la signalisation routière. Je ne veux pas me prononcer sur sa proposition. En cette matière, il reste incontestablement beaucoup à faire. On peut et on doit améliorer la signalisation. Des études ont déjà été engagées à cet égard, des décisions ont commencé à être prises. Je serai vraisemblablement en mesure d'annoncer de nouvelles décisions dans peu de temps. Dans ce domaine, nous ne manquerons pas d'étudier les suggestions qui nous sont faites et de leur faire le meilleur écho.

Voilà les réponses que je pouvais vous apporter. Je répète que, sur les points plus précis qui ont fait l'objet de questions de la part des intervenants, je répondrai très prochainement par écrit.

Je vous prie d'excuser la longueur de mon propos, mais celle-ci souligne le sérieux et la cohérence de la démarche du Gouvernement, dans ce secteur comme dans les autres, et sa volonté, face à une situation qui est difficile, de continuer à avancer tout en tenant compte des obstacles et des difficultés auxquels il est confronté.

Le Gouvernement fait lui-même et appelle le pays à accomplir les efforts nécessaires pour y faire face, pour aller dans le sens du progrès, du mieux-être, de la qualité de nos équipements et en particulier de nos transports.

Voilà autant de raisons pour lesquelles je vous demande, mesdames, messieurs les sénateurs, de donner votre approbation à ce projet de budget. *(Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)*

**M. le président.** Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports et figurant aux états B et C ainsi que les articles 66 et 112.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III : plus 253 311 853 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** « Titre IV : plus 6 984 570 401 francs. »

Je vais mettre aux voix les crédits figurant au titre IV.

**M. Yves Le Cozannet.** Je demande la parole, pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Le Cozannet.

**M. Yves Le Cozannet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous avons demandé un scrutin public sur le titre IV car c'est à ce titre que sont inscrits les crédits relatifs au concours exceptionnel de 3 510 millions de francs destiné à la S. N. C. F.

**M. René Régnault.** Et alors !

**M. Yves Le Cozannet.** Il va de soi que nous ne souhaitons pas priver la S. N. C. F. de l'attribution d'un concours financier qui lui est plus que jamais nécessaire. Nous voulons, par la solennité du scrutin public, condamner une politique qui a fait de la S. N. C. F. un gouffre financier. *(Très bien ! sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I. — Protestations sur les travées socialistes et communistes.)*

En votant contre ce titre, c'est en réalité l'ensemble du budget que mes collègues du groupe de l'U. C. D. P. et moi-même souhaitons voir rejeter.

Les bonnes intentions ne suffisent pas à faire une bonne politique et nous constatons que vos réalisations, monsieur le ministre, ne sont pas à la mesure de vos ambitions.

Dans une période de crise économique où la rigueur devrait être la règle, nous tenons à sanctionner les orientations qui prétendent concilier à la fois la nécessaire modernisation de la S.N.C.F. et le maintien à un niveau trop élevé des effectifs des agents de cette société. Vous refusez de faire des choix essentiels. Aussi le Sénat, dans sa majorité, est-il invité à en tirer des conséquences à l'occasion de ce scrutin.

Par ailleurs, vous ne nous empêcherez pas, monsieur le ministre, au cours de la discussion de ce projet de budget, de tenir compte de l'attitude que vous avez adoptée lors du boycottage par la plupart des pilotes de ligne des pays occidentaux des vols à destination de Moscou, en réplique à l'agression inqualifiable contre un avion de ligne sud-coréen. Vous n'avez pas, alors, honoré la cause des libertés ni la tradition de notre pays. Cela aussi méritait d'être souligné. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et de la gauche démocratique.*)

**M. René Régnault.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Régnault pour explication de vote. Vous disposez à ce titre, monsieur Régnault, de cinq minutes.

**M. René Régnault.** Il m'en faudra moins, monsieur le président, pour expliquer que je me réjouis, comme le groupe socialiste dans son ensemble, des efforts qui sont entrepris depuis deux ans pour restaurer et rénover le service public de la S.N.C.F....

**M. André Méric.** Très bien !

**M. René Régnault.** ... tant nous avons été désolés — comme nombre de nos compatriotes qui ont dû descendre, non pas dans la rue, mais sur la voie ferrée pour exprimer leur mécontentement — par l'abandon du service de la S.N.C.F. et notamment de son réseau secondaire.

Face à tout cela, aujourd'hui, les représentants de l'opposition, hier la majorité responsable de la détérioration du service public...

**M. Etienne Dailly.** Hier et demain !

**M. Camille Vallin.** Demain ! On en reparlera.

**M. René Régnault.** Ne soyez pas trop pressé, monsieur Dailly, cela peut encore durer un petit moment !

Nous nous réjouissons, nous, de l'assainissement de la situation de cette grande entreprise. (*Exclamations sur les travées du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

**M. Jean-François Le Grand.** Elle est en déficit !

**M. René Régnault.** Elle connaissait déjà un déficit et, à l'époque, le service était, de plus, mal assuré ; il se dégradait et les usagers qui avaient le plus besoin des services de transport devaient descendre, je le répète, sur la voie ferrée pour manifester leur mécontentement.

Aujourd'hui, on nous propose d'abandonner l'œuvre d'assainissement de cette entreprise de transport public.

Nous aimerions demander au représentant de l'opposition qui vient de s'exprimer s'il est prêt à aller expliquer que le meilleur moyen d'assainir la situation est de supprimer un certain nombre de lignes secondaires, dans le département des Côtes-du-Nord, par exemple, ou encore de majorer sensiblement le ticket de transport.

Nous, nous ne voulons pas cela. C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste soutient le Gouvernement dans l'action entreprise et appelle le Sénat à le suivre en votant les crédits qui sont soumis à son suffrage. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Monsieur le sénateur, en réponse à la remarque que vous avez faite sur la S.N.C.F., je voudrais vous signaler que, outre les 3,5 milliards de francs qui lui sont accordés, le Gouvernement a pris une autre décision, qui concerne les transports routiers : c'est la déductibilité de la T.V.A. pour les transporteurs routiers au niveau de 50 p. 100.

**M. André Méric.** Et vous allez voter contre, messieurs !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** C'est là une revendication que les transporteurs routiers ont présentée pendant dix ans sans succès. On leur tenait toujours porte close. Et voilà que le Gouvernement — ô surprise pour certains ! — satisfait cette revendication, au niveau de 50 p. 100, ce qui est déjà quelque chose d'important.

J'attire votre attention sur le fait que cette décision — et c'est pour cette raison que j'en parle — entraîne pour l'Etat une charge nouvelle annuelle de 3,5 milliards de francs. Naturellement, s'agissant d'une mesure fiscale, elle n'apparaît pas dans le budget des transports. Mais il doit être noté qu'elle est identique à la mesure concernant la S.N.C.F.

Dois-je comprendre que, dans votre souci de préserver les finances publiques, vous vous opposeriez également à cette mesure de déductibilité qui concerne le transport routier ? (*Très bien ! Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

**M. Jean-François Le Grand.** Vous dites n'importe quoi !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je vous trouve bien excessif, monsieur le sénateur. Je croyais que le Sénat se caractérisait par sa sagesse. Je constate qu'il y a des exceptions.

**M. Camille Vallin.** Oui, beaucoup !

**M. Jean-François Le Grand.** C'est vous qui êtes excessif, c'est pourquoi notre sagesse ne peut s'exprimer que de cette façon excessive.

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Vous êtes en train de confirmer ce que je disais !

S'agissant de la seconde remarque qui a été faite et qui touchait au Boeing sud-coréen abattu par un avion de chasse soviétique, je dois dire que je suis tout à fait indigné par cet argument. Je suis tout à fait indigné parce que, d'une part, il est hors du sujet et, d'autre part, il est totalement infondé.

Hors du sujet, et j'y vois la confirmation que n'ayant peu ou pas du tout d'arguments à opposer aux propositions qui sont faites on a recours à des arguments politiques.

Infondé, et il prolonge, comme par hasard, une campagne qui a été tout à fait indécente et que j'assimile, pour ma part, à toutes ces campagnes que l'on voit fleurir et qui, dépassant très largement ce qui doit demeurer un débat politique normal, passionné même, si l'on veut — c'est normal dans toute démocratie — se rattachent plutôt aux attaques personnelles, au dénigrement, à la volonté de porter atteinte aux personnes elles-mêmes. Je considère qu'il est déplorable qu'on puisse avoir recours à de telles méthodes.

Je dirai que, en ce qui me concerne, je n'ai, dans cette affaire, exercé aucune pression sur qui que ce soit ; j'ai déjà eu l'occasion de le dire et tous ceux qui ont été concernés peuvent en témoigner. Je tiens en particulier à votre disposition une lettre du président du syndicat national des pilotes de ligne qui rend hommage au Gouvernement et à l'administration, en particulier celle de l'aviation civile, pour la qualité des contacts qui ont été établis dans cette affaire, pour la manière dont nous avons écouté les pilotes et leur organisation et dont nous avons pris en compte leurs demandes. Cette lettre souligne également que ce syndicat continue à être à la disposition du Gouvernement pour poursuivre tout le travail qui peut être nécessaire. Je tiens cette lettre à votre disposition, vous pourrez la consulter quand vous voudrez.

J'ajoute que, ayant condamné la destruction de cet appareil, le Gouvernement n'a pas voulu s'en tenir à une prise de position déclamatoire. Il a eu le souci de conduire une action, qui vise à analyser les circonstances de ce drame et à éviter que cela ne se reproduise. Dans cet esprit, il a soigneusement étudié les propositions faites par le syndicat des pilotes de ligne de notre pays, propositions que, pour la plupart, il a reprises à son compte pour les défendre devant les organismes internationaux. C'est ainsi que la France a présenté devant l'O.A.C.I. — organisation de l'aviation civile internationale — des propositions, qui ont d'ailleurs été retenues par cette organisation et qui, en ce moment même, vont aboutir à des décisions concrètes, précises, constructives.

Cette action a valu à notre pays la considération non seulement des pilotes de ligne — j'en ai déjà parlé — mais aussi de la communauté internationale. C'est ainsi qu'à l'occasion d'une élection pour renouveler les représentants permanents de l'O.A.C.I., qui a eu lieu voilà quelques semaines, la France a recueilli le plus grand nombre de voix de tous les pays candidats : 116 voix sur 120.

Voilà, je crois, des faits précis qui répondent à ce lamentable tapage politicien. Je regrette très sincèrement qu'on ait voulu le reprendre dans cette assemblée, alors qu'il n'avait aucun rapport avec le débat en cours.

**M. André Méric.** Très bien !

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je pense qu'à cette occasion on peut faire le partage entre ceux qui apportent leur contribution à un tapage politicien qui est regrettable et qui n'a rien à voir avec un débat normal, avec le droit, que je respecte, de l'opposition de faire valoir ses arguments, de critiquer, même vivement, et ceux qui, au contraire, et nous en sommes — mais nous ne revendiquons aucun monopole à cet égard ! s'efforcent avec sérieux et avec calme de faire valoir les intérêts supérieurs du pays. (*Très bien ! Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant des groupes du R. P. R. et de l'U. C. D. P.

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° 13 :

Nombre des votants .....	313
Nombre des suffrages exprimés .....	313
Majorité absolue de suffrages exprimés .	157
Pour l'adoption .....	
Contre .....	104
	209

Le Sénat n'a pas adopté.

En conséquence, ces crédits ne sont pas adoptés.

ETAT C

**M. le président.** « Titre V : Autorisations de programme, 8 809 482 000 francs ».

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix ces crédits.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** « Crédits de paiement, 3 482 537 000 francs. »

**M. le président.** « Titre VI : Autorisations de programme, 1 311 346 000 francs ».

**M. le président.** « Crédits de paiement, 396 028 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix ces crédits.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

**M. Camille Vallin.** Il s'agit d'une entreprise de démolition !

**M. Jean-François Le Grand.** C'est quelque chose que vous connaissez !

Article 66.

**M. le président.** « Art. 66. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans le financement de travaux d'infrastructure de transports en commun de la région d'Ile-de-France, prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964, sont fixées pour 1984 aux montants suivants en autorisations de programme :

Etat .....	327 millions de francs
Région d'Ile-de-France .....	696 millions de francs. »

**Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le rapporteur spécial.

**Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** Monsieur le président, je ne reviendrai pas sur l'économie de cet article. Je voudrais simplement informer le Sénat que la commission des finances l'a approuvé. Je demande donc au Sénat de l'adopter.

**M. Adolphe Chauvin.** Je demande la parole.

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

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le président, je ne voterai pas ces crédits.

En effet, l'Etat prend les décisions et, ensuite, la facture est présentée aux départements. Des protestations extrêmement vives s'élèvent, à l'heure actuelle, contre l'augmentation très importante de ces dépenses.

**Mme Irma Rapuzzi, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le rapporteur.

**Mme Irma Rapuzzi, rapporteur.** Monsieur le président, je respecte tout à fait la position de notre collègue M. Chauvin, mais je voudrais lui apporter une précision.

S'il est vrai que l'augmentation des crédits pour ces opérations d'investissement dans la région d'Ile-de-France connaît une augmentation non négligeable en 1984, il convient de préciser que la majoration de la part de l'Etat prévue est de 27 p. 100, alors que l'augmentation demandée à la région est de 15 p. 100.

Nous retrouvons traditionnellement, chaque année, cet article dans le budget des transports. Les années précédentes, nous l'avions voté en raison de son importance en matière d'équipements dans la région d'Ile-de-France.

Je tiens en plus à dire que, cette année, il y a non pas un désengagement de l'Etat, mais au contraire une augmentation en pourcentage de l'engagement de l'Etat.

**M. Adolphe Chauvin.** Je demande la parole.

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

**M. Adolphe Chauvin.** J'ai pour habitude de reconnaître mes erreurs. Je pensais que cet article concernait les dépenses de fonctionnement. Il s'agit des dépenses d'équipement. Par conséquent, la remarque que j'ai faite auparavant ne vaut pas et je voterai ces crédits.

**Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** Je vous remercie, monsieur Chauvin.

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

Je mets aux voix l'article 66.

(*L'article 66 est adopté.*)

Article 112.

**M. le président.** « Art. 112. — Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 77-1410 du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France sont prorogées. »

**Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le rapporteur spécial.

**Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** Je tiens à indiquer au Sénat que la commission des finances a approuvé cet article.

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Ne pas voter cet article reviendrait à demander la mise en œuvre immédiate de la réforme des transports parisiens. Je ne suis pas sûr que tel soit le souhait de ceux qui envisagent de voter contre l'article 112.

**M. Adolphe Chauvin.** Je demande la parole.

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

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le ministre, vous savez très bien que les élus de la région parisienne ne sont pas contre cette réforme. Nous en discutons depuis un certain temps. Il importe avant tout de savoir à quelle sauce nous serons mangés.

La loi a déjà été prorogée. Nous sommes prêts à examiner la réforme que vous nous proposez.

Si l'article 112 n'est pas adopté, cela signifierait, comme vous l'avez dit, que nous ne sommes pas favorables au maintien de la situation actuelle, si je vous ai bien compris.

**M. René Regnault.** Mais, oui, vous avez bien compris !

**M. Adolphe Chauvin.** Je vous en prie, monsieur Regnault, nous émettons un vote qui n'est pas seulement technique, mais politique, vous le savez aussi bien que moi. En tant qu'homme politique, vous agissez de même.

Monsieur le ministre, les dispositions actuelles seront maintenues, conformément à la loi.

**M. Charles Fiferman, ministre des transports.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Fiferman, ministre des transports.** Monsieur le sénateur, je veux simplement préciser que, en effet, depuis 1976, le dossier de la réforme du système de gestion des transports parisiens est ouvert. Un projet de loi avait été présenté par le Gouvernement à l'époque ; il avait recueilli une opposition unanime, y compris de la part de la majorité de l'époque et il est donc parti aux oubliettes.

Depuis 1981, j'ai annoncé la volonté du Gouvernement d'entreprendre cette réforme dans l'esprit de la décentralisation, mais également dans un esprit différent du projet précédent, en prenant en compte d'ailleurs le sentiment exprimé par la plupart des élus.

Ce projet de loi nécessite une concertation attentive. C'est une affaire très complexe. J'ai le souci, connaissant bien la région parisienne, d'éviter certains travers dans lesquels on avait pu tomber et je ne me place pas du tout dans la perspective de « manger » qui que ce soit.

La concertation est engagée avec les départements, avec la région, tout en tenant compte du processus de décentralisation et des transferts de ressources.

C'est parce que nous ne sommes pas en mesure de présenter dès maintenant ce projet de loi devant le Parlement que le projet de loi de finances pour 1984 prévoit, comme c'est le cas chaque année, un article prévoyant la prorogation des dispositions actuelles.

Si vous considérez qu'il ne faut pas proroger la loi de 1977, nous nous trouverons devant un vide juridique. Dans ces conditions, il faudrait élaborer immédiatement une réforme. Aucun crédit n'est en jeu.

Si telle devait être la volonté du Parlement, j'en prendrais acte et je mettrais en œuvre les dispositions nécessaires.

**M. Adolphe Chauvin.** Je demande la parole.

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

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le ministre, il s'agit, en effet, d'un problème très complexe qui nécessite une étude. La concertation est engagée, mais le problème n'est pas encore réglé.

Dans ces conditions vous prorogez la situation présente. Vous ne pouvez par faire autrement, j'en conviens. Personnellement, je voulais simplement attirer votre attention sur la nécessité de continuer cette concertation, en tenant compte notamment du processus de décentralisation.

Le problème est très concret, car la région parisienne, étant donné son importance, ne pourra pas supporter les charges occasionnées par les transports.

Il s'agit d'un enjeu national qui nécessite une contribution nationale.

**M. René Regnault.** Et vous nous les faites payer !

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

Je mets aux voix l'article 112.

(L'article 112 est adopté.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des transports.

**Mer.**

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le secrétariat d'Etat auprès du ministre des transports, chargé de la mer.

Il nous a été signalé que M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat, faisait actuellement route vers Paris. Le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux en attendant son arrivée. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

**Un sénateur du R. P. R.** Vient-il par la voie navigable ? *(Sourires.)*

**(La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq, est reprise à dix-huit heures quarante.)**

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

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports, chargé de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les périodes de crise économique nous obligent à opérer des choix.

Dès lors que la rigueur budgétaire est un élément essentiel pour permettre à notre pays de gagner la bataille du redressement, préparer un budget n'est pas chose facile.

La rigueur doit cependant engendrer un effort d'imagination, voire certaines remises en cause, mais les choix opérés ne doivent pas sacrifier l'essentiel. Au contraire, ils doivent préparer l'avenir.

C'est à la lueur de ces constatations mais aussi de ces objectifs que le projet de budget a été élaboré.

Le budget de la mer est en progression de 9 p. 100 par rapport à 1983 — exactement 8,5 p. 100, si l'on tient compte du transfert de certains crédits au ministère de l'intérieur et de la décentralisation pour constituer la dotation générale de décentralisation.

Ce budget s'efforce de répondre à deux objectifs.

Tout d'abord, maintenir les acquis, c'est-à-dire, avant toute chose, ne pas remettre en cause les actions importantes déjà engagées. Bien au contraire, le budget pour 1984 traduit, par les choix qui ont été faits, la volonté d'améliorer l'efficacité de certains moyens et celle de mettre en œuvre les décisions déjà prises dans les domaines importants.

Ces choix correspondent au cadre rigoureux à l'intérieur duquel se situe l'ensemble du budget de la mer. Celui-ci limite, en effet, au strict nécessaire l'actualisation des dépenses de fonctionnement. Mais il n'y aura pas de remise en cause des actions importantes déjà engagées.

La défense de l'emploi et la sauvegarde des acquis industriels et sociaux demeurent l'une des priorités absolues de l'action politique du Gouvernement. Le budget de la mer traduit l'effort prévu en la matière dans des domaines bien précis.

En effet, dans le secteur des pêches maritimes, les aides destinées à assurer l'équilibre d'exploitation des entreprises sont maintenues, l'enveloppe prévue à cet effet étant de 251 millions de francs — 245 millions de francs après transfert au titre de la décentralisation.

S'agissant de l'aide à la construction navale, les crédits de paiement prévus pour 1984, en augmentation par rapport à ceux de 1983, s'élèvent à 1 600 millions de francs. Ils représentent 22 p. 100 du budget consacré à la mer, les autorisations de programme correspondantes représentant, elles, 55 p. 100 de l'ensemble des autorisations de programme inscrites en 1984.

Avec l'aide financière de l'Etat, la priorité doit aller à la prise de commandes par les industriels. Celle-ci est indispensable pour maintenir l'activité des sites concernés. Simultanément, les industriels doivent élaborer avec les syndicats et présenter aux pouvoirs publics un plan industriel et social permettant à la fois de poursuivre la modernisation de l'outil partout où elle est nécessaire et d'adapter les effectifs par un recours prioritaire à des mesures de pré-retraite.

Enfin, en ce qui concerne le régime social des gens de mer, l'effort de solidarité en faveur des marins retraités sera maintenu. La subvention d'Etat accordée à l'établissement national des invalides de la marine sera revalorisée de près de 16 p. 100.



Il faudra renforcer également les actions déjà engagées concernant les personnels de mon département ministériel qui œuvrent en permanence pour faire en sorte que notre administration soit le relais efficace d'une politique maritime cohérente. Je tiens, à l'occasion de ce débat, à leur rendre hommage.

Ainsi, l'année 1984 verra la poursuite du plan de titularisation des agents auxiliaires et contractuels : il concernera 441 agents des catégories A, B, C et D.

En matière de fonctionnement, l'accent a été mis sur la recherche et l'efficacité des circuits administratifs et des procédures. A ce titre, un effort particulièrement important est prévu pour moderniser l'outil informatique existant et aussi pour doter certains services dont les besoins sont importants en matériels bureautique et informatique qui soient dignes d'une administration efficace : les crédits correspondants seront en augmentation de 37 p. 100 par rapport à 1983.

Si j'ai tenu à insister au préalable sur le caractère rigoureux mais cohérent du budget pour 1984, je tiens à souligner que celui-ci sera en même temps un budget d'avenir. En effet, il s'inscrit dans les grandes orientations du 9<sup>e</sup> Plan. Ces priorités dessinées reflètent l'effort particulier que le Gouvernement doit entreprendre pour défendre l'emploi, rétablir les équilibres extérieurs, aider l'industrie. Il est certain que mon département ministériel a, dans ces domaines, un rôle important à jouer. C'est pourquoi il convient de mettre en relief les choix effectués dans ce sens dans le budget de la mer.

J'ajoute que ces choix doivent permettre de nourrir de nouvelles ambitions, tout d'abord, en s'appuyant sur les hommes, car, parmi les priorités qui ont guidé la préparation du budget de l'Etat, figurent la lutte contre le chômage et le développement de l'appareil industriel du pays.

Ces préoccupations supposent, en premier lieu, de consentir d'importants efforts pour améliorer le service public de la formation professionnelle. Il est clair qu'une formation professionnelle mieux adaptée à la demande des entreprises facilite l'insertion des jeunes dans la vie active, tout en favorisant une meilleure compétitivité de l'appareil industriel du pays.

Nous sommes directement concernés par ces actions, puisque, dans le domaine maritime, elles intéressent directement quelque 3 500 jeunes en quête de formation aux métiers de la mer.

Aussi, un effort important a été consenti au niveau du budget de 1984. Les crédits concernés sont en effet en augmentation de 30 p. 100 par rapport à 1983.

Par ailleurs, un certain nombre de choix importants ont été faits en faveur de la sécurité des marins et de la navigation.

Cette priorité se traduit, en particulier, par la multiplication par deux des crédits d'investissements destinés à la signalisation maritime, crédits qui permettront notamment d'entamer, pour 150 millions de francs d'autorisations de programme, la première tranche des travaux de construction de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant. Il s'agit là d'un investissement fondamental pour la sécurité de la navigation au large de nos côtes. De plus, une dotation de 750 000 francs, sera spécialement consacrée à la mise en œuvre d'une coordination nationale des efforts de recherche pour la prévention des accidents professionnels et, plus généralement, pour la sécurité en mer.

Je l'indiquais voilà quelques instants, il nous faut nourrir de nouvelles ambitions, c'est entre autres, encourager le développement des techniques futures.

Cet effort pour la recherche et l'innovation se traduira par une étape significative puisque les crédits consacrés à la recherche dans le domaine maritime seront en nette progression par rapport à 1983 : 13 p. 100 pour les autorisations de programme.

Mais nourrir de nouvelles ambitions, c'est aussi soutenir l'effort des entreprises maritimes pour le rétablissement des équilibres extérieurs. Cela est probablement l'objectif qui touche le plus mon département ministériel ; je me contenterai de rappeler que les deux tiers du commerce extérieur français transitent par la voie maritime. Des mesures indispensables pour tenter de renverser les tendances actuelles ont été prises, elles s'articulent autour de trois axes principaux.

Le premier consiste à réduire notre déséquilibre en matière de transports maritimes en poursuivant la mise en œuvre du plan de consolidation de notre flotte de commerce, et offrir ainsi aux entreprises qui exportent des moyens de transports compétitifs et modernes. Cette politique menée depuis deux ans porte ses fruits puisque la régression rapide de la flotte française a été jusqu'à maintenant pratiquement arrêtée.

Le budget pour 1984 marque la volonté de poursuivre l'effort entrepris dans ce secteur, mais l'action faite en faveur de la flotte de commerce n'est pas seulement budgétaire, elle se traduit aussi par une politique vigilante au plan international, pour défendre contre les concurrences déloyales la place de notre pavillon, sans avoir recours à un protectionnisme, de toute façon inadapté au monde maritime.

Le deuxième axe de la politique de redressement des équilibres extérieurs passe par la reconquête des trafics détournés par les ports étrangers et par le développement de trafic de transit au profit de nos ports.

A ce titre, un effort important est prévu pour l'exploitation et l'entretien des accès de nos grands ports, notamment les ports autonomes puisque les crédits prévus à cet effet au sein du budget de la mer sont en augmentation de 14 p. 100. Par ailleurs, les crédits d'investissements permettront de poursuivre le financement d'opérations d'infrastructure actuellement entreprises, ou programmées, à compter de 1984. Enfin, dans le cadre de la préparation de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux, il est prévu que l'Etat participe, à Dunkerque, au financement des équipements relatifs à la desserte maritime de la plate-forme d'Usinor, ce qui, ajouté aux crédits d'investissements inscrits au budget de la mer, correspond à un maintien de l'effort de l'Etat en ce domaine.

Le troisième axe de la politique à mener pour établir l'équilibre de nos échanges extérieurs est orienté vers la réduction du déficit extérieur des produits de la mer, notamment par la consolidation et le développement de notre capacité de production dans le secteur des pêches maritimes et des cultures marines. En particulier, la réalisation du plan pluriannuel pêche qui est d'ailleurs repris par l'un des programmes prioritaires d'exécution du 9<sup>e</sup> Plan, devra assurer le maintien de notre potentiel de production dans ces secteurs. A ce titre, le budget 1984 illustre clairement la volonté du Gouvernement de mener une politique active d'aide à l'investissement à la pêche artisanale et à la pêche industrielle ; les autorisations de programme correspondantes sont globalement, c'est-à-dire avant transfert au titre de la décentralisation, supérieures de 20 p. 100 aux dotations équivalentes en 1983.

J'exprimais, au début de cette présentation, l'idée que la rigueur doit engendrer l'imagination, voire certaines remises en cause, sans sacrifier ni l'essentiel, ni l'avenir. Une autre idée, complémentaire de celle-là, ne me paraît pas moins importante.

La même rigueur, la même imagination, le même respect de ce qui est essentiel doivent animer et inspirer aussi l'ensemble des acteurs de la vie sociale. Il appartient aux entreprises, à leurs travailleurs — cadres, agents de maîtrise, marins, ouvriers — de faire preuve de combativité et de montrer respectivement le sens de leur responsabilité.

Les textes de lois, les crédits budgétaires sont certes une condition nécessaire pour permettre le progrès économique et social, condition nécessaire, mais non suffisante, si ne viennent pas l'appuyer les initiatives et les volontés.

Les marchés extérieurs ne peuvent se conquérir ou se reconquérir que par d'incessantes démarches, par l'apport d'idées nouvelles. J'y mettrai mon poids personnel en favorisant les initiatives de ceux qui veulent aller de l'avant. J'entreprendrai, en liaison avec mes collègues du Gouvernement, un certain nombre de démarches auprès de mes homologues et des responsables étrangers, notamment en Asie, où se déroulent et se dérouleront très certainement les grands combats économiques.

Il faut que chacun comprenne, dans l'ensemble de la communauté maritime, mais aussi dans l'ensemble de la communauté nationale, qu'il y a aujourd'hui un certain nombre de défis à relever. Nous en sommes parfaitement capables. Il nous appartient à tous que la bataille du redressement soit gagnée. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

**M. Camille Vallin, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (marine marchande).** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget du secrétariat d'Etat chargé de la mer, y compris les crédits afférents aux ports maritimes qui font l'objet d'un rapport spécial de mon collègue Tony Larue, s'élève à 7 169 800 francs, soit en progression de 8,5 p. 100 par rapport à 1983.

Pour ce qui est de la marine marchande seule, les crédits augmentent de 9,5 p. 100, soit beaucoup plus que l'augmentation de l'ensemble des dépenses civiles de l'Etat qui est de 6,5 p. 100.

Si l'on ajoute que le collectif budgétaire adopté mercredi par le conseil des ministres a prévu une rallonge de 650 millions de francs pour la construction navale, on constate que le secrétariat d'Etat à la mer entend bien poursuivre les efforts importants entrepris depuis 1981. C'est en prenant en considération ce fait que votre commission des finances vous recommande l'adoption de ce budget.

Je me propose d'en souligner brièvement les orientations principales en examinant successivement ses différents chapitres.

Je note d'abord que les dépenses ordinaires, qui connaissent une majoration encore importante de 12,8 p. 100 après les 19,6 p. 100 de majoration en 1983, comportent des mesures nouvelles importantes qui s'élèvent à 508 millions de francs et qui sont destinées essentiellement à majorer la contribution de l'Etat aux dépenses de l'établissement national des invalides de la marine, à financer un effort particulier en faveur de l'apprentissage maritime, à assurer les interventions du F. I. A. M. — fonds d'intervention et d'action maritime — et à poursuivre le plan de titularisation des agents non titulaires, notamment ceux de l'établissement national des invalides de la marine. Il faut cependant remarquer une baisse sensible — 14 700 000 francs — de la participation de l'Etat aux charges sociales de la compagnie générale maritime.

J'avais aussi noté une faible progression des crédits de fonctionnement destinés à la société nationale de sauvetage en mer, mais, je me réjouis, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ayez proposé par voie d'amendement de majorer de 1 million de francs les autorisations de programme et les crédits de paiement destinés à cette société. Les gens de la mer y seront très sensibles.

Quant aux dépenses en capital, elles évoluent de façon contrastée.

Les crédits de paiements augmentent de 1,9 p. 100. Il faut dire qu'en 1982, ils avaient progressé de 42 p. 100.

Ce budget de la mer — vous l'avez d'ailleurs rappelé, monsieur le secrétaire d'Etat — répond à une double préoccupation : contribuer au redressement économique de ce secteur d'activité tout en maintenant les moyens strictement nécessaires permettant de poursuivre les efforts entrepris depuis deux ans.

Les orientations prioritaires que vous avez retenues se révèlent par les chiffres : une augmentation de 18 p. 100 des autorisations de programmes en ce qui concerne les aides à l'exploitation dans le secteur des pêches maritimes ; 83 p. 100 de ces crédits sont destinés à accélérer la modernisation des pêches artisanales et industrielles dans le cadre du nouveau régime d'aides publiques aux investissements des pêches maritimes mis en place par la circulaire du 14 janvier 1983.

Ces crédits sont également affectés au renforcement des investissements en matière de police et de signalisation maritime : les autorisations de programme augmentent ainsi de 52 p. 100, alors que les crédits de paiement progressent de 17 p. 100. Cela permettra, en particulier, de financer la première tranche de travaux de construction de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat. Ces crédits seront également utilisés pour améliorer et moderniser les centres de surveillance et d'information de la circulation maritime.

Il faut aussi souligner l'effort important qui est fait en faveur de la recherche scientifique et technique, la priorité étant donnée aux études permettant l'amélioration de la productivité des chantiers navals.

Enfin, ces crédits en augmentation sont destinés à consolider les actions antérieures prises en faveur des gens de mer avec des mesures soutenues en faveur de la formation professionnelle continue et une augmentation des subventions à l'établissement national des invalides de la marine, en faveur, surtout, de l'aide à la flotte de commerce et à l'équipement naval, pour lesquels les crédits de paiement augmentent de 4,6 p. 100, après, il est vrai, une diminution en 1983 ; quant aux autorisations de programme, elles se stabilisent à leur niveau de 1983.

C'est sur ces deux derniers points que je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, m'arrêter quelques instants, car ils sont préoccupants. J'ai noté, au début de cet exposé, la décision toute récente du conseil des ministres de

majorer de 650 millions de francs le crédit d'aide affecté à ce secteur si important. Tous ces efforts seront-ils suffisants ? C'est la question.

Pour ce qui concerne la flotte de commerce, on constate que le trafic maritime mondial a baissé de 8,4 p. 100 en 1982. Il a connu un certain réveil en juin 1983 avec la reprise des opérations sur le pétrole. Il reste que l'on constatait au 1<sup>er</sup> août 1983 un désarmement important de la flotte mondiale : 96 millions de tonnes contre 17 millions en 1981.

Certes, la France n'est pas parmi les pays où la flotte de commerce a le plus régressé. On peut même dire que, depuis deux ans, grâce au plan de consolidation qui a été mis en œuvre, la régression a été pratiquement stoppée. Mais, dans le contexte international actuel, la situation reste préoccupante.

Le fait que les deux tiers de notre commerce extérieur, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, transitent par la voie maritime, que notre flotte de commerce est encore loin d'assurer la moitié de ce trafic et que cela contribue au déficit de notre commerce extérieur rend d'autant plus nécessaire la poursuite et l'accentuation des efforts engagés.

Le plan de reconquête du pavillon français luttant contre les concurrences déloyales, incitant de manière systématique les industriels français, sans oublier les sociétés nationales, qui devraient donner l'exemple en la matière, à confier leurs transports maritimes à la flotte de commerce française devrait être un objectif prioritaire.

Cette reconquête du pavillon devrait aboutir au renforcement de notre flotte de commerce par la construction de nouveaux navires et la création d'emplois. Construire de nouveaux navires serait bien utile à nos chantiers navals, dont la situation — chacun le sait — est très préoccupante.

Certes, la baisse du trafic maritime et des commandes de navires, l'ampleur de la concurrence internationale sont des réalités incontestables. Les mesures de restructuration des chantiers navals intervenues l'an dernier autour de deux groupes, les chantiers du Nord et de la Méditerranée et Alstom-Atlantique, n'ont pas pour autant résolu le problème. Les travailleurs des chantiers sont d'autant plus inquiets pour leur emploi que les dirigeants des chantiers navals du Nord et de la Méditerranée ont présenté la semaine dernière un plan social devant le comité central d'entreprise, qui aboutirait à réduire le nombre de salariés, qui est de 11 000 actuellement, et le nombre d'heures effectuées dans les ateliers. Ce plan a d'ailleurs fait contre lui l'unanimité des organisations syndicales.

Certes, le problème est complexe et difficile, mais on ne saurait en la matière s'enfermer dans le dilemme de la concurrence et des prix très bas pratiqués notamment par la Corée du Sud et le Brésil. Certes, se pose le problème de la compétitivité de nos chantiers, qui souffrent de l'insuffisance d'investissements des années antérieures, mais se pose aussi le problème des aides apportées par les différents gouvernements. Or, l'opacité entretenue volontairement par beaucoup de gouvernements rend difficile la comparaison en valeur absolue des soutiens financiers accordés par eux à leurs chantiers nationaux.

En ce qui concerne les aides directes aux chantiers, la quasi-totalité des pays européens, à l'exception de la Belgique et du Danemark, ont accordé de 1978 à 1981 des subventions de l'ordre de 20 à 30 p. 100 du prix de vente des navires, subventions directes auxquelles s'ajoutent généralement des interventions plus diversifiées, telles que aides à la restructuration, aides aux armateurs réservées aux commandes nationales, garanties de financement, subventions des compensations de pertes, etc. De plus en plus, d'ailleurs, de nombreux pays privilégient l'aide à l'acquisition de navires commandés à leurs chantiers navals nationaux. C'est le cas du Japon, de la République fédérale d'Allemagne, de l'Italie, de la Grande-Bretagne et du Danemark. C'est pourquoi on peut se demander, monsieur le secrétaire d'Etat, si le régime des aides ne devrait pas être infléchi dans ce sens, l'aide au développement de notre flotte de commerce devant profiter d'abord à nos chantiers navals.

Certes, les mesures prises par le Gouvernement ont permis jusque-là de préserver l'emploi, mais, face aux menaces qui pèsent sur son maintien, plus que de mesures sociales d'accompagnement c'est d'un véritable plan économique de relance qu'ont besoin nos chantiers navals. Ils disposent, en effet, de réelles potentialités, dues à une compétence reconnue, à une qualité qui n'est pas contestée, à un personnel qualifié, permettant une bonne capacité d'adaptation des bureaux d'études, des ateliers de fabrication et des équipes de montage.

Lorsque l'on prend en considération tous ces aspects, emploi, équilibre du commerce extérieur, la sauvegarde de ces chantiers nous paraît essentielle pour notre économie.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, les questions sur lesquelles je désirais attirer votre attention.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous propose d'adopter les crédits du budget de la marine marchande. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

**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 secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la situation des ports maritimes français est dominée, comme chacun sait, par la baisse du trafic, d'une part, et la dégradation de leur situation financière, d'autre part.

Dans la phase dépressive où se trouve l'économie mondiale, les ports français subissent le plein effet de la diminution du flux de marchandises et de la raréfaction des navires.

Le trafic maritime, comme il vient d'être dit, a connu en France pour la troisième année consécutive un fléchissement. Pour 1982, il est de 8,50 p. 100. Dans les ports maritimes et métropolitains le trafic commercial des marchandises a porté en 1982 sur 27 millions de tonnes environ, contre 30 millions de tonnes en 1981, soit une baisse d'activité de 9,40 p. 100. Des statistiques disponibles pour l'année 1983, qui ne concernent que les ports autonomes, il résulte, au premier semestre, que cette tendance dépressive se poursuit: 11 millions de tonnes environ de marchandises débarquées ou embarquées contre 11 700 000 tonnes pour le premier semestre de 1982.

Si ce fléchissement est essentiellement imputable au déclin des opérations portant sur les produits pétroliers, plus précisément sur la réception du pétrole brut, il porte également sur les marchandises diverses et les vrac liquides ou solides, qui marquent en 1982 une diminution de 6,9 p. 100 en volume après une stagnation au cours de l'exercice 1981.

Les résultats du premier semestre de 1983 confirment la diminution de ces deux types de trafic. *A contrario*, notons, mais c'est de moindre importance, les résultats remarquables du trafic international de voyageurs.

Chez nos principaux concurrents, les ports européens de Hambourg, de Brême, de Rotterdam et d'Anvers, on constate également une stagnation ou une régression du trafic des marchandises diverses, mais ils ont pu maintenir le niveau global de leur trafic par une progression du pétrole brut et des conteneurs, pour Rotterdam notamment.

Cette évolution défavorable du trafic maritime se traduit, naturellement, par un effritement de la situation financière des ports maritimes, qui se trouve amplifié par la limitation des hausses de tarifs imposée par le Gouvernement dans le cadre de la lutte contre l'inflation.

Ainsi, en 1982, malgré un effort important de compression des charges, quatre des six ports maritimes ont connu un fort déficit d'exploitation. Celui-ci s'est soldé par une diminution sensible des marges brutes d'autofinancement.

Cette contraction de la marge brute d'autofinancement réalisée en 1982 par rapport à celle de l'exercice 1981 est particulièrement sensible au Havre et à Marseille, en raison de la part prépondérante des recettes issues du trafic des hydrocarbures dans la composition de leur chiffre d'affaires.

A ces difficultés s'ajoute une certaine faiblesse de l'organisation et du fonctionnement des ports, qui doivent s'armer davantage pour lutter efficacement contre la concurrence étrangère et les détournements de trafic. A ce propos, bien que la détermination de leur ampleur reste difficile à apprécier, les détournements de trafic au détriment des ports français semblent ne pas avoir varié au cours des dernières années, malgré une concurrence beaucoup plus vive, comme chacun le sait.

Cette récente aggravation de la crise portuaire en France ne doit cependant pas nous faire oublier que notre pays dispose d'un certain nombre d'atouts qui devraient contribuer au resserrement de nos échanges extérieurs dont — cela a été rappelé à l'instant — plus de 60 p. 100 en tonnage et 40 p. 100 en valeur transitent par nos ports maritimes et permettent de hisser l'activité de nos ports au niveau de celle de nos principaux concurrents.

La position géographique de nos ports en Europe et leurs équipements répondent, pour l'essentiel, aux exigences actuelles du trafic et constituent, en effet, des atouts indéniables, même s'il est nécessaire de pallier certaines insuffisances.

Le budget de la Nation pour 1984, comme vous venez de le rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, se caractérise par un double effort dans deux directions opposées: les dépenses de fonctionnement ont été dans l'ensemble contenues, voire réduites, afin de lutter contre l'inflation, tandis que des actions prioritaires ont été dotées de crédits substantiels.

Dans ce cadre, quelle est donc la part qui est réservée aux ports? Au risque de répéter ce que vous venez d'annoncer, monsieur le secrétaire d'Etat, j'indique que les crédits affectés à l'exploitation et à l'équipement des ports maritimes représentent 12,2 p. 100 du budget du secrétariat d'Etat chargé de la mer. Avec 885 millions de francs en 1984 contre 862 millions de francs en 1983, ils ne progressent que de 2,6 p. 100. Si l'on déduit de cette enveloppe la dotation de 11 millions de francs transférée au budget du ministère de l'intérieur pour constituer la dotation globale de décentralisation, cette progression se situe à 1,4 p. 100, avec un budget effectif égal à 874 millions de francs. En outre, il faut ajouter à ce chiffre 274 millions d'autorisations de programme.

Ces dotations se caractérisent par une progression raisonnable des crédits de dépenses ordinaires et une diminution des crédits de paiement de dépenses en capital qui s'explique par le transfert à la dotation générale de décentralisation dont il vient d'être parlé, réservée aux ports qui seront désormais gérés par les collectivités territoriales.

Mais cette austérité financière ne met pas fondamentalement en cause une politique dynamique entreprise dès 1982 qui vise à la reconquête du fonds de commerce français par l'enrayage des détournements de trafic et à une décentralisation de la majeure partie du réseau portuaire non autonome.

L'amélioration du fonctionnement du système portuaire, par une décentralisation des responsabilités notamment, constitue, en effet, avec la lutte contre la concurrence étrangère par l'adaptation des équipements portuaires au trafic, les actions prioritaires de la politique gouvernementale que vous venez de nous retracer, monsieur le secrétaire d'Etat.

Les dispositions de la loi du 22 juillet 1983 associent à l'administration du port tous ceux qui y ont un intérêt, qu'il s'agisse des usagers, des collectivités territoriales, des travailleurs ou de l'Etat. Ainsi, il pourra être mis un terme à l'impérialisme de certains gestionnaires et se trouveront mises en œuvre, de manière responsable, une meilleure exploitation et une véritable politique portuaire. L'autonomie déjà réalisée pour sept grands ports métropolitains et d'outre-mer s'accompagne aujourd'hui d'une augmentation d'une meilleure représentation des acteurs intervenant dans l'administration des ports non autonomes.

L'élaboration d'une politique nationale portuaire pourra donc désormais se faire dans le cadre d'une large concertation, en conformité de la loi précitée. Elle devrait favoriser la coordination des investissements, une régulation de la concurrence « franco-française » et le développement d'une politique commerciale commune, afin de mieux lutter contre la concurrence étrangère. Elle devrait également renforcer la position des ports français sur la scène internationale par une meilleure information quant aux facilités qui peuvent être offertes aux professionnels concernés.

En outre, un effort important a été réalisé et sera poursuivi, en faveur d'une amélioration des conditions de desserte terrestre de nos ports, en collaboration avec le ministère des transports.

La seconde priorité définie par le Gouvernement est l'adaptation des équipements portuaires aux nouveaux trafics visant à la réception ou à l'expédition de vrac solides par des navires de taille accrue, et au développement de trafics spécialisés en favorisant le recours croissant aux modes de manutention modernes.

Toutefois, la politique de modernisation de l'outil de travail, dans laquelle les ports autonomes se sont engagés, se traduit par une régression du nombre des dockers professionnels. Aussi les pouvoirs publics ont-ils mené des actions auprès des employeurs et des ouvriers dockers pour en limiter les conséquences sociales.

Aux termes de la loi du 22 juillet 1983, le soutien de l'Etat sera réservé désormais aux six ports autonomes ainsi qu'à une quinzaine de ports métropolitains d'intérêt national.

Les aides de l'Etat resteront concentrées sur les infrastructures à longue durée de vie, c'est-à-dire, pour les ports autonomes, sur les équipements destinés à réceptionner les trafics minéraliers et charbonniers et le trafic des conteneurs, pour les autres ports, sur les équipements destinés à des trafics spécialisés.

Compte tenu des transferts au budget du ministère de l'intérieur, les dotations qui regroupent les crédits consacrés au soutien des investissements des ports métropolitains s'établissent à 300 millions de francs en autorisations de programme et à 343 millions de francs en crédits de paiement.

A structure constante, ces dotations régressent globalement de 11,2 p. 100, par rapport aux crédits de l'exercice 1983.

Les crédits prévus pour 1984 au titre des investissements portuaires ne semblent donc pas en rapport avec les ambitions des pouvoirs publics, même si la forte contraction des dotations budgétaires peut s'expliquer par l'achèvement de quelques grandes opérations.

Les crédits mobilisés pour 1984 devraient cependant permettre de faire face aux besoins les plus urgents des ports français. A cet égard, je signale, après vous, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il est envisagé d'inscrire au titre de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux un crédit de 2 millions de francs pour engager les travaux de desserte maritime de l'établissement d'Usinor à Dunkerque par les grands navires minéraliers de 225 000 tonnes de port en lourd au lieu de 100 000 actuellement.

Sous réserve des observations qui précèdent, votre rapporteur et les membres de la commission des finances proposent au Sénat d'adopter les crédits des ports maritimes. (M. Régnault applaudit.)

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

**M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (marine marchande).** Lors de la présentation du budget 1983 de son ministère de la mer, M. Le Penec disait ceci : « Pour que le secteur de la mer contribue efficacement au redressement de notre balance extérieure, il importe que soient prolongées et accentuées les actions engagées en 1982. Elles consistent à reconquérir les trafics maritimes au profit de nos ports, à améliorer les positions du pavillon français, à renforcer le secteur des chantiers et de la réparation navale et à soutenir les pêches maritimes et les cultures marines. »

Plus loin, il ajoutait : « Mesdames, messieurs les sénateurs, une politique globale et cohérente de la mer exige continuité et persévérance. Le budget pour 1983 traduit un approfondissement de l'effort engagé durant ces quinze mois d'exercice des responsabilités. Au cours de cette période, il a été possible de mettre en place un nouveau ministère, d'en assurer la pleine et entière insertion au sein de l'appareil de l'Etat et de situer les activités maritimes à leur « juste place » dans la vie économique nationale. »

En attaquant, monsieur le secrétaire d'Etat, l'examen de ce budget pour 1984 de la marine marchande, nous ne pouvons que regretter, unanimement, je pense, la brève existence de ce ministère de la mer qui, pourtant, semblait né sous une bonne étoile. Etait-ce une étoile filante ? (Sourires.)

Quoi qu'il en soit, les problèmes demeurent, plus ardues que jamais. Le budget de la mer pour 1984 s'élève à 7,145 millions de francs et progresse, mes collègues viennent de l'indiquer, de 8,46 p. 100. Si l'on y ajoute la dotation transférée au ministère de l'intérieur au titre de la dotation de décentralisation, qui se monte à 24,1 millions de francs, la progression est alors de 8,8 p. 100, donc légèrement supérieure à l'augmentation des dépenses civiles de l'Etat.

Ce budget est aussi caractérisé par le montant élevé de la subvention à l'E. N. I. M. — l'établissement national des invalides de la marine — qui progresse cette année de 15,7 p. 100 et correspond à près de la moitié du budget global.

De ce fait, la progression du reste du budget n'est en réalité que de 3 p. 100.

C'est sans doute ce qui vous fait dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que les actions importantes ne sont pas remises en cause et que le budget pour 1984 cherche à trouver un équilibre entre, d'une part, ce qui est souhaitable et, d'autre part, ce qui est possible compte tenu de la rigueur. Celle-ci est, en effet, omniprésente autant à l'extérieur qu'à l'intérieur et demande à tous une vigilance de tous les instants.

La conjoncture maritime mondiale est caractérisée par un recul constant et général des échanges, atteignant même les lignes régulières, le secteur le plus touché étant, de toute évidence, celui des hydrocarbures. Comme le rythme de croissance de la flotte mondiale reste légèrement positif, il en résulte une augmentation des désarmements et la mise sur le marché de bateaux d'occasion à des prix très bas et soumet les chantiers navals à une concurrence sévère.

Actuellement, sur le plan mondial, l'excédent du tonnage se situe autour de 165 millions de tonneaux alors que la flotte est de 315 millions. Cela est considérable et entraîne un taux de fret qui ne permet plus de couvrir les frais d'exploitation.

Dans ce contexte difficile, notre flotte de commerce française a pu toutefois se maintenir au neuvième rang, le nombre de navires passant cependant de 394 à 372 en 1983, et le tonnage tombant en dessous des 10 millions de tonneaux.

Cette situation résulte d'une mutation profonde réalisée par les entreprises d'armement depuis déjà vingt ans de manière à s'orienter vers une meilleure productivité, à s'adapter à de nouvelles formules de transport — conteneurs, rouliers, etc. — et à permettre également une augmentation de la capacité des navires. Il serait souhaitable de maintenir cette évolution afin de rajeunir encore et de mieux adapter nos navires.

Mais la faiblesse des résultats des entreprises les gêne considérablement. Il y a pourtant des positions à conquérir et à reconquérir — on vient d'en parler — dans le domaine de notre commerce extérieur, où nous réalisons — nous l'avons déjà signalé l'an dernier — 56 p. 100 environ du transport des voitures françaises et des céréales où, je le sais, un effort de concertation est réalisé pour améliorer cette situation.

Il s'agit évidemment d'une question de compétitivité au niveau des prix face à des concurrences très dures. De ce fait, les chiffres d'affaires de la plupart des sociétés ne progressent que très faiblement, de l'ordre de 4 à 6 p. 100 en général. Alors, bien souvent, les charges augmentent bien plus vite, quelquefois jusqu'à 12 p. 100 dans le cadre de la Compagnie générale maritime.

Les résultats de cette compagnie maritime ne sont sans doute pas sans vous inquiéter, monsieur le secrétaire d'Etat. En effet, au cours de cette année, le déficit atteint un montant considérable, malgré certains efforts mis en œuvre pour essayer de redresser sa situation. Je souhaiterais que vous nous fassiez part, dans votre réponse, des mesures que vous envisagez de prendre pour essayer de stopper cette hémorragie qui persiste malgré ce plan de redressement.

Face à une telle situation générale, on comprend qu'il soit nécessaire de reconduire au-delà de 1983 — c'était normalement la dernière année — ce plan de consolidation de l'armement qui, en 1984, bénéficie pourtant d'un crédit s'élevant à 286 millions de francs.

Il est souhaitable que le volume des aides reste inchangé tout au long du IX<sup>e</sup> Plan. Cela permettra peut-être de maintenir l'emploi à son niveau actuel — 12 370 personnes — malgré une légère dégradation des postes pour le long cours, et de réduire le déficit de la balance des transports.

Signalons que le renouvellement de la flotte implique, bon an mal an, l'achat de vingt-cinq à trente navires — le prix d'un navire est d'environ 100 à 300 millions de francs suivant sa catégorie et son tonnage — et que la grande difficulté pour l'armateur est de disposer des fonds propres nécessaires pour obtenir l'aide de l'Etat, ce qui entraîne quelquefois des reliquats de crédits.

Il y a donc là des points sur lesquels on peut agir. Il serait de même souhaitable d'alléger certaines charges sociales, qui sont peut-être spécialement lourdes dans ce domaine.

Conséquence des difficultés de l'armement, la construction navale connaît elle-même une crise très grave. La baisse générale est de l'ordre de 16 p. 100 avec un tassement des commandes à l'intérieur de la C. E. E., une « agressivité » permanente du Japon, qui se maintient autour de 42 p. 100, et surtout — cela a déjà été souligné — de la Corée du Sud qui progresse à 8 p. 100 ainsi que du Brésil même.

Les chantiers français représentent 2,5 p. 100 du tonnage mondial avec 66 p. 100 à l'exportation. En 1982, les grands chantiers ont livré seize navires et les petits chantiers vingt. Je ne les citerai pas par catégorie car cela figure dans mon rapport écrit.

La baisse des carnets de commandes est cependant très inquiétante et place nos chantiers devant des difficultés considérables ; les plans de charge ne sont parfois assurés que pour quatorze mois et quelquefois seize mois.

Devant cette situation, trois orientations ont été prises.

Tout d'abord, la restructuration en deux groupes des chantiers navals les plus importants en vue d'améliorer la productivité. Le but sera-t-il atteint et quel en sera le prix ? Telle est la question que nous nous posons et nous souhaitons obtenir quelques réponses, monsieur le secrétaire d'Etat.

Ensuite, un effort de recherche important avec un crédit de 17 millions de francs, ce que nous approuvons évidemment car nous savons que la recherche est toujours à la base du développement dans ce domaine, comme dans tout autre domaine d'ailleurs.

Enfin, la diversification qui est certes souhaitable, mais qui s'avère sans doute très délicate par les temps qui courent.

Il est certain que, dans ce domaine comme dans tous les autres, notre avenir — à nous Français, mais celui des Européens également — dépendra de notre avance technologique. Il est nécessaire de saisir toutes les chances et peut-être convient-il de prendre des options dans le domaine des constructions de navires militaires ou de navires nécessaires à leur ravitaillement, dans le domaine de la production pétrolière avec la fabrication de plateformes, de bateaux ravitailleurs et même de bateaux-hôtels. Certains chantiers sont équipés à cette fin, mais, ils éprouvent eux aussi des difficultés.

Il est donc nécessaire que toutes les parties prenantes — chargeurs, armateurs, constructeurs — unissent leurs efforts avec le concours de l'Etat, pour sauvegarder notre place dans le monde maritime et réalisent un grand effort commercial.

Or, vous avez dit tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat — et je ne crois pas me tromper — que les deux tiers du commerce extérieur français se font par la voie maritime, ce qui est considérable.

L'aide aux chantiers comprend, d'une part, une aide à la commande par des prêts bonifiés ou des subventions qui sont de l'ordre de 10 à 20 p. 100 en fonction des catégories de bateaux et, d'autre part, une garantie de prix qui leur permet de passer commande à des prix relativement fermes sans supporter ensuite des pertes.

Ces aides sont ajustées suivant les commandes prévisibles, mais elles sont stables pour l'instant : 1 600 millions de francs en crédits de paiement. Cette somme est certes considérable, mais suffira-t-elle pour faire face aux demandes de constructions ? Je crois, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous avez annoncé un supplément pour cette année et que vous avez prévu un ajustement des crédits en fonction des mises en chantier. Il est regrettable que cette aide ne soit peut-être pas tout à fait adaptée à la gravité de la situation, mais une certaine souplesse est nécessaire dans ce domaine.

Votre commission souhaite que des mesures soient prises de toute urgence pour soutenir cette industrie, notamment par des commandes nationales, publiques et militaires.

Par ailleurs, l'octroi, aux armateurs également, d'aides publiques devrait être subordonné à l'obligation de s'adresser aux chantiers français pour la maintenance et l'entretien, dans des conditions concurrentielles, cela va de soi.

Cela permet de dire que la réparation navale subit le contre-coup de ces difficultés : situations déficitaires, dépôts de bilans, restructurations avec, bien souvent, diminution d'effectifs, tel est l'horizon pour la réparation navale. L'Etat accorde des crédits de fréquentation portuaire aux divers chantiers ainsi que des concours publics.

Abordons maintenant le secteur des pêches maritimes et des cultures marines.

Ce secteur est en meilleure santé, mais il présente pourtant une légère diminution de progression : de 734 000 tonnes à 716 000 tonnes à la fin de 1982. Paradoxalement, le déficit de notre balance commerciale s'aggrave régulièrement, malgré un léger mieux en 1983, et porte surtout sur des produits de forte valeur, comme c'est quelquefois le cas dans le domaine agricole.

La flotte de pêche est forte de 10 573 navires dont seulement 300 pour la pêche industrielle, avec 20 000 emplois dont 694 pour la grande pêche.

Les aides se présentent sous diverses formes.

Il s'agit tout d'abord de l'aide au carburant par la détaxation, le maintien de l'emploi fondé sur la consommation de carburant, la modulation du prix du gazole qui a cependant été annulée en 1983 du fait du tassement de son prix, mais elle serait remise en vigueur si nous étions dans une situation défavorable. Cette dernière aide est critiquée par les instances communautaires ; mais peut-être pourrions-nous la maintenir tout de même pendant un certain temps !

Il s'agit ensuite, des aides aux investissements — subventions prêts bonifiés — pour le neuf ou pour l'occasion — au taux moyen de 17 p. 100 pour la pêche artisanale. Une partie de ces crédits va être décentralisée dans le cadre du transfert des compétences à la région, d'une part, et aux départements, d'autre part.

La dotation affectée à l'équipement de la pêche artisanale est de 346 millions de francs, soit un accroissement de 15 p. 100.

La pêche industrielle reçoit également des subventions de 12 à 20 p. 100 selon les bateaux et des prêts bonifiés ainsi que « l'aide arrangement navires » qui est une bonification de l'O. C. D. E. qui ramène le taux du prêt à 8 p. 100. Pour 1984, la dotation progresse de 20 p. 100 et atteint 60 millions de francs.

Il s'agit également de l'aide au maintien en service qui est assez judicieuse, puisqu'elle évite le désarmement de bateaux qui, momentanément, n'ont pas beaucoup de travail, ainsi que la vente de ces derniers à des pays étrangers qui nous concurrenceraient, et l'aggravation du déficit commercial voire d'un certain chômage.

Il s'agit, enfin, des aides aux investissements à terre. Ce sont des subventions, des bonifications, des prêts participatifs pour les criées, ou les entrepôts frigorifiques. La dotation prévue pour 1984 est de cinq millions de francs. Ces aides sont intéressantes dans la mesure où elles permettent une meilleure organisation de l'écoulement des produits de la pêche qui constitue l'un des goulets d'étranglement de cette corporation.

Le fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture intervient d'ailleurs en faveur de l'adaptation de la production au marché et il soutient la pêche en assurant le prix de retrait, une bonne connaissance du marché, une meilleure organisation de l'offre et la demande et des interventions publicitaires qui permettent, mieux que par les retraits, l'écoulement de certaines productions excédentaires.

Les cultures marines sont actuellement régies par le décret du 22 mars 1983. Elles comprennent un grand nombre de possibilités d'élevage pour certaines espèces, mais il semble que leur développement dépende pour l'instant de la maîtrise de problèmes de reproduction et de problèmes d'ordre sanitaire sauf peut-être pour ce qui concerne les truites d'eau douce. Il serait donc utile de faire des efforts au niveau de la recherche dans ces domaines afin que les investissements importants consentis portent leurs fruits et permettent de résorber par cet intermédiaire une partie non négligeable peut-être de notre déficit commercial. Je veux parler notamment du saumon ou du turbot, ces poissons que l'on élève, mais avec bien des difficultés tout de même. Il serait également utile — et cela a été dit en commission — de contrôler l'aspect sanitaire des coquillages que nous importons afin d'éviter quelques problèmes sanitaires.

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

**M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis.** Certes, monsieur le président.

Il convient de dire également que la loi de décentralisation transfère aux régions et aux départements l'initiative dans ces domaines avec la mise en place de comités régionaux d'investissements. La commission approuve cette politique.

J'en viens au chapitre « gens de mer », qui est intéressant. Une subvention importante, en augmentation de 15,8 p. 100, compense les déséquilibres du régime social des marins — ils sont actuellement 71 000 actifs pour 109 000 retraités — et un plan de rattrapage septennal des salaires a été entrepris en 1982.

A la formation professionnelle est attribué un crédit de 41 millions de francs, soit une augmentation de 30 p. 100, et c'est également important. On doit également noter l'institution d'un C.A.P. et d'un B.E.P. de culture marine.

Monsieur le secrétaire d'Etat, une certaine inquiétude est née dans les écoles de marine marchande quand, à Paimpol, le brevet de capitaine côtier a remplacé celui de capitaine de première classe, mais des apaisements ont été donnés.

La commission s'est également félicitée des mesures sociales prises en faveur des veuves, notamment.

L'action « Police et signalisation maritime » revêt une grande importance dans des régions à fort trafic maritime comme la Manche et l'accès des ports méditerranéens.

Notons la première tranche de travaux concernant l'aide majeure à la navigation d'Ouessant, et vous en avez parlé monsieur le secrétaire d'Etat. Nous regrettons que les crédits destinés au renouvellement de la flottille de surveillance ne suivent pas, alors qu'ils auraient peut-être permis d'éviter certaines infractions et les risques qu'elles peuvent entraîner.

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

**M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis.** Je précise que l'Ifremer provient de la fusion du C.N.E.X.O. et de l'I.S.T.P.M.

Je voulais également parler de toutes les interventions qui ont lieu dans le cadre de l'O.M.I. — organisation maritime internationale — elles sont toutes importantes et il s'agit d'une initiative très heureuse des pays européens.

Monsieur le président, j'en viens à ma conclusion. Ce budget aura été un budget de continuité de l'effort, notamment pour la pêche, mais certaines zones d'ombre subsistent, notamment en ce qui concerne la construction navale — vous avez vous-même insisté sur ce point — et la protection du littoral.

En définitive, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** La parole est à M. Wirth, en remplacement de M. Michel Souplet, rapporteur pour avis.

**M. Frédéric Wirth, en remplacement de M. Michel Souplet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Ports maritimes).** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat est appelée, chaque année, à émettre un avis sur le projet de loi de finances à propos du budget alloué aux ports maritimes, lequel s'inscrit dans le cadre plus général des crédits du secrétariat d'Etat chargé de la mer.

Il me revient de présenter devant vous cet avis. Celui-ci intègre — garantie d'objectivité, s'il en était besoin — l'indéniable compétence en la matière de plusieurs membres de notre commission qui assument d'importantes responsabilités dans des conseils d'administration de ports autonomes.

Il revêt la forme d'un rapport articulé en trois chapitres. Je ne reviens pas sur le détail du rapport écrit qui vous a été distribué. Le temps de parole qui m'est imparti ne me le permettrait pas. Je me bornerai donc à exprimer quelques réflexions que me paraît imposer la situation d'ensemble, peu satisfaisante, de notre outil portuaire maritime.

Je commencerai par l'évolution du trafic de nos ports. Les résultats de 1982, rapportés à ceux de 1981, sont peu encourageants. Le trafic commercial de marchandises a diminué de 9,4 p. 100. Les produits pétroliers bruts et raffinés — import et remport cumulés — accusent une régression de 11,5 p. 100 ; les marchandises diverses et celles en vrac sont en baisse de 6,9 p. 100. Les mouvements de navires ont diminué de 5,9 p. 100.

Malheureusement, les chiffres disponibles pour le premier semestre de 1983 confirment cette tendance.

Sur nos six ports autonomes métropolitains, seul celui de Nantes-Saint-Nazaire a vu son trafic progresser, en 1982, de 12 p. 100 par rapport à 1981. La tendance s'amplifie en 1983 en raison de la montée en cadence des importations de gaz naturel liquéfié.

La part, traitée en conteneurs, du trafic global de marchandises diverses est demeurée stable à 24 p. 100 en 1982.

La commission des affaires économiques a relevé, en outre, que le trafic à l'exportation a continué à se réduire en 1982 où il a plafonné à 65,5 millions de tonnes.

Un résultat encourageant est à noter dans le trafic de passagers qui a connu, en 1982, une progression de 5 p. 100, passant à 20,2 millions de passagers embarqués et débarqués.

Notons ici, à titre d'exemple d'une action de promotion commerciale et de captation de trafic réussie, la performance de Dunkerque, assurant, en 1982, un trafic de passagers de près de 800 000 personnes, en grande partie d'ailleurs sous pavillon étranger, en l'occurrence finlandais.

Un examen rapide des résultats de 1982 des principaux ports des pays européens — République fédérale d'Allemagne, Benelux, Italie — montre qu'à l'exception de Gênes qui est en baisse de 6,4 p. 100 en 1982 les grands ports européens concurrents des nôtres ont vu leur trafic soit stagner au niveau de 1981 soit progresser légèrement. Anvers, toutefois, port principal d'un pays de moins de 10 millions d'habitants, a vu son trafic progresser de 6,5 p. 100 en 1982, talonnant ainsi, avec 85 millions de tonnes, le premier de nos ports autonomes, Marseille.

Je cite les chiffres de population pour montrer que le développement d'un port n'est pas seulement lié à l'importance intrinsèque du pays ou de la région où il est implanté, mais bien à un hinterland vaste et possédant d'excellentes infrastructures de dessertes de surface.

Quant à Rotterdam, principal port d'un pays de 14,3 millions d'habitants, son trafic dépasse nettement celui, totalisé, de nos six ports autonomes métropolitains en 1982.

Pourquoi l'outil portuaire maritime de la France n'est-il pas davantage performant ? Il y a à cela toute une série de raisons que je tenterai d'énumérer rapidement, sans prétention à l'exhaustivité.

Tout d'abord, il y a la crise économique que traversent les pays industriels avancés à la suite des deux chocs pétroliers. Nos ports maritimes en ressentent les effets, bien entendu ; mais, semble-t-il, elle affecte moins durement les ports concurrents que les nôtres, du moins pour ce qui est des principaux pays de la Communauté, ainsi que nous venons de le voir.

Il y a ensuite la persistance de handicaps propres à nos ports maritimes, dont l'existence n'est pas nouvelle et qui ne se résorbent que lentement et difficilement.

Premièrement : la situation financière dégradée de certains de nos ports autonomes. Elle est due aux effets conjugués de la chute du trafic, de l'évolution peu favorable des tarifs portuaires plafonnés par décision gouvernementale et du poids de plus en plus lourd des frais financiers générés par le service de dettes contractées, à taux d'intérêts non bonifiés, en période d'expansion continue du trafic.

Deuxièmement : la permanence des problèmes liés à l'emploi. On trouvera dans le rapport écrit la liste des arrêts de travail des dockers qui ont affecté nos ports autonomes au cours de 1982 et du premier semestre de 1983. Ces conflits sociaux à répétition, qui caractérisent la profession d'ouvrier-docker, ont des répercussions néfastes sur les conditions d'acheminement des marchandises, sur les horaires d'appareillage des navires, sur le respect des délais de livraison, lequel constitue une donnée fondamentale de tout contrat de fournitures. Il y a là un élément de faiblesse qui affecte l'image de marque de nos ports et diminue, aux yeux des acteurs économiques, leur fiabilité. Si l'on veut bien considérer que le prix de revient journalier d'un grand navire atteint plusieurs centaines de milliers de francs, il devient évident que la multiplication des retards, au demeurant parfaitement imprévisibles et aléatoires, est de nature à inciter l'armateur à se tourner vers des ports plus fiables.

Troisièmement : le relatif enclavement dont souffrent encore certains de nos ports. En effet la desserte intérieure par voie terrestre, que ce soit par voie ferrée, par route ou par voie navigable, est loin d'être satisfaisante pour tous nos ports maritimes : Le Havre, Bastia, Boulogne, Calais notamment, mais aussi Nantes, Saint-Nazaire et Sète se voient encore pénalisés par l'insuffisante capacité de leurs voies d'accès et de dégagement terrestres. A quoi servent des équipements performants installés dans un port si ce dernier n'est pas relié de la meilleure manière possible à son hinterland ? N'oublions pas que la capacité d'une chaîne de transport est fonction directe de celle de son plus faible maillon.

Quatrièmement : la relative faiblesse de la desserte maritime tant en nombre de lignes régulières qu'en fréquence de touchées de navires de certains de nos ports. Elle est due à l'orientation générale de nos échanges extérieurs, dont 40 p. 100 en volume s'opèrent avec des pays de la Communauté, échappant ainsi aux ports maritimes, mais aussi à une présence insuffisante de notre pays dans les conférences maritimes et les consortiums de trafic. En est également responsable, sans doute, une politique portuaire — elle n'est pas de votre fait, monsieur le secrétaire d'Etat — qui a entendu développer un nombre élevé de ports jalonnant la grande façade maritime de notre pays, au lieu d'en privilégier quelques-uns seulement, judicieusement choisis, en y appliquant l'essentiel des moyens disponibles. Cette politique, tout en dispersant l'effort, a abouti à des situations locales de

suréquipement, difficiles à éviter, j'en conviens, mais préjudiciables au rendement global de l'outil. Je n'en veux pour preuve que l'équipement en matériel de manutention de conteneurs. Un portique à conteneurs représente un investissement de l'ordre de 25 millions de francs. Pour l'amortir correctement, il faut qu'il puisse traiter environ 50 000 boîtes par an. Le Havre en traite en moyenne 40 000 par portique et par an, Rouen 18 000, Bordeaux 4 000.

Cinquièmement : la prise en compte, encore bien imparfaite au niveau de certains de nos ports, de la fonction commerciale et industrielle. Certes, des installations industrielles importantes existent déjà sur certaines plateformes : complexes sidérurgiques de Marseille-Fos, de Dunkerque ; zone industrialo-portuaire du Havre, par exemple. De grands ports, comme Marseille et Le Havre, possèdent maintenant un centre de commerce international. D'autres, Nantes et, je crois bien, Dunkerque, envisagent de se doter également de ces structures commerciales capables de « vendre » au-dehors tant en métropole qu'à l'étranger leurs prestations. Mais beaucoup d'efforts demeurent à faire pour aboutir à une promotion satisfaisante de notre outil portuaire maritime, et à concurrencer ainsi plus efficacement les grands ports du Nord, avec leurs bourses de produits, leurs sociétés de commerce international, leurs vastes, commodes et attrayantes zones franches.

Sixièmement : la persistance du volume non négligeable de trafic détourné, essentiellement au détriment de nos ports du Nord. Atteignant, en 1982, 7 p. 100 du trafic français de marchandises à l'importation et 10 p. 100 à l'exportation, ces détournements trouvent leur explication dans tout un faisceau de causes et de circonstances qu'il n'est pas possible d'analyser en détail ici. A l'évidence, ce trafic détourné ne peut être récupéré dans sa totalité. Encore convient-il de s'efforcer de récupérer ce qui peut l'être.

Telles sont les faiblesses principales que présente encore notre outil portuaire maritime. Toutefois, le souci d'objectivité commande de constater qu'il ne manque pas d'atouts. En effet, jouent en sa faveur d'abord une position géographique favorable tant à l'Ouest qu'au Sud de l'hexagone ; ensuite des équipements capables de répondre, dans l'ensemble, aux besoins actuels et susceptibles d'être adaptés aux grandes mutations qui s'accomplissent dans le domaine des transports maritimes.

Comment le Gouvernement entend-il accompagner cette nécessaire mutation de notre outil portuaire maritime ? Dès le mois de septembre 1981, le Premier ministre, visitant le port de Dunkerque, avait déclaré que « les ports sont des instruments économiques essentiels » et que, « indispensables aux importations et exportations, ils doivent s'adapter en permanence au volume et à la nature des transactions ainsi qu'aux caractéristiques des navires ».

Au mois de novembre 1982, le même Premier ministre a saisi le Conseil économique et social d'une demande d'avis sur le problème portuaire maritime français. Un rapport très documenté a été présenté par M. André Maurizé, vice-président de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire du Conseil économique et social. Ce rapport fait suite à plusieurs rapports antérieurs, notamment à un rapport fait en 1981 par M. Paul Bastard sur l'amélioration de l'acheminement du commerce extérieur par les ports français. Le rapport Maurizé est excellent à mon sens et vous aurez sans doute noté, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'y ai puisé quelques données chiffrées pour mon exposé.

Par ailleurs, on sait que le comité interministériel d'aménagement du territoire a pris, le 20 décembre 1982, un certain nombre de décisions afin de concentrer les aides de l'Etat sur les investissements liés aux infrastructures de longue durée de vie, pour développer les trafics minéraliers, charbonniers et par conteneurs des ports autonomes, les autres ports d'intérêt national se spécialisant dans les trafics spécifiques.

En outre, le C. I. A. T. s'est prononcé en faveur d'un certain nombre de mesures pour l'amélioration des dessertes portuaires, la création de zones industrielles, la suppression des handicaps tarifaires. Enfin, à l'issue du conseil des ministres du 2 novembre dernier, une communication du Gouvernement donnait en six points l'orientation de sa politique en matière portuaire maritime et définissait un ensemble de vœux fort pertinents.

Tout cela nous paraissait encourageant et de bon augure quant au budget de 1984 des ports maritimes. Malheureusement, mes chers collègues, la commission des affaires économiques doit constater que le projet de budget qui nous est soumis se caractérise globalement par une augmentation limitée à 1,4 p. 100 seulement pour les crédits de paiement, compte tenu du trans-

fert au titre de la décentralisation, et par une régression, dans les dépenses d'équipement, de 27,2 p. 100 pour les autorisations de programme, qui atteint en fait 33,6 p. 100, si l'on tient compte du transfert au titre de la décentralisation.

Si une telle politique budgétaire, dangereusement récessive, est menée de façon délibérée, en s'appuyant sur le fait que les trafics sont en régression et que les ports sont, dans l'ensemble, suffisants pour le trafic actuel, nous pourrions, à la rigueur, l'admettre pour une année, mais, il faut le dire bien haut, ce budget semble bien sacrifier le long terme au souci du quotidien. On peut d'autant plus le craindre que le IX<sup>e</sup> Plan demeure, à ce jour, assez discret sur l'outil portuaire maritime. En effet, la première loi de Plan ne consacre à ce secteur qu'un développement limité dans un paragraphe traitant de l'amélioration du transport maritime.

Quant au projet de deuxième loi de Plan, il n'accorde qu'une place tout à fait restreinte aux ports. Ceux-ci sont inclus dans le programme prioritaire d'exécution n° 7, sous forme d'un sous-programme n° 5 intitulé « Renforcer que les points d'appui du commerce extérieur », où, en quelques lignes, on parle de « l'adaptation des équipements maritimes et portuaires visant à assurer le développement du trafic portuaire de marchandises diverses conteneurisées et à permettre la réception de navires minéraliers modernes — 225 000 tonnes — à Dunkerque. »

Pouvez-vous nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, la part de crédits réservée aux ports maritimes dans les dotations faisant l'objet du tableau joint à ce programme prioritaire d'exécution ?

Qu'en sera-t-il, par ailleurs, des 3,1 milliards de francs d'autorisations de programme qui figuraient dans les premiers projets préparatoires au IX<sup>e</sup> Plan ?

Compte tenu des dotations budgétaires prévues pour votre département, la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat craint, à juste titre, que les déclarations d'intention du Gouvernement évoquées précédemment, fort judicieuses en elles-mêmes au demeurant, et que la commission pourrait parfaitement faire siennes, ne soient condamnées, et pour longtemps, à demeurer lettre morte.

Dans ces conditions, et parce qu'elle reconnaît l'effort fait sur les crédits d'entretien, en augmentation de 13 p. 100 par rapport à 1983, elle a décidé, dans sa séance du 16 novembre 1983, de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour les dispositions du projet de budget concernant les ports maritimes. (Applaudissements.)

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt-deux heures.)

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

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant le secrétariat d'Etat auprès du ministère des transports, chargé de la mer.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 3 novembre 1983 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, 15 minutes ;

Groupe socialiste, 14 minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République, 12 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique, 8 minutes ;

Groupe communiste, 15 minutes.

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

**M. Pierre Matraja.** Monsieur le secrétaire d'Etat, votre budget pour 1984, tout en accusant pour certains secteurs des faiblesses réelles dues aux choix que la situation impose, voit néanmoins l'ensemble de ses crédits s'élever à 7 170 millions de francs, ce qui représente une progression de 9 p. 100 ; cette dernière n'est que de 8,5 p. 100 si l'on tient compte du transfert opéré au titre de la décentralisation.

Deux secteurs sont particulièrement touchés par la crise internationale et nationale : les ports maritimes et la construction navale. Ils méritent, à l'occasion de l'analyse du projet de budget pour l'année à venir, un examen plus approfondi.

Si plus de 50 p. 100 du commerce extérieur sont assurés par les ports maritimes français, ceux-ci subissent de manière très pressante la concurrence étrangère puisque les marchandises transitant par nos ports, à destination et en provenance de l'étranger, représentent 28 millions de tonnes et 0,9 milliard de francs de T. V. A., tandis que les marchandises à destination ou en provenance de France transitant par les ports étrangers totalisent 13,1 millions de tonnes, soit 1,3 milliard de francs de T. V. A. En 1982 comme durant les trois années précédentes, le trafic global de marchandises a régressé et a enregistré une baisse de 9,4 p. 100 par rapport à 1981.

L'élu du département des Bouches-du-Rhône que je suis pense que le temps n'est plus où Fanny attendait impatiemment, sur les bords du Lacydon, que Marius revint de longs périples, lorsqu'il partait conquérir un fabuleux métal, à l'époque où de nombreux bateaux s'arrêtaient au port de Marseille. (*Sourires.*)

Aujourd'hui, la situation est différente, mais il n'en reste pas moins vrai que Marseille demeure le premier port national et le deuxième port européen avec 95 millions de tonnes ; il est relativement épargné, mais se voit largement dépassé par Rotterdam qui totalise 240 millions de tonnes.

Cette baisse est imputable, en partie, à une réduction du trafic pétrolier, mais en partie seulement. L'emploi est mal assuré et le coût élevé de certaines charges mettent le port de Marseille en difficulté par rapport à certains ports européens. Le trafic de marchandises diverses est vital pour l'avenir de tous les ports, en particulier pour celui de Marseille ; à cet égard, je n'insisterai pas sur l'importance de ce trafic quant à la retombée sur l'emploi local.

Je vous demanderai, monsieur le secrétaire d'Etat, d'être vigilant afin que, malgré les difficultés du moment, Marseille continue à disposer des équipements dont son port a besoin pour poursuivre son développement et maintenir la sécurité du travail pour tous ceux qui, dans la cité phocéenne, vivent de son activité.

Cependant, en considérant la situation dans son ensemble, nous constatons qu'une coordination défailtante, un manque de dynamisme commercial, l'absence de liaisons suffisantes avec l'intérieur du pays et une mauvaise image de marque constituent autant de faiblesses dont les ports français sont en grande partie responsables. C'est ce qui ressort, d'ailleurs, du rapport — M. le rapporteur spécial en a parlé tout à l'heure — que M. Bernard Maurizé a réalisé à la demande du Premier ministre.

Quelle est donc, face à cette situation, la réponse du Gouvernement à travers la politique engagée ? Elle est, d'abord, d'ordre budgétaire, les crédits réservés aux ports maritimes augmentant de 1,3 p. 100 par rapport à 1983.

La diminution de 50 p. 100 des autorisations de programme et la réduction de plus de 10 p. 100 des crédits d'investissement pour les ports de métropole ne peuvent que soulever quelques inquiétudes, les investissements portuaires étant indispensables, notamment pour accroître la capacité de certains ports, améliorer la qualité de leur accès ou de leurs installations afin qu'ils soient en mesure de lutter contre les détournements de trafic dont ils font l'objet.

En revanche, une disposition tout à fait positive retient l'attention ; elle concerne un accroissement de la participation de l'Etat aux dépenses d'entretien, de l'ordre de 14,5 p. 100.

Une réponse à cette situation de crise a également été apportée par M. le secrétaire d'Etat chargé de la mer qui a réaffirmé, à l'occasion d'une communication, le 2 novembre dernier, les orientations du Gouvernement en matière de politique commerciale des ports maritimes.

La construction navale, qui emploie 25 000 salariés et constitue une branche industrielle très importante, est aujourd'hui particulièrement éprouvée par la conjoncture économique.

D'ailleurs, ce phénomène n'est pas propre à la France. En effet, aucun pays européen n'est épargné et, en dépit des subventions considérables versées par les Etats, les effectifs diminuent d'année en année. Les raisons sont connues et peuvent se résumer à trois : la crise mondiale ; l'excédent du nombre des navires par rapport aux quantités à transporter ; enfin, la concurrence commerciale très vive des pays d'Extrême-Orient, notamment de la Corée du Sud.

Certains chantiers navals français présentent un outil de production vieilli, mal adopté aux techniques modernes. Ce constat a poussé le Gouvernement à agir en faveur d'un plus grand effort de recherche et à opérer la restructuration de trois établissements au sein des chantiers navals du Nord et de la Méditerranée. Je sais que notre chantier de La Ciotat pourra compter sur vous, monsieur le secrétaire d'Etat.

Pour affronter la crise, le montant de l'aide à la construction navale prévu dans le budget pour 1984 est important puisqu'il s'élève à 1,6 milliard de francs, soit 22 p. 100 du budget de la mer.

Des fonds supplémentaires — 650 millions de francs — seront également affectés à la construction navale dans un prochain collectif budgétaire. Toutefois, il est à craindre que ces aides financières, quoique substantielles, ne puissent empêcher des réductions d'effectifs.

Le budget pour 1984 s'efforce de sauvegarder les acquis : maintien des aides à l'exploitation dans le secteur des pêches maritimes avec une inscription de 342 millions de francs ; maintien des efforts de solidarité en faveur des marins retraités avec une subvention de l'établissement national des invalides de la marine qui est en augmentation de 16 p. 100. Ce budget est également tourné vers l'avenir, puisqu'il consacre des efforts financiers importants à la formation professionnelle, dont les crédits augmentent de 30 p. 100, ainsi qu'à la recherche.

Nous notons que le développement de la recherche est une condition essentielle de la relance de l'activité maritime. Il se concrétise par une augmentation des crédits inscrits au budget de la mer — plus 6,5 p. 100 — mais aussi de ceux qui sont inscrits au budget du ministère de l'industrie et de la recherche qui doit subventionner le Cnexo — le centre national d'exploitation des océans — et l'I. S. T. P. M. — l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

L'accent a été mis sur deux priorités : le génie civil marin et la construction navale. L'institut de recherche pour la construction navale reçoit une dotation de 14 millions de francs, contre 6,7 millions de francs en 1983.

Dans son ensemble donc, le projet de budget pour 1984, marqué certes par les difficultés du moment, s'inscrit dans la continuité des budgets précédents et de la politique entreprise depuis 1981 par le Gouvernement. Non seulement il a pu préserver les acquis essentiels, mais il a su aussi, pour la politique maritime de la France, dégager des moyens tournés vers l'avenir.

C'est parce qu'il est conscient de vos efforts en faveur de l'activité de nos ports, de nos chantiers navals et de notre corporation des pêcheurs professionnels que le groupe socialiste m'a demandé de vous apporter son appui. En tant que sénateur des Bouches-du-Rhône, je vous souhaite bon vent et bonne voile ! (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

**M. Jean Colin.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après les emballements et les espoirs nés de la création du ministère de la mer, je suis, comme beaucoup, déçu par les perspectives trop limitées de cette année. Elles nous replongent dans une sorte de grisaille de la gestion courante en un domaine qui, pourtant, est capital.

En fonction du peu de temps dont je dispose, je me bornerai à évoquer deux secteurs que j'estime essentiels, et où la France se trouve dans une position fragile dans le concert des nations : la construction navale et la pêche.

Je ne parlerai donc pas de la flotte de commerce, sinon pour souligner les difficultés qu'elle rencontre et vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat — c'est une question capitale — si vous envisagez des résultats pour le transport, sous pavillon français, d'une partie de nos exportations qui, pour le moment, lui sont soustraites. Je veux parler notamment — c'est un sujet qui revient très souvent — de l'exportation des voitures Renault ou des céréales vers les pays de l'Est, en vertu des contrats conclus. Il est souhaitable que nous puissions évoquer ce problème avec nos partenaires.

J'en viens maintenant — c'est le premier point de mon intervention — à la construction navale où il est de tradition de distinguer les grands et les petits chantiers.

Pour les grands chantiers, dont les difficultés sont anciennes et dues à de nombreuses raisons, essentiellement à la concurrence étrangère qui est sans pitié, la situation était si grave que



le Gouvernement a engagé — ce qui se conçoit fort bien — une politique de restructuration devant leur donner une dimension et un potentiel économiques qui leur permettent de mieux affronter la redoutable compétition internationale.

La question que je pose est de savoir quels sont les premiers effets de ces mesures alors que le plan de charge s'est effondré, en 1983, de 30 p. 100 par rapport à l'année précédente qui, déjà, avait été exceptionnellement difficile. Le communiqué qui a suivi le conseil des ministres de cette semaine n'est pas fait pour me rassurer puisqu'il prévoit, dans un prochain collectif qui nous sera soumis incessamment, une aide complémentaire de l'Etat. Ce soutien serait de 150 millions de francs pour une échéance qui doit venir ces jours-ci et de 50 millions de francs supplémentaires d'ici à la fin de l'année.

Je précise — c'est un point qui mérite de retenir toute notre attention — qu'il s'agit, à ma connaissance, non pas de crédits d'équipement, qui constitueraient peut-être l'amorce d'une relance, mais de crédits de fonctionnement destinés à faire face aux dépenses courantes. Je souhaiterais savoir si vous pouvez nous en dire plus, monsieur le secrétaire d'Etat, sur les perspectives de cette restructuration et si, comme le rapporteur de la commission des finances l'a indiqué, il est possible de régler ce problème sans que les conséquences sociales soient difficiles.

Venons-en maintenant aux petits chantiers. La situation, sans être aussi critique n'en est pas moins extrêmement préoccupante. Là aussi, le carnet de commandes est excessivement mince. Il n'y a pas lieu de s'en étonner et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, parce que le montant de l'aide consentie est inférieur à ce qu'il était précédemment, puisqu'elle n'a pas été réévaluée. Ensuite, parce que les commandes de l'Etat ou des entreprises publiques ont été annulées — parfois même après la période de consultation des entreprises — et que les dossiers sont retournés, pour beaucoup, dans les cartons. Enfin, parce que la flotte de recherche et d'entretien, à savoir les dragues, les remorqueurs, les navires océanographiques, continue à vieillir sans que l'on puisse la renouveler. Donc, première constatation : absence de commandes publiques et rareté extrême de commandes privées.

Deuxième constatation encore plus déplorable : la lenteur déprimante et inacceptable du processus d'octroi des aides de l'Etat. Ce problème n'est pas nouveau, mais la situation n'a fait qu'empirer. Cela se traduit par des difficultés, d'abord, dans l'instruction des dossiers avant que ces aides soient accordées et encore plus après qu'elles ont été consenties. Un tel état de fait doit être souligné et même dénoncé. Les constructeurs sont en droit de compter sur l'aide de l'Etat puisque celle-ci est acquise dès que les conditions sont remplies. Faire supporter aux constructeurs une bonne année d'attente — c'est, malheureusement, à peu près la durée actuellement — est totalement inadmissible.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous avez fait part de votre intention, dans votre propos liminaire — je m'en félicite — d'améliorer l'efficacité de vos services. Je ne fais pas une critique, mais une simple constatation : voilà un secteur où vos bonnes intentions trouveront très largement à s'employer.

Enfin, troisième constatation bien alarmante, elle aussi : le manque d'enthousiasme pour les techniques de pointe et les réalisations de haut niveau en provenance de ces petits chantiers. Tout à l'heure, vous avez prôné l'imagination, et on nous vante ici constamment, à juste titre, les mérites de la recherche. Pourtant, lorsque des prototypes nous placent parmi les meilleurs dans le monde, les efforts des constructeurs ne sont guère appréciés.

Je n'en veux pour exemple que le prototype sur tapis d'air qui constitue une étonnante amélioration pour la pêche en mer, qui présente des performances exceptionnelles, une adaptation évidente aux problèmes qui se posent dans l'outre-mer et qui permet — ce n'est pas mince — une économie de 50 p. 100 environ en matière de consommation d'énergie. Et pourtant qui s'en soucie ?

J'en viens maintenant à mon second sujet, à savoir les pêches. Dans ce domaine, le fait caractéristique, en matière financière, c'est l'énorme déficit de notre balance commerciale. Il n'est pas douteux que nous devons tout mettre en œuvre pour surmonter ce handicap puisque, cette année, nos espoirs sont limités au maintien du déficit précédent qui s'est élevé à environ 4 milliards de francs. On peut espérer sa réduction ; on ne peut tout de même pas espérer sa suppression.

L'une des raisons les plus dramatiques de cette situation, c'est la médiocrité numérique de la relève dans la corporation des marins-pêcheurs. Il est donc essentiel de prévoir une formation et de susciter des vocations. Je crois comprendre, à travers les propos que vous avez tenus, tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'une telle action vient d'être engagée. J'en suis très satisfait et je tiens à vous en donner acte.

Il y a lieu de s'interroger également sur les perspectives du marché afin que le marin-pêcheur ne soit pas victime — cela s'est vu beaucoup trop souvent — d'une mévente et d'une conjoncture défavorable qui peu à peu le ruinent.

Avec les moyens modernes et la congélation, les aléas du marché devraient être surmontés. Mais il se produit des phénomènes bizarres, et bien que je sois persuadé que vous les connaissez mieux que moi, monsieur le secrétaire d'Etat — sans doute en raison de votre position à Boulogne — permettez-moi d'insister sur la nécessité de se préoccuper du marché du poisson pour le rendre un peu moins irrationnel qu'il ne l'est à l'heure actuelle !

Je ne citerai que deux exemples dont je puis garantir l'authenticité. C'est absolument stupéfiant.

Premier exemple : à certaines époques la sole de Belgique arrive à Dieppe — port de pêche s'il en est — à un prix nettement inférieur à celui de notre propre produit. Qu'elles en sont les conséquences ? Eh bien, la sole belge se vend — elle est moins chère — et la sole française ne se vend pas ! Mais, conséquence tout de même absurde, un dédommagement est versé par l'Etat pour que la sole française invendue soit transformée en colle et en farine.

Deuxième absurdité : le marché du lieu noir. La grande saison de pêche pour la France se situe dans les premiers mois de l'année. Il y a donc surabondance. Nous vendons généralement nos excédents en République fédérale d'Allemagne, ce qui est très bien. Mais ce qui est moins bien, c'est qu'à l'automne, en saison creuse, alors qu'on n'en pêche pratiquement plus, les Allemands, qui en ont fait entre temps du surgelé, nous revendent du lieu noir d'origine française en empochant au passage la différence et le bénéfice issu de la transformation. Qui plus est — c'est là une tolérance qui me paraît inadmissible — alors que le colorant, en toute logique, est interdit pour le produit français, eu égard à la protection des consommateurs, il est accepté pour ce produit naviguant d'origine française.

Je ferai une ultime remarque. J'ai toujours été étonné que notre armement n'aille pas pêcher au large des Kerguelen, territoire français dans une mer très poissonneuse. Or, je crois comprendre que plusieurs campagnes à l'autre bout de monde ont été désastreuses, car des chalutiers étrangers russes notamment, avaient tout pêché, y compris les alevins. Si ce désastre n'est pas irrémédiable, ne peut-on négocier avec l'U. R. S. S. pour que notre hospitalité dans ces eaux françaises ne tourne pas à notre détriment ?

En conclusion, je dirai — sachant que cela ne vous fera pas plaisir, monsieur le secrétaire d'Etat — que ce budget est, dans une large mesure, celui du retour à la case départ. Une fois passée l'affirmation de grandes ambitions qui étaient fort estimables et surtout essentielles dans un pays qui, rien que pour la métropole, possède 3 000 kilomètres de côtes, un redressement est-il prévu, fait-il partie des objectifs prioritaires du Gouvernement ?

Sans doute, mais avec une majoration brute de 3 p. 100, cette année, si l'on défalque les crédits de l'établissement national des invalides de la marine, ce n'est pas en 1984 que nous verrons ce redressement s'amorcer. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P.*)

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

**M. Claude Prouvoeur.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous ne serez pas étonnés que le maire de Dunkerque, troisième port national, intervienne quelques instants sur le budget de la mer et plus particulièrement sur le sort réservé dans le budget pour 1984 aux ports maritimes.

Je ne rappellerai pas l'importance économique des ports maritimes français, les orateurs qui se sont succédé avant moi à cette tribune l'ayant très bien fait. Je rappellerai simplement que le trafic global a baissé de plus de 9 p. 100, en 1982, par rapport à 1981 en raison notamment de l'affaiblissement des importations pétrolières puis, récemment, du charbon.

Si je ne prends que les chiffres propres au port de Dunkerque, qu'il suffise de dire que le tonnage débarqué-embarqué est passé de 18,2 millions de tonnes pour le premier semestre de 1982 à 14,5 millions de tonnes pour la même période de l'année 1983. La situation devient donc très préoccupante puisque l'on retrouve les chiffres d'il y a dix ans !

A cette diminution du trafic s'ajoute une modification des conditions de transport des marchandises entraînant une évolution importante des capacités des navires. Les ports français doivent désormais accueillir des navires de plus de 200 000 tonnes, notamment les porte-conteneurs de la troisième génération qui exigent un tirant d'eau de plus de vingt-deux mètres.

Les perspectives d'évolution du commerce international permettent de penser qu'une évolution de l'activité des ports maritimes français devrait se poursuivre selon trois données principales : tout d'abord, la poursuite de la baisse relative de la part des produits pétroliers dans le trafic général ; ensuite, une certaine stabilité pour les principaux pondéreux, le charbon et les minéraux, à condition que la politique sidérurgique et charbonnière de notre pays soit effectivement définie ; enfin, un développement important du trafic céréalier et des produits finis en conteneurs, trafic de nature à développer l'emploi à condition que la paix sociale puisse exister dans les ports.

Qu'il suffise de dire que, s'agissant de la conteneurisation, le trafic est passé de 1,4 million de tonnes de marchandises embarquées-embarquées, en 1970, à 12,1 millions de tonnes en 1982. Le trafic de marchandises conteneurisées se trouve ainsi porté, en France, à 25 p. 100.

Mais, face à ces défis, il est à déplorer que le projet de loi de finances pour 1984 ne fasse que bien peu d'efforts en faveur des ports maritimes, même en imposant aux sociétés nationales de choisir les ports français.

Nous connaissons les contraintes du budget actuel, mais je rappellerai les principales idées du Gouvernement en matière portuaire.

Premièrement, la reconquête du marché intérieur portuaire en « récupérant » les trafics détournés — environ 15 millions de tonnes dans les deux sens. Cela a été annoncé, en septembre 1981, par M. le Premier ministre, mais on ne mesure pas encore, à ce jour, les effets de ces déclarations.

Deuxièmement, le renforcement de l'équipement des ports afin de leur permettre de remplir une mission économique globale.

Troisièmement, la décentralisation puisque, mis à part les ports autonomes, l'essentiel des ports est désormais mis sous l'autorité des départements qui n'ont pas nécessairement les moyens de juger des actions à mener.

Malheureusement, les intentions semblent bien éloignées des probables réalisations. Le IX<sup>e</sup> Plan ne fait aucune place particulière aux ports maritimes, si ce n'est le sous-programme, n° 5, relatif au renforcement du commerce extérieur, qui fait allusion à l'amélioration de l'infrastructure en matière de transport et, plus spécifiquement, à l'adaptation des équipements maritimes et portuaires tendant à assurer l'accueil des marchandises conteneurisées et des navires minéraliers modernes de plus de 200 000 tonnes, notamment à Dunkerque.

C'est pourquoi la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux a prévu un crédit de 200 millions de francs pour engager les travaux de desserte maritime d'Usinor, toujours à Dunkerque. Celle-ci n'a de sens qu'à partir du choix — à confirmer — de la promotion de la sidérurgie française à un niveau de compétitivité suffisant.

Cela posé, votre projet de budget pour 1984, monsieur le secrétaire d'Etat, comporte plus d'éléments négatifs que de sujets de véritable satisfaction. Les crédits d'investissement portuaire sont réduits de plus de 10 p. 100.

Si l'affirmation, par le Gouvernement, de la continuité de sa politique aboutit à privilégier les investissements à longue durée de vie, notamment ceux qui concernent le trafic minéralier, le trafic charbonnier, le trafic de conteneurs et les trafics plus spécialisés, on n'en retrouve pas la traduction dans le budget. En effet, si le budget des ports maritimes augmente de 1,3 p. 100, les autorisations de programme diminuent de 33,6 p. 100 après une première diminution de 23 p. 100 l'année dernière. Voilà qui semble largement hypothéquer la réalisation de vos intentions proclamées.

C'est ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'attire votre attention sur l'importance de l'instauration d'une véritable politique portuaire nationale à un moment où les grands équilibres économiques sont quelque peu compromis par une politique générale qui, depuis deux ans, a pu connaître l'aventure. Il faut que l'Etat consacre davantage de crédits à l'équipement des ports français dont les investissements structurels — je l'ai dit — sont en baisse tragique depuis deux ans.

Cet équipement connaît encore d'importantes lacunes, essentiellement dans le domaine agricole, malgré la position prise par le Président de la République à ce sujet. Peut-être la décentralisation sera-t-elle susceptible d'apporter un début de solution puisque seuls les grands ports, dont les ports autonomes et les ports métropolitains d'intérêt national, resteront du ressort de l'Etat. Laissez cependant à l'élu local que je suis la possibilité d'exprimer son scepticisme quant aux moyens financiers dont pourront disposer les collectivités décentralisées.

Je ne voudrais pas terminer, monsieur le secrétaire d'Etat, — vous seriez sans doute surpris si je ne le faisais pas — sans attirer votre attention sur la situation dramatique de la construction navale. J'ai d'ailleurs eu l'occasion, à plusieurs reprises de m'en entretenir avec vous.

Vous savez ce qui s'est passé, hier, à Dunkerque : la ville était paralysée par des manifestations que justifie la grave crise des chantiers navals. Cette crise à d'ores et déjà de graves répercussions sur l'emploi puisque, dans la construction navale, un emploi direct génère deux emplois indirects.

Or, pour 1984 et pour le seul site de Dunkerque, il n'y aura du travail que pour le tiers des 3 000 salariés occupés actuellement. Je n'ignore pas la dégradation du marché international de la construction navale, mais, faute d'une politique beaucoup plus énergique et réellement volontariste sur ce point, vos objectifs concernant entre autres les ports maritimes resteront du domaine de l'incantation.

Ce ne sont pas les 650 millions de francs de crédits de paiement qui viennent d'être ouverts et qui sont destinés à régler les difficultés actuelles qui assureront la relance de la construction navale et qui permettront le plein emploi dans nos chantiers pour 1984 et les années suivantes.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, alignant mon vote sur les propos que je viens de tenir, je ne pourrai voter votre budget pour 1984, en raison de son insuffisance manifeste. (*Applaudissements sur plusieurs travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.*)

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

**M. Gérard Ehlers.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le secteur des activités maritimes connaît une crise grave, qui, bien évidemment, ne date pas de 1981 ; tout homme sérieux en conviendra.

S'il est vrai que cette situation a des causes dans la crise internationale du capitalisme — ne l'oublions pas — qui frappe en particulier les échanges maritimes, il est fondamental de bien voir que les difficultés de ce secteur ont leurs racines propres au plan national.

Chacun se souvient des atteintes portées avant 1981 par le grand patronat avec l'aide des gouvernements précédents. C'était le fameux plan de casse Davignon.

Il en va de même des scandaleux détournements de trafics.

D'ailleurs, je n'hésite pas à affirmer qu'aujourd'hui encore nous assistons à un véritable sabotage du patronat, qui se refuse systématiquement à donner priorité à nos ports, à notre transport, à notre construction et réparation navales.

Monsieur le secrétaire d'Etat, des milliers de travailleurs de la construction et réparation navales, des ports se battent — ils ont manifesté avant-hier — pour défendre un potentiel de production, un savoir-faire et des qualifications dont le haut niveau n'est remis en cause par personne.

Croyez-moi, la situation est grave. Ces travailleurs se demandent, en effet, si le Gouvernement de la gauche va laisser se perpétuer le mauvais coup du patronat qui se trame contre les activités maritimes et qui pourrait aboutir à un abandon irréversible des positions de la France dans ce domaine.

Le développement économique, l'intérêt et l'indépendance nationale imposent une meilleure couverture par notre flotte des trafics maritimes concernant la France. Cela montre qu'il faut mettre de nouveaux navires en chantier et, parallèlement, lutter contre les détournements de trafics.

Je précise d'ailleurs que, contrairement à mes collègues qui changent de langage aujourd'hui par rapport à hier, le mien n'a pas varié en ce qui concerne les propositions à faire, parce que nous sommes convaincus aujourd'hui comme hier qu'une issue positive peut être trouvée.

Mon collègue Vincent Porelli a précisé, à l'Assemblée nationale, trois conditions à respecter. Je les approuve en totalité.

En premier lieu, il faut maintenir les sites et refuser les licenciements demandés par le patronat. Je sais que telle est la volonté du Gouvernement et je m'en félicite. Hier, on cassait, on imposait la casse et, de plus, on envoyait les C. R. S. Aujourd'hui, le Gouvernement nous dit — c'est excellent — qu'il fera tout pour garder l'ensemble des sites et refuser les licenciements.

Deuxièmement, il faut faire jouer, ainsi que l'a souhaité le Président de la République lors d'une visite dans notre région, les solidarités vis-à-vis de nos ports et de nos chantiers de construction et de réparation navales.

Troisièmement, aux seuls critères de profit et de rentabilité qui dominaient hier il faut substituer une nouvelle efficacité économique et sociale.

J'ajoute que les structures de décision dans les ports doivent être démocratisées, pour être mieux adaptées aux réalités.

Il est essentiel, monsieur le secrétaire d'Etat, que soient rapidement promulgués les décrets démocratisant les conseils d'administration des ports autonomes. Une place beaucoup plus importante doit y être réservée aux représentants des salariés et des collectivités locales. C'est d'autant plus nécessaire qu'on dit souvent — je l'ai entendu à cette tribune aujourd'hui — que, si un certain nombre de gestionnaires de nos ports avaient une agressivité commerciale à la mesure de leur capacité à faire du béton, nous serions certainement les champions du monde en la matière !

J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, imaginer ce propos par la situation dans la région dunkerquoise.

Nous pouvons affirmer que Dunkerque a de grands atouts pour une grande politique industrielle reposant sur la reconquête du marché intérieur, alliée à une bonne politique de coopération internationale, à avantages mutuels.

Le port de Dunkerque est le premier port français, hors hydrocarbures.

Il est le premier port mondial informatisé pour le dédouanement du fret international.

Le vapocraqueur Copenor de C. D. F. chimie possède la plus importante ligne de polyéthylène du monde.

Air liquide y possède la plus grande usine de production de gaz industriel en Europe.

L'usine Lesieur est la première huilerie d'Europe.

Van-Robaey est la première usine de teillage de lin en Europe.

Notre centrale nucléaire, au premier rang mondial, fournit 100 p. 100 de la consommation électrique de la région.

L'usine des Dunes est la première usine d'aciers spéciaux en France.

Usinor produit le quart de l'acier français et, comme le port, est relié par autoroute, par la voie fluviale et par le rail, avec électrification complète.

Pourtant, la situation économique se dégrade : notre pavillon maritime s'affaiblit et les détournements de trafics constituent un des facteurs déterminants de cette dégradation économique.

Depuis 1979, la région Nord-Pas-de-Calais est le premier client français du port d'Anvers. De ce fait, Anvers, depuis 1979, est le premier port français pour les marchandises diverses françaises.

En 1982, le trafic du port de Dunkerque s'élevait à 32 900 000 tonnes ; dans le même temps, le détournement de trafics concernait 14 700 000 tonnes.

Il est essentiel de noter qu'une tonne de marchandises diverses assurée quarante fois plus de valeur qu'une tonne de minerai ou de charbon, que 2 millions de tonnes récupérées créeraient de 5 000 à 7 000 emplois, sans compter l'énorme valeur ajoutée, au service de la région, du pays et de ses activités diverses.

Va-t-on laisser faire le patronat et l'administration ? Va-t-on permettre que plus on investit et moins nous avons de trafics plus ceux-ci sont détournés vers les ports étrangers et plus la part du pavillon français baisse dans le trafic maritime ?

Va-t-on prendre des mesures pour nous rapprocher des recommandations de la C. N. U. C. E. D. la conférence des Nations unies pour le commerce et le développement, dans le transport maritime, quant on sait qu'en particulier notre pavillon — cette situation ne date pas de 1981 ; il suffit pour s'en convaincre de reprendre mes interventions en 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980 — ne couvre que 13 p. 100 du transport des minerais et charbons, 11 p. 100 du transport des produits chimiques, 5 p. 100 du cabotage national ?

Va-t-on prendre notre place dans le trafic trans-Manche, en progression continue, lui, puisque celui-ci double tous les dix ans, alors que notre pavillon ne couvre que 28 p. 100 des échanges ?

A ce sujet, que pensez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, de la commande prévue, dans les années qui viennent, d'un nouveau car-ferry ?

N'est-il pas possible d'anticiper et de passer immédiatement commande ? Quelle est la position du Gouvernement concernant la compagnie Delmas, qui doit passer commande de quatre grumiers ? Les bruits les plus divers circulent, l'idée dominante étant que deux d'entre eux seraient construits en Yougoslavie et les deux autres en Corée du Sud.

Je dois à la vérité de dire que les milliers de manifestants défilant dans les rues de Dunkerque, mercredi dernier, étaient scandalisés par une telle attitude et ont décidé qu'ils ne laisseraient pas faire.

Je partage pleinement cette appréciation et vous demande de bien vouloir m'indiquer les mesures que vous comptez prendre pour que ces bateaux soient construits dans nos chantiers.

De la même façon, pouvez-vous me dire, monsieur le secrétaire d'Etat, si une décision est prise concernant la plate-forme pour la Comex et le car-ferry pour la Corse ?

J'aimerais, enfin, attirer votre attention sur le fait que le port de Dunkerque reçoit en moyenne 12 millions de tonnes de minerai et charbon chaque année. Le transport de ces vrac est effectué à 85 p. 100 par des bateaux étrangers, au détriment de notre pavillon national, de l'emploi de nos marins, de nos constructeurs et réparateurs de navires.

Face à ce véritable sabotage, ne peut-on envisager, avec l'aide de l'Etat, un contrat avec la compagnie générale maritime, Usinor, Sacilor, Charbonnages de France et les constructeurs de navires ? Cela pour répondre à nos besoins et couvrir à 40 p. 100 le transport par pavillon français, ce qui nécessite, rien que pour Dunkerque, la construction immédiate de trois vraquiers de 120 000 tonnes.

En même temps, il est nécessaire de se préparer à la construction de bateaux de 170 000 ou 200 000 tonnes répondant à la mise en activité des moyens portuaires plus performants à Dunkerque. On parle d'investissements, mais nous les avons ! Il va falloir les rentabiliser.

Je veux parler de la liaison maritime du quai à pondéreux Ouest avec le nouveau quai aux aciers d'Usinor prévue pour 1988, ou alors, à quoi servirait cette liaison ?

Il est très important de signaler que la construction d'un vraquier nécessite 1 500 000 heures de travail pour le chantier de construction. A cela s'ajoute un nombre d'heures de travail double chez les fournisseurs de matériaux et produits nécessaires à la construction du navire, soit un total de 4 500 000 heures de travail pour un bateau et 13 500 000 pour trois vraquiers.

Voilà, me semble-t-il, des propositions concrètes permettant des emplois garantis et développés par milliers, y compris dans la réparation navale, les bateaux français plus nombreux devant faire assurer l'entretien et les réparations prioritairement dans les ports français. Des centaines d'emplois nouveaux et durables créés dans la marine marchande, tant pour les navigateurs que pour les sédentaires.

Les importateurs et exportateurs de la région Nord-Pas-de-Calais, qui ne sont pas, à ma connaissance, de gauche, faisant passer leurs marchandises par le port de Dunkerque, créeraient ainsi des centaines d'emplois nouveaux et durables. Encore faut-il — je pèse mes mots — les y contraindre.

A-t-on calculé en plus le nombre de milliards gagnés pour notre balance commerciale déficitaire ?

Le ministre de l'emploi propose le rassemblement des moyens ; il veut insuffler l'esprit de coopération et de construction pour l'emploi durable, utile, efficace.

Ces contrats, dit-il, « tendent la main aux préoccupations de l'immense majorité de ceux que concernent les entreprises, travailleurs, cadres, directeurs », qu'ils soient du secteur public ou du secteur privé.

Il faut que chacun s'en saisisse, pour que le maintien des sites de construction navale se fasse dans les meilleures conditions.

Ces propositions importantes ne règlent pas pour autant, dans l'immédiat, l'importante sous-charge de Dunkerque au début de l'année 1984. La seule solution pour l'immédiat réside dans la construction de transporteurs de produits chimiques et pétroliers. Or, les études ayant été faites antérieurement pour de tels navires, leur construction pourrait commencer immédiatement, sans la préparation qui serait nécessaire avant la mise sur cale d'un navire d'un autre type.

Cette commande aurait l'immense avantage d'éviter tout à la fois une sous-charge de 35 p. 100 à Dunkerque, soixante-huit jours de chômage dans les secteurs productifs ou trente-six jours dans les secteurs non productifs, ainsi que des pertes de salaires de 20 à 40 p. 100, dès le début de l'année 1984.

Monsieur le secrétaire d'Etat, notre chantier de Dunkerque en est à son dixième transporteur de produits chimiques construit pour l'étranger et subventionné normalement par le Gouvernement, alors que la France n'en possède pratiquement pas et que ses besoins sont couverts à près de 90 p. 100 par des bateaux étrangers.

La demande de la C.G.T. et de l'intersyndicale du chantier de Dunkerque de construction immédiate de deux navires de ce type est parfaitement fondée. Elle pourrait faire l'objet d'un contrat du même type que précédemment avec Rhône-Poulenc, C.F.R. - Total, Copenor, C.D.F. - Chimie, les entreprises nationalisées et les constructeurs, la perspective étant, là aussi, le transport à 40 p. 100 sous pavillon français de nos besoins en produits chimiques. Signalons, en passant, que le vapo-craqueur de C.D.F.-Chimie, à Dunkerque, importe à 100 p. 100 ses produits de base, sous pavillon étranger.

Un million d'heures de travail sont nécessaires pour construire un navire et deux millions d'heures pour les fournisseurs, soit trois millions d'heures de travail par bateau. En construire deux, cela apporterait tout de suite, c'est-à-dire début 1984, six millions d'heures de travail et éviterait le chômage massif.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, brièvement résumées les réflexions et propositions que m'inspire la situation actuelle.

J'écouterai avec beaucoup d'attention les réponses que vous ne manquerez pas de me donner.

Dans son ensemble, votre projet de budget pour 1984, marqué par la rigueur, répondra difficilement — c'est sûr —, aux impératifs de redressement des activités maritimes de notre pays.

S'inscrivant cependant à la suite des bons budgets 1982 et 1983 — ce que personne ne peut contester — et traduisant notre volonté politique de tout faire, pour avancer mieux dans la voie du renouveau économique et social, il préserve — et pour nous, c'est important — l'essentiel des priorités engagées les années précédentes.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, le groupe communiste émettra un vote positif. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

**M. René Régnauld.** Vous ne pouviez, monsieur le secrétaire d'Etat, vous soustraire au contexte de rigueur dans lequel a été préparée la loi de finances pour 1984 et qui caractérisera la situation de notre pays lors de l'exécution de votre budget.

Avec une progression globale de 9 p. 100, un peu moins si l'on déduit la part de votre budget transférée à la dotation générale de décentralisation, il convient d'observer le niveau convenable et, pour certaines actions, correct, des moyens de votre ministère, montrant les moyens permanents et soutenus que porte le Gouvernement actuel aux activités, actions, services, personnes et familles dépendant de la donnée fondamentale que constitue la mer.

Je voudrais aussi tout de suite me réjouir qu'au banc du Gouvernement nous trouvions un représentant ayant en charge, pleinement et complètement, le dossier relatif à la mer. Cela nous change bien de cette période, pas si éloignée, où, accessoirement, un ministre des transports consacrait un des volets de son intervention pour aborder, avant de s'asseoir à son banc, les problèmes de la mer. Qu'il soit secrétaire d'Etat ou ministre, l'essentiel pour les gens de mer, c'est qu'au banc du Gouvernement quelqu'un ait la responsabilité, entière et exclusive, de leurs problèmes.

Si, pour les ports, on se doit de constater une trop faible augmentation des crédits et s'il convient, à regret, d'observer que, malgré les efforts déployés par vous-même et par votre prédécesseur, le redressement du fret transporté par nos armements, la reprise du contrôle du trafic par notre pavillon sont modérés et assurément insuffisants, il ne serait ni juste, ni objectif de ne pas reconnaître la ferme volonté du Gouvernement d'agir tant pour promouvoir le droit européen et international ; améliorer la sécurité des marins et de nos côtes comme des populations qui les habitent ; prévenir les catastrophes du type de celles que nous avons connues, la balise d'Ouessant pour laquelle 150 millions de francs sont inscrits à votre projet de budget en est l'éminent témoignage ; assurer, renforcer la formation des hommes, des marins ; enfin, accroître les moyens de la politique sociale, puisque l'E.N.I.M. — l'établissement national des invalides de la marine — accomplit un effort particulier en direction des salaires, des pensions, des ressources les plus faibles.

La construction navale fait l'objet d'une dotation modérée en autorisations de programme, les crédits de paiement étant, quant à eux, en augmentation sensible.

Votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, traduit une limitation de l'augmentation de vos crédits de fonctionnement à 5,5 p. 100 alors que le train de vie de l'Etat sera contenu à 6,3 p. 100.

Votre budget, c'est aussi une augmentation sensible des moyens de votre politique sociale — les crédits de l'E.N.I.M. progressent de 15,7 p. 100 — ainsi qu'une majoration sensible des crédits de la formation professionnelle de 30 p. 100. Je voudrais ici souligner l'effort fourni depuis bientôt trois années en direction des écoles de formation puisque je me souviens qu'il n'y a pas si longtemps elles étaient dans un état d'abandon tel qu'elles devaient faire la quête auprès des diverses collectivités territoriales, et Dieu sait avec quelle insistance ! Ou alors, l'exemple cité par le rapporteur pour avis tout à l'heure était une exception, mais malheureusement, une exception qui, finalement, confirmait la règle d'abandon de nos écoles de formation.

Quand M. Colin disait tout à l'heure : « Il y a absence ou insuffisance de formation. On ne trouve pas la matière grise, on ne trouve pas les hommes formés », oublierait-il, nierait-il le fait que la formation des hommes est une opération qui demande du temps ? Il est vrai que quand un pays a pris le risque de négliger la formation des hommes, la recherche et l'investissement dans la promotion des technologies nouvelles, il faut du temps au nouveau Gouvernement pour rectifier la situation laissée par son prédécesseur. Il lui faut du temps pour que sa politique porte ses premiers effets. Mais nous sommes sûrs que les voies empruntées depuis 1981 seront bientôt de celles qui produiront leurs pleins effets. Les orientations, nous en convenons tous, et vous aussi, sont bonnes.

Les moyens de la recherche scientifique et technique du secteur sont en augmentation de plus de 13 p. 100, sans oublier les aides à la flotte de commerce — plus 33 p. 100 — comme à l'exploitation des ports maritimes et une augmentation de 20 p. 100 encore pour les autorisations de programme correspondant aux activités liées à l'investissement dans le domaine des pêches et des cultures marines.

La sécurité est importante. Le département, la région auxquels j'appartiens y sont sensibles. Nous suivons avec intérêt les efforts faits en ce sens, qu'il s'agisse de la balise d'Ouessant, de l'évolution favorable de notre législation et de l'intérêt particulier et soutenu qu'y porte le Gouvernement, par votre intermédiaire, monsieur le secrétaire d'Etat, des moyens et mesures de prévention contre les pollutions accidentelles.

Toutefois, je voudrais souligner l'insuffisance des crédits de la Société nationale de sauvetage en mer tels qu'ils apparaissent dans votre projet initial ; mais, sur votre proposition, ils ont été amendés.

La relance de l'activité du pays, son développement économique, la reprise de la croissance nous imposent une valorisation accrue, exceptionnelle même, de nos ressources primaires, exigeant que nous donnions toujours plus dans le développement endogène. Observons d'ailleurs que le redressement de notre déficit en produits alimentaires provenant de la mer pourrait être sensiblement amélioré, contribuant ainsi à l'amélioration de la balance des paiements de la France, préoccupation majeure de son Gouvernement.

La production de produits alimentaires, leur transformation sur place, dans toute la mesure du possible, constituent un axe essentiel de notre économie ; l'agriculture doit se poursuivre, le long de nos côtes comme au-delà de celles-ci : cultures marines, aquaculture, ferme aquacole, pêche côtière, artisanale, etc., offrent un atout, pour peu que nous sachions le saisir, le valoriser.

Les sociétés coopératives maritimes, maintenant possibles, présentent des solutions nouvelles de développement dont certains se sont, à ce jour, déjà saisis. Il convient de les encourager.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il y va de la formation professionnelle initiale et continue des jeunes et des moins jeunes.

Pour la Bretagne, dans mon département, en dehors des écoles d'apprentissage maritime, ou encore de l'école nationale de la marine marchande, un projet de lycée d'enseignement professionnel se fait jour à Saint-Quay-Portrieux, en baie de Saint-Brieuc. Le projet de programme pédagogique prévoit une large place pour l'aquaculture, les cultures marines ; aussi conviendrait-il que vous puissiez vous intéresser à ce projet, et que les perspectives que je viens de souligner trouvent leur concrétisation.

Organiser l'activité, promouvoir son développement, protéger la ressource, la renouveler et l'accroître nous imposent une organisation de l'espace marin, de l'espace littoral ; un projet de loi sur le littoral est en cours de préparation. Le département des Côtes-du-Nord s'y est beaucoup intéressé : plusieurs personnes et collectivités ont formulé des avis et des suggestions.

Pour ma part, je voudrais vous demander quelques précisions sur l'état des consultations, sur la suite qui va être réservée au projet et vous mettre en garde contre le risque que représenteraient une trop grande rigidité, d'une part, et, d'autre part, une absence ou une insuffisance de prise en compte de l'arrière littoral, de l'intérieur et ce, aux fins d'éviter d'ouvrir, puis de voir se développer, un contentieux.

L'augmentation sensible de la subvention à l'E.N.I.M. — 15,7 p. 100 — permettra à l'établissement, d'une part, de faire face à l'évolution de ses dépenses courantes et, d'autre part, de poursuivre le plan de rattrapage prévu par le rapport Dufour.

Toutefois, en raison de l'évolution du nombre des ayants droit de la section relative aux prestations vieillesse, il convient de modérer sa satisfaction au regard des mesures de rattrapage.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le peuple des marins dont les conditions de travail et de vie familiale sont encore parmi les plus difficiles, est attentif aux efforts de la nation, du Gouvernement. Ne les relâchez pas ! La crise et la rigueur ne l'autorisent pas.

Nous ne doutons pas de votre volonté, de vos efforts, et de votre force de conviction auprès du Gouvernement, comme des efforts réels que celui-ci a entrepris dès 1981 et qu'il a poursuivis dans le sens de ses orientations fondamentales.

Nous ne doutons pas des efforts que vous accomplissez dans le domaine de votre charge ; c'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je veux vous assurer à la fois de mon soutien et de celui du groupe socialiste et vous indiquer que ce dernier votera votre budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

**M. Charles Ferrant.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget du secrétariat d'Etat chargé de la mer est tributaire de la politique de rigueur choisie par le Gouvernement. L'ensemble des crédits affiche une progression de 9 p. 100, ce qui pourrait paraître relativement satisfaisant ; mais, monsieur le secrétaire d'Etat, au-delà des apparences, votre budget ne répond pas aux impératifs de redressement des activités maritimes de notre pays.

Il convient tout d'abord de noter qu'une part de cette progression est absorbée par l'Etablissement national des invalides de la marine. Cette déduction faite, la croissance de votre budget peut être évaluée à environ 3 p. 100, c'est dire la faible part consacrée par le Gouvernement à ce qui fut, sous le nom de « ministère de la mer », une des ambitions de la majorité présidentielle lorsqu'elle accéda au pouvoir, en mai 1981.

Nous avons d'abord dû déplorer la disparition de ce ministère, alors que l'ensemble des professionnels de la mer se réjouissaient de sa création. Le budget que vous avez la charge de défendre aujourd'hui devant le Sénat témoigne, à sa façon, du sacrifice que lui imposent les nouvelles orientations de la politique gouvernementale.

Dans votre intervention à la tribune, monsieur le secrétaire d'Etat, vous n'avez pas manqué de faire ressortir les points positifs de ce budget. Aussi me permettez-vous, dans le court laps de temps qui m'est imparti, d'en souligner les aspects décevants et d'attirer votre attention sur les préoccupations qu'ils ne peuvent manquer de faire naître quant à l'avenir de la construction navale, des transports maritimes et des ports de notre pays.

En ce qui concerne l'aide à la production navale, les autorisations de programme diminuent et les crédits de paiement enregistrent une stagnation préoccupante.

Le carnet de commandes des chantiers français s'est contracté de 25 p. 100 en tonneaux de jauge brute, entre le 1<sup>er</sup> octobre 1982 et le 1<sup>er</sup> octobre 1983, ce qui signifie concrètement que, dans les grands et moyens chantiers, dix cales de construction sur dix-neuf sont en rupture de charge et que six autres le seront d'ici au mois de mars 1984. La situation est également dramatique pour les petits chantiers : deux d'entre eux n'ont plus de navire sur cale et cinq chantiers seront dans la même situation d'ici au mois de juin 1984.

Pour faire face à cette crise sans précédent, les constructeurs souhaitent que les commandes sur le marché national soient encouragées, qu'elles viennent des services de l'Etat ou des compagnies de navigation.

Dans cette perspective, l'octroi aux armateurs français de conditions de financement avantageuses devrait être envisagé afin que ceux-ci puissent procéder au remplacement de leurs navires par des unités plus performantes et plus économes.

Le régime d'aide est actuellement insuffisant par rapport au niveau qu'il serait nécessaire d'atteindre pour surmonter les graves difficultés présentes.

Les constructeurs désirent également une multiplication des accords intergouvernementaux de coopération technique et économique et des protocoles financiers entre Etats qui, lorsqu'ils comportent une ligne « navire », permettent d'offrir aux pays acheteurs concernés des conditions attrayantes de financement.

Enfin, pour les commandes à l'exportation, qui représentent plus de la moitié de la production de nos chantiers, il est impératif que ces derniers soient à même d'aligner leurs offres sur celles de leurs concurrents.

Monsieur le secrétaire d'Etat, face aux difficultés actuelles, j'ai le sentiment que votre budget est un budget de maintenance, alors qu'il conviendrait d'amplifier l'effort pour toutes les activités de la mer.

Notre inquiétude se manifeste encore en raison de la situation des transports maritimes. Si la régression rapide de la flotte française a été ralentie, nous devons reconnaître avec honnêteté que, dans l'ensemble, cette flotte a vieilli et qu'une partie des affrètements a augmenté en faveur des navires d'autres pays européens.

En outre, le trafic est détourné au profit de ports étrangers et nous mesurons l'importance de cette situation qui nous impose d'en rechercher les causes avant de préconiser — comme certains le font — des mesures contraignantes, peu conformes aux traditions de notre pays et de notre marine.

A cet égard, envisagez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, la réunion d'une table ronde afin de sensibiliser les acteurs de la vie sociale sur ce problème et de trouver des solutions qui pourraient recueillir un large consensus ?

Je voudrais également attirer votre attention sur les chantiers navals français. Certains d'entre eux, notamment parmi les petits et moyens chantiers, sont performants et ne manquent ni d'imagination, ni de dynamisme. Néanmoins, les coûts de pro-

duction comparés entre la fabrication réalisée en France et les fabrications réalisées à l'étranger n'est pas toujours en faveur de la production française. Là encore, une étude sérieuse devrait être menée — le Parlement pourrait y être associé — afin de déterminer les causes qui entraînent une lente mais sûre désaffection dont les conséquences néfastes se traduiront, elles aussi, en termes de chômage.

Avant de terminer mon intervention en évoquant la situation des ports, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, exprimer mon regret de constater la diminution des crédits destinés à la défense des côtes contre l'érosion maritime et les effets des tempêtes, ainsi que la compression des aides versées au titre des soutiens des marchés et des subventions d'équipement et d'exploitation au service des pêches.

De même, j'enregistre avec inquiétude la régression des crédits de paiement et des autorisations de programme des actions « pêche maritime » et « culture maritime ».

Par ailleurs, je déplore la faiblesse des crédits alloués à la Société nationale de sauvetage en mer et bien que je salue l'effort que vous avez fait dans ce domaine à l'Assemblée nationale, je regrette néanmoins que cette contribution ne soit pas fonction de l'action menée et développée par des bénévoles qui consacrent leur temps et donnent quelquefois leur vie au service de cette société d'entraide.

Je vous ferai part, enfin, de mon inquiétude concernant la situation des ports. A cet égard, votre budget ne répond pas à l'énorme effort d'adaptation des infrastructures qu'il conviendrait de mener sur nos côtes. Il est utopique de penser qu'une lutte efficace peut être menée contre le détournement de trafic vers les ports étrangers sans que d'importants crédits d'investissements soient affectés au développement des ports nationaux. Vous avez annoncé à l'Assemblée nationale qu'un financement par le fonds spécial de grands travaux était prévu au profit du port de Dunkerque. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Vous conviendrez cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'un effort doit également être entrepris en faveur d'autres ports. Je parlerai des ports de ma région, de ceux du Havre et de Rouen ainsi que d'un port plus petit, secondaire, celui de Dieppe. Le sénateur de Seine-Maritime que je suis se devait de le faire.

Dieppe est un port en grande partie sinistré depuis que le trafic des bananes de la Guadeloupe a été détourné vers un autre port normand dont les installations permettaient de recevoir les navires porte-conteneurs dans lesquels est transporté ce produit, ce qui n'était pas le cas pour le port de Dieppe.

Le port de Dieppe est maintenant en plein marasme d'autant plus que d'autres malheurs ne lui ont pas été épargnés. Il met tout son espoir dans la création d'un port extérieur. Une première tranche de travaux, d'un montant de 120 millions de francs, entièrement financée par le département et la région, a été exécutée. Une deuxième tranche s'élevant à 240 millions de francs, dont le financement pourrait être assuré conjointement par l'Etat, la région et le département est vivement souhaitée par la chambre de commerce et d'industrie de Dieppe. Nous aimerions que vous apportiez des précisions sur ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, je me dois d'indiquer que nous sommes déçus de constater que votre budget subit, plus que d'autres, les rigueurs de la politique gouvernementale. Notre déception est teintée d'inquiétude car nous avons le sentiment, étant donné la diminution importante des autorisations de programme, que les choix qui sont faits sacrifient l'avenir.

Elu d'un département maritime, je déplore et je condamne cette politique. Mes amis partagent mon sentiment, d'où notre refus de voter votre budget. (Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P.)

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

**M. Michel Chauty.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de la marine marchande est, pour les représentants des départements maritimes — et souvent pour eux seuls — un sujet d'intérêt majeur. Actuellement, il demeure un sujet d'inquiétude.

La France n'a pas, depuis de nombreuses années, une politique navale et une politique maritime à la hauteur de ses possibilités, et encore moins à la hauteur de ses besoins. Cela n'est pas une nouveauté de ce Gouvernement, mais la crise internationale fait apparaître plus cruellement les défauts de ce comportement.

La création d'un ministère de la mer avait suscité des espérances qui, actuellement, s'évanouissent doucement.

Un des aspects de la politique maritime est celui de la construction navale. Cette activité industrielle subit une crise terrible, due, d'une part, à la chute des marchés internationaux puisqu'un pourcentage énorme des flottes mondiales est au chômage et, d'autre part, à une concurrence implacable entre les chantiers mondiaux dont beaucoup sont en faillite ou disparaissent.

Les chantiers français, dont la production est d'une remarquable qualité, souffrent, dans leur compétitivité, pour des raisons diverses. Les commandes se font rares et le « souffle maritime » manque à l'Etat pour assurer le maintien de l'activité des chantiers français. La situation est grave.

En Loire-Atlantique, il existe deux chantiers : Saint-Nazaire et Nantes. Bien qu'à Saint-Nazaire la situation soit difficile, ce n'est pas la plus grave ! Aussi, ne plaiderai-je que la cause des chantiers de Nantes.

Les chantiers Dubigeon, à Nantes, sont les héritiers d'une longue tradition de la construction navale et le résultat de diverses concentrations industrielles intervenues au cours de ces trente dernières années. La production de cet établissement est d'une haute technicité dans cette branche : dragues de haute mer, ferry-boats divers, navires de guerre spéciaux, dont les sous-marins.

La technicité de cette entreprise, liée à ses méthodes d'assemblage, et surtout à la haute qualité de ses bureaux d'étude, est irremplaçable dans l'appareil naval français. Si les travailleurs des bureaux d'étude sont dispersés, nous perdrons toute possibilité de faire face à des crises internationales longues ou courtes car on ne pourra pas reconstituer rapidement des équipes hautement qualifiées.

Quant aux travailleurs de l'assemblage, leur nombre est tel que leur mise au chômage serait catastrophique pour eux car il n'y a pas de substitution possible ; les entreprises de sous-traitance ou de fournitures avec leurs très nombreux travailleurs connaissent la même ambiance.

Actuellement, la situation est très grave. Dubigeon est passé dans le giron de Alsthom-Atlantique qui contrôle les chantiers de Saint-Nazaire dont les productions sont différentes.

Dubigeon n'a plus aucune commande en carnet et, même s'il en arrivait une actuellement, il faudrait prévoir d'urgence une soudure financière.

Dans un premier temps, les membres des bureaux d'étude vont travailler tous les matins à Saint-Nazaire où leur emploi n'est pas une nécessité.

Il y a donc deux conséquences possibles : la première est le risque pour ces travailleurs de ne garder que provisoirement leur emploi ; la seconde est très grave car si Dubigeon à Nantes perd le moteur qu'est son bureau d'étude, à un terme plus ou moins rapide, le chantier est condamné à la fermeture.

Mais la fermeture, c'est la perte de 1 800 emplois directs. Aujourd'hui, cette éventualité ne relève plus du domaine des simples hypothèses.

La situation était connue en début d'année mais, aujourd'hui, l'échéance est angoissante pour tous.

Le 18 janvier, lors de la campagne électorale municipale, M. Pierre Mauroy a donné, comme à son habitude, des paroles apaisantes mais lénifiantes. Depuis cette date, aucune commande militaire, française ou étrangère, orientée par le Gouvernement, pas plus qu'une commande civile, n'est venue éclaircir l'horizon.

Personne ne croit plus au Gouvernement ni à ses promesses, ce n'est pas une opinion qui m'est personnelle, c'est pourquoi je vous la rapporte. Aujourd'hui, seuls les actes, c'est-à-dire les commandes, comptent.

Faute de cela, c'est une information dont je fais état, rien n'arrêtera le désespoir des travailleurs de Nantes et de sa région, ni la révolte des élus, dont aucun n'est décidé à voir disparaître cette activité locale traditionnelle et hautement nécessaire à la vie de la nation.

Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ne pouvez pas faire de miracle. Mais, par ma bouche, 500 000 habitants de l'agglomération nantaise s'interrogent et posent cette question : Dubigeon recevra-t-il d'urgence une commande de car-ferry ou d'un bâtiment de la marine nationale ? Faute de quoi, en mars, tout le chantier sera au chômage. (Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'U.C.D.P.)

**M. René Regnault.** En fites-vous, en votre temps ?

**M. le président.** La parole est à M. de Rohan.

**M. Josselin de Rohan.** Je me propose, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'occasion de la discussion de votre budget, de vous poser trois questions.

La première a trait aux cultures marines. Le décret du 22 mars 1983, dans son article 16, dispose que les indemnités en cas de vacance d'un concession ostréicole sont fixées par une commission technique d'évaluation.

La profession, dans sa majorité, souhaiterait, afin d'éviter de trop grandes disparités dans les niveaux d'indemnisation, que les sections régionales conchylicoles puissent faire connaître leur avis sur les dossiers d'indemnisation, préalablement à la décision de la commission. Ne peut-on les associer à l'instruction de ces dossiers ?

La deuxième question porte sur l'application à la pêche artisanale de la loi du 22 juillet 1983 relative aux transferts de compétences. Aux termes de cette loi, les aides au renouvellement et à la modernisation de la pêche côtière sont financées et attribuées par la région. Seraient éligibles à l'aide régionale les navires inférieurs à seize mètres, et à celle de l'Etat les navires de seize mètres et plus. Or la commission nationale de la flotte estime que devraient ressortir à la pêche côtière les seuls navires d'une longueur inférieure à douze mètres.

La profession, à juste titre, craint que, si la limite de tonnage n'est pas abaissée à douze mètres, un grand nombre de navires de seize mètres, mieux subventionnés du fait d'un cumul possible des aides de l'Etat et des aides régionales, ne soient affectés à la pêche côtière.

La pêche artisanale risquerait ainsi de connaître deux régimes d'aide différents, ce qui pourrait nuire à son unité et serait peut-être antiéconomique. J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, recueillir votre sentiment sur ce point.

Ma troisième question est relative aux gens de mer. La loi du 13 juillet 1982 portant sur les prestations vieillesse et l'indemnité de veuvage a permis, en particulier grâce à l'action tenace et généreuse de mon prédécesseur dans cette assemblée, M. Yvon, d'améliorer la situation des veuves relevant de la législation antérieure à la loi du 10 juillet 1979. Toutefois, les veuves remariées dont le divorce d'avec un second mari a été prononcé antérieurement à 1974 continuent de voir cristallisée leur pension ou la rente d'accident de travail qu'avait perçue leur premier mari. Certaines d'entre elles vivent, de ce fait, des situations très pénibles.

Votre prédécesseur, monsieur le secrétaire d'Etat, s'était engagé à améliorer leur sort. Pouvons-nous compter sur votre appui afin de régler ces problèmes douloureux ?

Les mathématiciens estiment qu'il n'y a pas de problème insoluble, dit-on. Aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, j'espère que vous pourrez nous aider à résoudre celui-ci.

J'ai entendu avec intérêt un certain nombre de nos collègues exposer des solutions concernant la crise difficile que subit notre flotte de commerce. Je crois, pour avoir été un modeste fonctionnaire du secrétariat général de la marine marchande, qu'il est bien difficile de porter des jugements simplistes en ce domaine. On parle de solidarité des chargeurs, des armateurs et des chantiers navals. Il est vrai que la solidarité est nécessaire et, si les partenaires s'entraident, il y aura bien entendu des progrès.

Mais il faut aussi que chacun puisse se battre, au sein d'un marché difficile, dans des conditions de productivité et de compétitivité au moins égales à celles des autres, à moins de vouloir imposer des solutions protectionnistes, drastiques, qui seraient en réalité rétrogrades. Il faut donc alléger les charges qui pèsent sur certaines de nos entreprises.

Je terminerai mon intervention sur une remarque relative à la compagnie générale maritime, dont le déficit est inquiétant car ce sont les contribuables qui le supportent.

Je vous mets en garde, monsieur le secrétaire d'Etat, contre les fausses solutions pour le règlement de ce problème. La véritable solution consisterait — on ne le dit pas, mais c'est ma conviction personnelle — à dénationaliser cette compagnie. Je ne crois pas vraiment que nous y allions tout droit. Mais si l'on veut la maintenir dans l'orbite de l'Etat, alors qu'on lui

donne les moyens de fonctionner, qu'on ne lui mesure pas les dotations dont elle a besoin pour rétablir la situation et qu'on lui permette d'être à flot ! En effet, toute entreprise du secteur privé qui aurait continué dans de telles conditions aurait déposé son bilan.

Si vous voulez éviter un jour cette triste issue, ne lui mesurez pas les concours de l'Etat et faites en sorte que les économies qu'on lui demandera n'aboutissent pas à brader ses fonds de commerce ou ses outils de travail !

Il faut rééquilibrer un certain nombre de ses actions mais, encore une fois, il ne faut pas lui mesurer les moyens de lutter à armes égales avec ses concurrents qui sont redoutables. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.*)

**M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, nombreuses ont été les questions qui m'ont été posées par les intervenants.

M. de Rohan, en terminant son exposé, me disait que les mathématiciens savent qu'il n'y a pas de problème insoluble. Le hasard fait parfois bien les choses. Durant la suspension de séance, à l'heure du dîner, j'expliquais à certains de mes collaborateurs qu'hélas il est des problèmes qu'on ne sait pas résoudre.

Ce qui est plus redoutable, c'est qu'il y a des problèmes que l'on ne sait pas résoudre non par faiblesse intellectuelle, mais parce qu'ils sont insolubles.

Je peux même aller plus loin dans mon raisonnement : on a démontré que, dans toute théorie mathématique, il y avait des problèmes qu'on ne savait pas résoudre. On a même trouvé un théorème selon lequel on ne pourrait jamais trouver tous les théorèmes que l'on ne peut pas démontrer. Vous ne m'en voudrez pas de vous répondre ainsi, monsieur le sénateur, mais vous m'avez quelque peu « chatouillé » sur un problème qui m'est cher.

Si je me suis livré à ce développement, c'est parce que, par-delà les polémiques inévitables, nous sommes ici, vous l'avez tous dit, au cœur d'un problème extrêmement difficile.

Personne n'a nié la crise internationale, personne n'a nié que partout dans le monde les flottes sont obligées de désarmer, personne n'a nié que partout dans le monde les chantiers navals connaissent de très grandes difficultés.

J'ai beaucoup discuté avec des professionnels, des armateurs, des constructeurs navals, des collègues étrangers. Dans la période redoutable que nous traversons, personne n'est certain de détenir la solution du problème.

C'est à la lueur de ces considérations générales que je vais répondre aux très nombreuses questions qui m'ont été posées.

Je ferai tout d'abord une remarque d'ordre général. M. Ferrant me disait, en achevant son propos, que la mer a été sacrifiée puisque le ministère de la mer a été transformé en secrétariat d'Etat. Cette vieille discussion que je croyais close a ressurgi à deux ou trois reprises. Mais M. Regnault a répondu tout à l'heure sur ce point.

Selon ce que j'ai entendu dire, ce budget est tel que la mer aurait été sacrifiée. Pourtant, je l'ai déjà expliqué, alors que l'augmentation globale du budget est beaucoup plus faible, celle du budget de la mer est égale à 9 p. 100. Certes, on peut toujours se livrer à n'importe quel calcul et expliquer que si on retire notamment l'augmentation des crédits de l'E.N.I.M., ou tel ou tel autre crédit, la croissance de ce budget n'est pas de 9 p. 100. On peut même arriver ainsi à démontrer, à propos de n'importe quel budget, qu'on aboutit à un chiffre négatif.

Mais je le répète, l'augmentation du budget de la mer pour 1984, par rapport à 1983, est de 9 p. 100 et personne ne peut le nier.

Avant d'entrer dans le détail des réponses, je tiens à souligner la qualité des rapports. Certains d'entre eux sont peu laudatifs, certes, mais, dans l'ensemble, les rapporteurs ont essayé de faire une analyse assez fine de la situation et je tiens à les en féliciter.

Monsieur Vallin, vous avez évoqué, entre autres questions, la situation de la trésorerie de l'E.N.I.M. Je puis vous assurer qu'en 1984, comme nous l'avons fait auparavant, nous serons extrêmement attentifs à cette question. Au fil des mois cette situation devrait s'améliorer ; de toute façon, nous la suivons de très près.

M. Le Cozannet s'est déclaré inquiet de la diminution des crédits concernant la flottille de surveillance. Les chiffres que j'ai sous les yeux indiquent qu'en fait leur niveau est sensiblement égal à l'effort précédent. Les autorisations de programme se montaient à 15 millions pour 1982 ; elles seront de 13,9 millions en 1984, en légère baisse par rapport à 1983, mais en 1981, cinq vedettes neuves ont été livrées et, en 1983, cinq autres vedettes neuves ont été mises en service, dont deux de trente mètres. Je puis vous assurer que cette affaire est suivie de très près.

La surveillance des zones de pêche est assurée, certes, par nos vedettes, mais aussi, vous le savez, en liaison avec nous, par l'ensemble des moyens des administrations de la marine nationale, des douanes et de la gendarmerie.

M. Le Cozannet et plusieurs sénateurs se sont inquiétés des suites que comptait donner le Gouvernement à l'aide au gazole destiné à la pêche. Je puis vous rassurer totalement sur ce point : l'aide au gazole sera maintenue.

Je tiens d'ailleurs à préciser que si les crédits ont paru en baisse, c'est simplement que les crédits d'aide à la pêche ont été ajustés au niveau de ce que nous pensons devoir être les besoins réels en 1984. Je pense donc que nous n'aurons pas de difficultés en ce domaine.

MM. Le Cozannet et Régnauld ont insisté sur le problème que posait la S.N.S.M. — Société nationale de sauvetage en mer. Vous savez — on l'a d'ailleurs rappelé — que j'ai proposé à l'Assemblée nationale un amendement visant à augmenter de un million de francs les crédits alloués à la S.N.S.M. Je profite de l'occasion pour, après certains sénateurs, rendre hommage au dévouement de ceux qui, bénévolement, n'hésitent pas à risquer leur vie pour que d'autres aient la vie sauve.

Je vais aborder maintenant un thème qui a donné lieu à de très nombreux développements : la politique portuaire.

Je formulerai d'abord une remarque d'ordre général. Certes, les crédits d'investissement ne sont pas, en matière portuaire, extraordinaires. Si l'on veut regarder les chiffres, ils sont effectivement en légère baisse par rapport à l'année précédente. Mais cette baisse trouve une atténuation dans l'intervention du fonds de grands travaux, qui permettra de faire bénéficier le port de Dunkerque, entre autres, d'investissements supplémentaires. Je veux tout de suite répondre à un reproche que l'on pourrait me faire : nous n'avons pas fait bénéficier Dunkerque d'un régime spécial, nous n'avons pas négligé pour autant Le Havre et les autres ports. Prenez le « bleu », vous y trouverez la liste des principales opérations. Simplement, nous avons fait un choix, et certains ports reçoivent des crédits directement du budget tandis que d'autres reçoivent des crédits du fonds de grands travaux. Mais tout cela, pour nous, ne fait qu'un.

Je voudrais ajouter une remarque de portée générale sur les ports. Il est, certes, important de développer les investissements, car toujours et partout se posent des problèmes d'investissements, et le budget pour 1984 ne les abandonne pas. Mais la tournée systématique des différents ports français, qu'il s'agisse de ports autonomes — j'étais, la semaine dernière, au Havre — qu'il s'agisse de ports non autonomes ou de ports modestes, non principaux, que j'ai entreprise depuis un certain nombre de mois a fait naître en moi la conviction que, malgré la qualité exceptionnelle de nos ingénieurs, qui sont capables de faire des ports d'excellente qualité, nos ports ont une faiblesse, qui est fortement atténuée depuis quelques années : ils ne savent pas se vendre, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas de politique commerciale dynamique.

Ma conviction, c'est que, sans stopper les investissements, mais en les ralentissant légèrement pendant une courte période, on peut tirer de nos ports beaucoup plus qu'on n'en tire aujourd'hui. Si vous comparez avec ce qui se passe dans les grands ports étrangers, vous constaterez que ce qui fait notre faiblesse, c'est l'absence d'une politique commerciale dynamique, et la politique que nous avons engagée est justement une politique de reconquête commerciale.

J'ai fait, vous le savez, un certain nombre de propositions au conseil des ministres, qui ont été acceptées, pour dynamiser les ports. J'ajoute que ces propositions ont été très favorablement accueillies par les responsables portuaires que j'ai rencontrés et qui ont souligné qu'ils attendaient de telles mesures et qu'ils étaient très heureux que nous ayons pu les annoncer.

Il y a, m'a-t-on dit, une baisse du trafic. En cette matière, il y a plusieurs facteurs qu'il ne faut pas mélanger.

Il y a, incontestablement, une baisse de l'activité économique en général. Mais il y a surtout, pour les ports, une baisse des importations de pétrole.

La plupart des parlementaires, des hommes politiques et même des Français ont souhaité que l'on modère la facture pétrolière. Ce fut là une volonté politique largement partagée. Nous avons donc fait en sorte d'importer moins de pétrole. De plus, nous avons essayé de diversifier nos sources de pétrole : au lieu d'aller le chercher dans des endroits lointains, nous avons essayé — et cela me semble d'ailleurs une bonne chose — d'en trouver plus près de nous.

Mais chaque médaille a son revers, et cette politique se traduit par une baisse importante des importations de pétrole et, en particulier, du pétrole qui transite par nos ports maritimes. Cela constitue une réalité objective contre laquelle il nous est difficile de lutter.

Un responsable gouvernemental placé devant la situation suivante : faut-il importer plus de pétrole, donc détruire l'équilibre de la balance extérieure, pour faire en sorte que nos ports aient un peu plus de trafic, risquerait, à mon avis, de faire une réponse qui ne satisferait sans doute pas le secrétariat d'Etat à la mer, ni les sénateurs attachés au développement des ports.

En revanche, en ce qui concerne le trafic de marchandises diverses, la situation est beaucoup moins catastrophique que l'on veut le dire. En effet, le trafic a continué à augmenter pendant un certain nombre d'années et il s'est stabilisé en 1982 et 1983.

Un reproche est souvent fait à nos ports, auquel je veux répondre en disant que les gains de productivité dans la manutention ont été importants au cours des dernières années : 7 p. 100 en moyenne chaque année.

Je me suis rendu récemment au port du Havre, comme je vous le disais, et j'ai été frappé de voir que le dock, que l'on imagine toujours comme un débardeur ayant de gros colis sur les épaules, a changé ; celui que j'ai vu au Havre était installé devant son ordinateur, il appuyait sur des touches pour réguler le trafic de conteneurs. Il y a là, à mon avis, une évolution dont on n'a pas toujours conscience, mais qu'il faut souligner, car elle se traduit, dans les ports, par des gains de productivité.

A propos de conteneurs, je ne peux pas laisser passer le reproche fait par l'un d'entre vous à nos ports français, qui auraient manqué, selon lui, la révolution du conteneur. Je parlais du Havre. Mais, à ce propos, on pourrait aussi parler de Dunkerque. Je peux vous assurer que nos ports français, sans faire d'investissements massifs d'ailleurs, se préparent. La ligne *Tour du monde* hésite actuellement pour savoir si le point d'attache qu'elle doit avoir en Europe, sera installé en Hollande, en Belgique ou en France ; je ne peux pas affirmer que la France l'emportera — la décision ne nous appartient pas — mais je peux dire que nous sommes extrêmement bien placés ; nous n'avons pas perdu la bataille des conteneurs, absolument pas.

On m'a posé des questions sur le port de Dunkerque, M. Pourvoyeur, notamment, qui m'a reproché d'abandonner les ports, et il faisait allusion à sa ville de Dunkerque. Je comprends qu'il parle de sa ville. M. Ehlers, qui est sénateur de Dunkerque, en a longuement parlé, lui aussi. Le lancement, auquel j'assistais — il s'en souvient — de la liaison Est-Ouest à Dunkerque est un exemple qui traduit notre foi dans le potentiel de nos grandes plates-formes portuaires et, en particulier, du port de Dunkerque.

On a ensuite évoqué le problème de la fiabilité des ports.

C'est un argument que l'on m'a souvent opposé.

Certains de mes collaborateurs sont allés dans de grands ports allemands et ils ont constaté qu'il y avait, là aussi, de temps à autre, des revendications. Simplement, en France, dès que quelque chose ne va pas, c'est cela que l'on met d'abord en avant. Nos amis allemands sont, eux, beaucoup plus discrets. Mais dans certains ports — je ne les citerai pas, car je ne veux pas engager de polémique avec une nation amie — il existe un certain nombre de problèmes ; en tout cas, leur taux de fiabilité n'est pas supérieur au nôtre.

Je citerai un autre exemple : Anvers. Vous savez qu'il y a quelques mois Anvers a connu une grève extrêmement dure : on parle de 3 millions de tonnes de trafic qui auraient alors été perdues, ce qui correspond à un manque à gagner de 3 milliards de francs.



Certes, je souhaite que les négociations qui sont engagées permettent d'aboutir très vite ; mais, encore une fois, je crois qu'il ne faut pas faire preuve d'un pessimisme outrancier et dire que la France est plus mal lotie que les autres. Je crois que cela n'est pas vrai.

On a abordé — M. Wirth notamment — un autre problème concernant les ports, que j'ai noté tout particulièrement, car cela m'a fait quelque peu bondir. On a parlé de dispersion des ports.

Lors d'une réunion avec tous les responsables portuaires, une personne d'une corporation portuaire m'a adressé le même reproche. Elle m'a dit — car c'était une dame — : « Votre politique n'est pas cohérente ; vous dispersez, vous saupoudrez les crédits. Je souhaiterais que vous ne fassiez porter l'effort que sur les ports principaux ». Et elle a ajouté : « De toute façon, vous le savez, il n'y a que deux ports en France : Le Havre et Marseille ».

Je livre cette réflexion à votre méditation, car c'est là une difficulté — je parlais tout à l'heure de problèmes sinon insolubles, du moins difficiles à résoudre.

Si on suit une mécanique tout à fait « économiste », on peut effectivement tenir le raisonnement de cette dame et dire : un port sur la façade atlantique, Le Havre, et un port sur la façade méditerranéenne, Marseille ; les autres, qu'ils se débrouillent ! Je ne sais pas si le responsable de Dunkerque et moi-même, qui suis maire d'un port, l'entendrions de cette oreille.

Entre la désertification à laquelle aboutirait la concentration de nos efforts en faveur de deux ou trois ports importants et la dispersion, le saupoudrage, il est une voie médiane, qui n'est pas très nette, mais que l'on doit suivre.

La difficulté est réelle, car il ne faut pas laisser mourir des ports. Autour d'un port, il y a un hinterland, donc des travailleurs, des familles qui vivent du port.

Je n'accepte donc pas le reproche de dispersion. Mais si on adoptait une politique de non-dispersion, des ports comme Dieppe — quelqu'un en parlait tout à l'heure — ou comme le mien disparaîtraient.

C'est là un sujet de réflexion que je vous livre, mais que je n'ai pas le temps de développer davantage aujourd'hui.

Ensuite, MM. Wirth et Régnauld ont abordé les problèmes de la mise en œuvre de la démocratisation du secteur public. Vous le savez, il s'agit — c'est un engagement gouvernemental — de modifier la composition des conseils d'administration des ports autonomes.

Ma réponse est nette : l'application de cette mesure se fera dans le strict respect de la loi de 1965 qui a créé les ports autonomes et des dispositions figurant dans la loi de démocratisation du secteur public qui leur sont applicables. Nous entendons publier un décret en Conseil d'État d'ici à la fin de l'année.

Je précise qu'il y aura un élargissement de la représentation des collectivités locales et des personnels intéressés par la vie de nos grands ports. Mais, je le répète, tout cela se fera en conformité avec la loi de 1965.

M. Ferrant a évoqué le problème particulier du port de Dieppe. Je ne partage pas son pessimisme, tout en comprenant qu'il défende une région qui lui est chère. En effet, si l'on observe le trafic trans-Manche, celui des agrumes et celui des céréales, on constate qu'ils ont enregistré, en 1983, un progrès. Par ailleurs, un nouveau trafic concernant la farine vient de démarrer.

Vous avez indiqué, monsieur le sénateur, qu'une étude était en cours pour préciser les conditions d'un développement supplémentaire du trafic trans-Manche. Je puis préciser qu'elle n'est pas encore achevée, mais que ses conclusions seront examinées dans le détail avant qu'une décision ne soit prise.

Une question m'a été posée par M. Matraja à propos du port de Marseille. L'anecdote que j'ai citée doit le rassurer puisque la dame dont j'ai parlé a estimé que les deux grands ports étaient ceux du Havre et de Marseille.

Effectivement, le rôle du port de Marseille doit être extrêmement important ; en particulier, il doit jouer la carte des marchandises diverses dont vous et M. Ehlers avez souligné, à juste titre, l'importance. Surtout, cela permettra d'obtenir de la valeur ajoutée. Cela ne signifie pas pour autant que la

réduction des autres trafics, notamment celui des hydrocarbures, continuera au même rythme qu'au cours de ces deux dernières années. C'est bien pourquoi l'État entend poursuivre la modernisation des installations de Marseille pour les marchandises diverses, et ce afin de tenir compte de l'évolution des techniques de transport maritime. Un gros effort de remodelage des bassins du port traditionnel — je pense au bassin de la Pinède — s'achèvera en 1984. Il sera complété par la construction du quai du Gloria qui conférera de nouveaux atouts à l'ensemble du port Ouest de Fos.

Par ailleurs, le problème de la flotte et des chantiers navals a été évoqué. Avant de parler des grands et des petits chantiers, je voudrais tout de même donner quelques indications chiffrées ; je crois qu'il faut les avoir présentes à l'esprit si l'on veut pouvoir porter un jugement sur la situation de la construction navale en France.

Comme vous le savez, la surcapacité mondiale au niveau de la flotte est sans précédent. Aujourd'hui, le tiers de la flotte pétrolière mondiale, ce qui représente 63 millions de tonnes de port en lourd, est désarmé. La dépression des taux de fret atteint tous les secteurs de l'activité maritime. De plus — et ceci est une conséquence de cela — la flotte de commerce et la construction navale doivent affronter une concurrence exacerbée et l'on peut parler littéralement de prix de dumping.

S'agissant de la flotte, je donnerai un exemple : la flotte marchande britannique, qui était extrêmement puissante, a connu en deux ans un déclin considérable puisqu'elle est passée de 24,7 millions de tonneaux en 1981 à 18,3 millions de tonneaux en 1983. En outre, les plus grands armements de ligne européens — les armements britanniques et d'autres — ont annoncé des pertes considérables.

J'en viens maintenant à la construction navale. Je souhaiterais que l'on retienne les quelques chiffres que je vais indiquer. La chute des prix a atteint, en une année, 50 p. 100 ; cela signifie que les prix pratiqués par les chantiers navals ont été divisés par deux en un an. Cela traduit la faiblesse de la demande par rapport au nombre des chantiers, mais cela représente aussi un danger peut-être encore plus grand : la volonté d'hégémonie de certains pays, en particulier d'Extrême-Orient.

On a parlé tout à l'heure des travailleurs qui sont employés dans la construction navale. Si je partage tout à fait leur inquiétude, il faut savoir qu'autour de nous la situation est extrêmement dramatique. En Belgique, en 1982-1983, sur un effectif de 6 000 personnes, 3 100 personnes ont été licenciées. En Allemagne fédérale, limitons-nous au seul exemple de Hambourg, où 1 200 licenciements sont en cours. En Grande-Bretagne, 9 000 réductions d'emplois sont annoncées, soit le tiers des effectifs employés. L'Espagne, elle, a fait part de la suppression de 10 000 emplois sur 39 000. Ces chiffres le prouvent, nous devons faire face, dans ce secteur, à de grandes difficultés.

De nombreuses questions m'ont été posées à propos de la construction navale. Je partage l'inquiétude de tous les sénateurs qui, dans leur ville ou dans leur région, ont des chantiers navals et qui doivent faire face à l'angoisse, voire au mécontentement des travailleurs. Je les comprends ! Je suis moi-même un élu et je sais combien ces situations sont difficiles, mais je vous ai cité les chiffres.

L'on m'a dit que le collectif de 650 millions de francs qui est annoncé serait très largement insuffisant. Je répondrai qu'il constitue tout de même un élément positif que peu de sénateurs ont souligné. Il sera soumis au Parlement et permettra d'aider la construction navale.

Mais le gros problème auquel nous allons nous heurter concerne les commandes. En effet, aider la construction navale est une chose, mais à quoi faut-il l'aider ? Il faut l'aider à construire. A cet égard, nous devons tenir compte du contexte international. Je vous l'ai dit, en une année, le prix de vente des bateaux a été divisé par deux. Jusqu'où doit-on aller ? Là se trouve la grande difficulté. Si nous finançons 90 à 95 p. 100 du coût d'un bateau, nous aurons des commandes, mais cela signifiera que nous construirons gratuitement, ou presque, des bateaux. Dans une telle hypothèse, qui paiera ? Le contribuable ! On se trouverait alors dans une situation tout à fait extraordinaire. Il faut savoir que tous les pays du monde, y compris la Corée, aident leurs chantiers navals.

Actuellement, avec mes collaborateurs, nous nous occupons activement de ce problème ; de nombreuses réunions interministérielles se tiennent pour tenter de donner à nos chantiers — je pense, en particulier, aux plus grands d'entre eux — un certain nombre de commandes.

Des exemples ont été cités. M. Ehlers m'a posé un certain nombre de questions concernant, en particulier, les chantiers qui sont installés à Dunkerque. Il m'a parlé d'un car-ferry, de grumiers, d'autres bateaux encore. Actuellement, au plus haut échelon, nous examinons la question. Personnellement, j'ai rencontré, cette semaine encore, les principaux armateurs, les présidents de gros armements, les responsables de chantiers. Nous sommes en train d'étudier les commandes qui sont susceptibles d'être passées à coup sûr et dans quelles conditions. Nous tentons de déterminer jusqu'à quel niveau il convient d'abaisser la barre.

Je donnerai un simple exemple. Un projet de commande nous a été signalé voilà peu de temps, portant sur quatre bateaux dont le prix de revient, dans nos chantiers, est de 400 millions de francs. Un chantier coréen propose 160 millions de francs alors que le dernier prix offert par les chantiers yougoslaves, pour la même commande, est de 140 millions de francs.

C'est là toute la mécanique dans laquelle nous nous trouvons pris. Que pouvons-nous faire? Jusqu'où faut-il engager les finances de la nation pour conserver — c'est le message que je voudrais faire passer — l'une des richesses de notre pays, c'est-à-dire son potentiel en construction navale? Nous sommes capables, en France — on l'a signalé ici — de faire de la belle construction navale. Nous avons de bons chantiers, employant des travailleurs et des ingénieurs de qualité.

Il faut que nous réussissions à traverser cette crise en préservant ce potentiel qui est le nôtre. Le tout est de savoir comment nous allons faire; je ne peux pas vous dire, au moment où je vous parle, quelles sont les commandes que nous pouvons passer à tel ou tel chantier, et ce pour deux raisons: la première, c'est que je ne possède pas encore les résultats concrets — nous sommes en pleine discussion — la seconde, c'est que, dans un marché aussi ouvert à l'échelon international, il m'est impossible de donner publiquement la moindre indication car cela aurait pour effet de faire baisser les enchères, et donc d'accroître les difficultés de nos armateurs.

Telle est la réponse globale que je peux vous fournir. Notre volonté, je le répète, est de conserver cet outil. Cela dit — et j'y insiste — je comprends l'inquiétude des travailleurs, qui voient les carnets de commandes « fondre », ainsi que celle des élus qui ont des comptes à rendre à ceux qui les entourent. Je puis vous assurer qu'en ce moment nous faisons un gros effort et que, très prochainement, nous serons en mesure d'indiquer ce qu'il nous est possible de faire.

Toutefois, ce n'est pas au secrétaire d'Etat à la mer de diriger un chantier! S'il appartient, certes, à l'Etat d'aider et de favoriser les commandes, il reste que les responsables de chantiers doivent eux-mêmes faire un effort. Or, de ce point de vue — je n'ai pas honte de le dire publiquement — certains armateurs m'ont avoué avoir envie de commander leurs bateaux à un chantier étranger, car certains grands chantiers français, qui ne se trouvent qu'à 200 mètres d'eux, ne se sont pas dérangés pour leur proposer leurs services.

Un effort commercial doit donc être accompli. Il faut que les responsables des chantiers fassent preuve de dynamisme. L'Etat n'est pas là uniquement pour payer; il appartient à ces responsables de multiplier les démarches à l'étranger et en France; il leur faut convaincre les armateurs. A chacun son travail!

En ce qui me concerne, je suis prêt à consentir tous les efforts pour que tout se passe le mieux possible, mais à condition que les armateurs et les responsables de chantiers y mettent du leur.

M. Colin a parlé des petits chantiers; il a évoqué, entre autres, l'absence de commandes publiques. Je suis en désaccord avec lui. Je citerai un exemple: la mise en œuvre du « G. I. E. dragage-port » a permis d'engager le renouvellement du parc de dragage public avec la commande d'au moins quatre engins, sans compter la modernisation de deux engins existants. Deux autres commandes sont actuellement en cours d'examen et devraient, très rapidement, être concrétisées.

Vous le savez, certains chantiers, petits ou moyens, ont également bénéficié des commandes de la marine nationale tant pour l'étranger que pour la France. On ne peut donc pas dire que nous nous désintéressions de leur situation.

M. Colin m'a également interrogé à propos de l'exportation des voitures Renault et des céréales. Il a évoqué, au passage, le cas d'un bateau qui aurait permis de réaliser des économies.

Je me permets d'apporter une précision. Hier encore, je discutais avec l'un des principaux armateurs français. Ce sont les armateurs qui choisissent leurs bateaux; je ne vois pas au nom de quel principe je pourrais leur imposer un type de bateau et un constructeur!

Nous devons respecter leur liberté, même si nous essayons — nous l'avons fait — d'aider les recherches, qu'il s'agisse de celles qui ont été évoquées ou, par exemple, du navire du commandant Cousteau, le *Moulin à Vent*. Nous essayons donc d'aider toutes les innovations mais, encore une fois, il appartient à l'armateur de choisir le navire qu'il souhaite.

M. Colin a également évoqué le problème des voitures Renault, que j'avais moi-même cité. Suite à la communication que j'ai eu l'occasion de faire lors d'un conseil des ministres, j'ai indiqué clairement que j'étais sensible au fait que les grandes entreprises nationales n'utilisaient pas suffisamment notre pavillon et, de ce fait, nos ports. Il a été décidé qu'au sein de mon département ministériel, quelqu'un serait chargé d'étudier avec les responsables des grandes entreprises nationales, ce qu'il était possible de faire pour que nous récupérions du trafic.

La chose n'est pas toujours aussi simple. Quand nous exportons, celui qui importe nous met parfois dans l'obligation d'utiliser sa flotte. Je citerai un seul exemple pour que vous compreniez la difficulté. J'ai eu à traiter avec un ministre indonésien d'une exportation de matériel français vers son pays. Ce matériel étant envoyé sous protocole, c'est-à-dire avec une aide portant également sur le transport, nous exigeons qu'il soit transporté par nos propres bateaux et par conséquent qu'il transite par nos ports. Or, un décret n° 18 du président Suharto fait que le matériel importé par le gouvernement indonésien doit être transporté par des bateaux indonésiens.

Ainsi, un règlement français édicte que ce matériel doit être transporté sur des navires français et, à l'autre bout de la chaîne, un gouvernement exige que le matériel importé — qu'il soit français ou autre — soit transporté dans des bateaux battant son pavillon. Le problème n'est pas réglé. Une mission d'experts a été constituée et je dois rencontrer à nouveau les responsables indonésiens. Tout cela pour vous dire — M. de Rohan l'a souligné — que ce n'est pas une chose simple.

Monsieur Ehlers, je vous ai dit que je ne pourrais pas répondre à certaines de vos questions portant sur des commandes. En ce qui concerne la plate-forme pour la Comex, vous le savez, la décision n'est pas prise. Il s'agit d'une plate-forme tirée en Norvège. J'ai d'ailleurs accompagné pendant une journée M. le Premier ministre, lors de son voyage dans ce pays, pour tenter de favoriser la prise de décision.

On a également évoqué, comme on le fait à l'occasion de chaque débat budgétaire, le cas de la C. G. M. La C. G. M., qui est une grande compagnie, pose effectivement des problèmes, effectivement des problèmes.

J'ai rencontré très récemment le président-directeur général de cette compagnie. D'abord, il faut bien avoir conscience du fait que, comme toutes les compagnies de navigation, elle doit faire face à une concurrence extrêmement forte.

Mais je souhaiterais, tout de même, que l'on ne lui fasse pas porter trop de responsabilités. Parmi ses difficultés — M. de Rohan l'a signalé, me semble-t-il, tout à l'heure — il y a le fait qu'elle doit faire face aujourd'hui, en pleine crise, alors même que certains de ses bateaux ne sont pas utilisés à plein — il s'en faut de beaucoup — à des remboursements d'annuités d'emprunt qui pèsent très lourdement dans son déficit parce qu'on l'a obligé en quelque sorte, à fortement investir, et ce dans les années 1974-1975. Il faut donc avoir ce fait présent à l'esprit.

Par ailleurs, elle a dû consentir un important effort de renouvellement de personnel. Les trois quarts des cadres de cette compagnie ont été remplacés, notamment à la suite de départs en préretraite! La C. G. M. avait le souci de se donner un sang neuf pour essayer de se trouver demain dans une situation plus florissante.

Nous suivons de très près la situation de cette grande compagnie maritime. J'ai eu l'occasion de voir dans quelles conditions elle travaillait et je puis vous assurer que c'est l'une des grandes compagnies mondiales. Il convient cependant de poursuivre sa rénovation. M. le ministre des finances et moi-même avons d'ailleurs envoyé une lettre à ce sujet au président-directeur général. Mais, je puis vous assurer, sans entrer aujourd'hui dans le détail, qu'un grand effort a été consenti.

M. de Rohan a parlé de la décrystallisation des pensions de réversion des veuves. Ce problème, vous le savez, concerne le régime de retraite des marins. Mais M. de Rohan est assez averti de ces questions pour savoir qu'elles ne ressortissent pas à sa seule compétence. J'ai donc demandé qu'elles fassent l'objet d'un nouvel examen sur le plan interministériel. Qu'il soit assuré, cependant, que je ferai en sorte que l'on aboutisse le plus rapidement possible à une solution positive.

J'en viens aux problèmes de la pêche. M. Colin a évoqué le problème des aléas du marché. Il a cité quelques exemples, notamment celui de la sole. Effectivement, ceux d'entre vous qui habitent un port de pêche connaissent ce phénomène. Des poissons sont retirés de la vente et transformés en farine alors que d'autres provenant de marchés extérieurs sont vendus à des prix inférieurs. Cela me scandalise autant que vous. Mais il faut savoir que le problème n'est pas aussi simple.

En effet, 85 p. 100 de notre production de poissons est tirée des eaux étrangères, dont 60 p. 100 des eaux européennes. De ce point de vue, l'Europe est donc une nécessité vitale pour la pêche française, car il est indispensable que nous puissions accéder aux eaux européennes.

Mais chaque médaille a son revers. Si nous pouvons aller pêcher dans les eaux britanniques, danoises, hollandaises ou autres, cela signifie également que le marché européen est ouvert, que le produit des pêches peut circuler librement, et tout cela en vertu même des statuts de l'Europe.

Ce à quoi je m'emploie, pour essayer malgré tout de résoudre cette difficulté, c'est de faire en sorte qu'à Bruxelles on aboutisse à une harmonisation des prix de retrait. C'est là le seul moyen d'éviter que ne se reproduisent des exemples comme celui que M. Colin a donné pour la sole mais qui vaut pour d'autres espèces.

Quant à l'exemple du lieu noir, je ne m'y étendrais pas si ce n'était un bon exemple. En effet, le problème de la pêche française c'est que, quand il y a du poisson, on le pêche, même si on ne sait pas quoi en faire. Ainsi, devant Boulogne, où le hareng est abondant, on ne peut pas empêcher les pêcheurs de capturer ce poisson en période de pointe et, de ce fait, on le vend aux Russes. Ce qui est choquant, c'est qu'à d'autres périodes on aurait besoin de hareng et qu'on est obligé de l'importer.

Cela signifie deux choses : premièrement, il faut inciter les transformateurs de poisson — nous leur avons d'ailleurs apporté des aides pour investir — à construire des installations susceptibles d'accueillir le poisson au moment où l'on en a trop pour le ressortir quand il y en a moins.

La deuxième remarque est un peu plus personnelle. Je suis frappé par le fait que certaines espèces dites non nobles — pas la sole, le turbot ou le bar, par exemple — mais qui sont tout de même de bonne qualité, ne sont pas acceptées par le consommateur français. Les pays du Nord savent beaucoup mieux que nous tirer parti de poissons comme le lieu noir, la morue, le hareng ou le maquereau, savent mieux le travailler, le fumer, le présenter sous certaines formes et par là même savent mieux le commercialiser. Il n'est qu'à déjeuner ou à dîner dans un restaurant nordique pour comprendre ce que l'on peut faire avec des poissons courants.

Il faut donc que nous fassions un effort d'imagination, que les producteurs, ceux qui transforment le poisson, et également les consommateurs acceptent d'innover. Cette remarque me permet de répondre en partie au problème que vous soulevez quant au lieu noir.

Vous avez parlé également des îles Kerguelen. A ce sujet, nous avons effectivement pris un certain nombre de dispositions car, comme vous, monsieur le sénateur, nous sommes choqués que l'on ait laissé pendant un certain nombre d'années des chalutiers russes, ou japonais d'ailleurs, ratisser, en quelque sorte, et dévaster nos bancs ; les campagnes expérimentales que nous avons tenté de réaliser là-bas n'ont pas abouti, jusqu'à présent, à des résultats extrêmement constructifs. Mais nous ne baissons pas pour autant les bras ! Nous allons continuer à travailler dans cette voie pour tirer parti de ces eaux lointaines.

M. Le Cozannet m'a interrogé sur la salubrité des coquillages importés. Monsieur le sénateur, les coquillages importés sont soumis à des contrôles sanitaires très stricts, qui se traduisent d'ailleurs très souvent par des interdictions d'importation, et ce, soit pour des coquillages qui ne présentent pas toute garantie

pour les consommateurs, soit pour des coquillages qui présenteraient des risques pour nos propres bassins de production. Soyez assurés que nous sommes extrêmement attentifs sur ce point.

M. le sénateur Régnauld a évoqué le problème des cultures marines et plus particulièrement la culture de l'huître plate. Je rappelle, à ce sujet, que les aides aux entreprises et aux travaux d'équipements collectifs sont décentralisées : une dotation de 16 millions de francs sera attribuée à ce titre, en 1984, aux régions et aux départements par le biais de la D.G.D. — dotation générale de décentralisation.

Par ailleurs, le F.I.O.M. — fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture — est déjà intervenu sur ce point et poursuivra, en 1984, ses aides à la promotion de l'huître creuse afin de permettre d'assurer une meilleure commercialisation de la production.

Enfin, le plan de sauvegarde de l'huître plate, qui a été mis en place par le Gouvernement avec la collaboration des professionnels et l'aide du F.I.O.M., semble commencer à porter ses fruits. Je peux vous indiquer également que l'effort de redressement de cette production importante pour la Bretagne sera poursuivi.

Vous avez également évoqué les problèmes du rapport Dufour. Je précise que le plan de rattrapage des pensions consécutif au rapport Dufour a été scrupuleusement appliqué.

S'agissant de la formation professionnelle, je dirai simplement que les crédits qui lui sont affectés dans mon budget sont en augmentation de 30 p. 100 et que cela devrait répondre aux préoccupations qui ont été exprimées.

M. de Rohan m'avez également interrogé, monsieur le sénateur, sur la loi littorale. Celle-ci en est actuellement au point suivant : le dossier qui a été adressé aux préfets des régions et des départements maritimes n'était pas un projet de loi ; il était destiné aux maires des communes littorales et aux responsables d'associations. Encore une fois, il s'agissait de savoir — je crois que vous y serez sensibles, vous qui êtes des élus — ce qui préoccupe les élus littoraux, les professionnels et les associations qui sont soucieux de la sauvegarde et du développement de notre littoral.

Tous ces renseignements ont été regroupés par les préfets, qui ont fait un premier travail de synthèse, et en ce moment arrivent Place Fontenoy des kilogrammes de rapports, que nous examinons scrupuleusement. Un certain nombre de mes collaborateurs les étudient et en font à nouveau la synthèse.

Je pense qu'au début de l'année 1984, après cette vaste consultation, nous serons en mesure de rédiger — c'est cela qui est important — le projet de loi lui-même, de le faire examiner au niveau interministériel, de manière à le présenter au cours de cette même année 1984 au Parlement.

On nous a reproché de ne pas soumettre un projet de loi. C'eût été bafouer et, en quelque sorte, renier le rôle du Parlement. C'est à vous qu'il appartiendra de discuter de ce projet de loi. Il s'agissait simplement de savoir quelles étaient les préoccupations de tous ceux qui s'intéressent au littoral.

M. de Rohan m'a posé une question sur la pêche artisanale dans le cadre de la décentralisation. Je tiens à le rassurer sur le seuil retenu pour fixer la catégorie des navires pour lesquels les aides à l'investissement seront décentralisées. S'agissant de la pêche cotière, tous les crédits attribués par l'Etat à ce secteur seront transférés aux régions. Vous redoutiez une sorte de cumul ou de croisement des subventions. Non ! Dans le cadre de la décentralisation, les crédits seront affectés aux régions, et il appartiendra donc à celles-ci de savoir quelle politique elles entendent mener, d'accroître les subventions apportées ou de les laisser en l'état. Cela évitera justement ce que vous craigniez.

Quant aux commissions régionales des cultures marines, les sections régionales conchyloles y sont étroitement associées.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai essayé le plus succinctement possible de répondre aux très nombreuses questions qui m'ont été posées. Certes, le Sénat est souverain et il ne m'appartient pas de vous dire que vous devez accepter ou refuser ce budget. Je pense très sincèrement qu'avec le chiffre de 9 p. 100 que j'ai indiqué, compte tenu de la rigueur

budgetaire à laquelle je souscris — elle s'inscrit dans l'action du Gouvernement — compte tenu, dis-je, de la période de rigueur que nous traversons actuellement, ce budget est un bon budget.

Par ailleurs, je pense que vous me créditez du fait que nous ne pouvons être responsables de tout. Si le Gouvernement est décidé à faire un effort pour soutenir les secteurs en difficulté, je reste persuadé que nous ne pourrions sortir de cette crise, qui est peut-être encore plus grave pour le domaine maritime, que si tous, Gouvernement, élus et professionnels, cadres ou salariés, ouvriers ou patrons, nous nous y mettons. Alors, nous arriverons à faire de la France ce que nous souhaitons tous : une grande nation maritime. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

**M. Michel Chauty**, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

**M. Michel Chauty**, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le secrétaire d'Etat, je suis à l'origine de l'observation faite par M. Le Cozannet sur le contrôle sanitaire des coquillages. Je vous demande de faire effectuer les enquêtes les plus précises sur les importations qui ont été faites en fraude, en particulier d'huîtres, et qui sont vraisemblablement à l'origine de la maladie des huîtres. Je dis bien des huîtres, je ne parle pas des gryphées.

**M. Guy Lengagne**, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Guy Lengagne**, secrétaire d'Etat. Vous avez raison de le souligner. J'ai bien indiqué les deux volets. Je ferai effectuer une enquête complémentaire par mes services à la lumière des renseignements que vous me donnez, monsieur le président.

**M. le président.** Nous allons examiner les crédits concernant le secrétariat d'Etat auprès du ministre des transports, chargé de la mer, et figurant aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 8 407 960 francs. »  
La parole est à M. Jean Colin.

**M. Jean Colin.** Monsieur le président, j'ai été sensible à l'humilité dont M. le secrétaire d'Etat a fait preuve en indiquant qu'un certain nombre de problèmes ne pouvaient pas trouver de solution immédiate. Il a aussi fait des efforts très sympathiques pour répondre au maximum de questions.

En revanche, certains éléments me chagrinent encore dans ce budget. D'abord, l'analyse des chiffres qu'en a faite le Gouvernement ne correspond pas à la nôtre. Nous estimons que ce budget est celui qui, de loin, subit la politique actuelle de rigueur avec le maximum d'intensité. C'est un fait que nous pouvons difficilement accepter.

Comme l'a indiqué tout à l'heure mon collègue M. Ferrant, nombre de nos préoccupations ne trouvent pas satisfaction dans ce document budgétaire, surtout en ce qui concerne la construction navale. Monsieur le secrétaire d'Etat, malgré votre bonne volonté, qui me paraît très grande, à un moment vous êtes presque laissé entraîner par une sorte de fatalité. Ce n'est peut-être pas dans votre tempérament, je vous ai peut-être mal compris, mais j'ai eu l'impression que, dans le domaine de la construction navale, il n'était pas d'autre solution que de s'en remettre à l'évolution du destin. Cela me chagrine un peu. Il en est de même en ce qui concerne la situation des transports maritimes.

C'est pourquoi le groupe de l'U.C.D.P. — mon collègue M. Ferrant l'a déjà signalé — ne pourra pas voter ce budget.

**M. René Regnault.** Démissionnez alors !

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** « Titre IV, plus 496 963 599 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

#### ETAT C

**M. le président.** Titre V : « Autorisations de programme : 566 333 000 francs. »

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix ces crédits.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** « Crédits de paiement : 181 478 000 francs. »

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix ces crédits.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** Titre VI : « Autorisations de programme : 1 747 508 000 francs. »

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix ces crédits.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** « Crédits de paiement : 181 843 000 francs. »

La parole est à M. Regnault.

**M. René Regnault.** Comme nous sommes partis, monsieur le secrétaire d'Etat, vous n'auriez pas de budget, tout au moins si la nation tout entière devait s'exprimer comme la majorité du Sénat. Hier, la même majorité refusait au Gouvernement les recettes. Aujourd'hui, elle lui refuse l'autorisation de procéder aux dépenses qu'imposent les charges de sa responsabilité.

J'observe que vous n'avez pas manqué d'humilité, monsieur Colin, pour complimenter M. le secrétaire d'Etat. C'est vrai qu'il le méritait eu égard aux réponses précises qu'il nous a apportées.

Quant à l'attitude que vous et vos amis adoptez, elle me paraît être une attitude de démission eu égard aux responsabilités de la France et de ceux qui ont la charge de la gouverner aujourd'hui.

**M. Jean Colin.** Je demande la parole.

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

**M. Jean Colin.** Il n'est pas d'usage, monsieur le président, d'instaurer une sorte de duel entre collègues, et je suis désolé que M. Regnault m'ait ainsi mis en cause.

Je lui répondrai simplement que, dans ce pays, je suis encore libre de mes opinions. Pendant un certain nombre d'années, j'ai subi des contraintes assez pesantes, de la part d'une majorité comparable à celle qui gouverne actuellement la France, au sein de mon propre conseil général. Inutile de me donner de leçon : ma carapace me met à l'abri !

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

Je mets aux voix les crédits de paiement figurant au titre VI.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des crédits concernant le secrétariat d'Etat à la mer.

— 3 —

#### REPRESENTATION A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** J'informe le Sénat que M. le président du Sénat a reçu une lettre par laquelle M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, demande au Sénat de bien vouloir procéder à la nomination d'un de ses membres en vue de le représenter au sein de l'établissement public « Autoroutes de France ».

En application de l'article 9 du règlement, j'invite la commission des finances à présenter une candidate.

— 4 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

**M. le président.** J'informe le Sénat que M. le président du Sénat a reçu du Premier ministre le rapport d'exécution du Plan intérimaire (1982-1983) établi en application des dispositions du deuxième alinéa de l'article 3 de la loi n° 82-6 du 7 janvier 1982.

Acte est donné de ce dépôt.

— 5 —

**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, relatif aux mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 75, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant modification du code du travail et relatif au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 76, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 6 —

**ORDRE DU JOUR**

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à ce jour, samedi 26 novembre 1983, à neuf heures quarante-cinq, quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1984, adopté par l'Assemblée nationale [N<sup>os</sup> 61 et 62 (1983-1984)]. — 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 :

— Affaires sociales et solidarité nationale, travail, santé, emploi :

**II. — Santé, solidarité nationale :**

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial (rapport n<sup>o</sup> 62, annexe n<sup>o</sup> 2) ;

M. Jean Chérioux, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (solidarité nationale, santé, avis n<sup>o</sup> 66, tome II) ;

M. Louis Boyer, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (solidarité nationale, sécurité sociale, avis n<sup>o</sup> 66, tome III).

**III. — Travail, emploi et I. — Section commune :**

M. Jacques Mossion, rapporteur spécial (rapport n<sup>o</sup> 62, annexe n<sup>o</sup> 1) ;

M. Jean Béranger, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (avis n<sup>o</sup> 66, tome IV).

**Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires du projet de loi de finances pour 1984.**

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1984 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

**Délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère.**

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le samedi 26 novembre 1983, à zéro heure trente.*)

Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
ANDRÉ BOURGEOIS.

## ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du vendredi 25 novembre 1983.

## SCRUTIN (N° 13)

Sur les crédits du ministère des transports inscrits au titre IV de l'état B annexé à l'article 41 du projet de loi de finances pour 1984, adopté par l'Assemblée nationale.

Nombre de votants .....	315
Suffrages exprimés .....	315
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	158
Pour .....	105
Contre .....	210

Le Sénat n'a pas adopté.

## Ont voté pour :

**MM.**  
François Abadie.  
Guy Allouche.  
François Autain.  
Germain Authié.  
Pierre Bastié.  
Gilbert Baume.  
Jean-Pierre Bayle.  
Mme Marie-Claude Beaudreau.  
Jean Béranger.  
Noël Berrier.  
Jacques Bialski.  
Mme Danielle Bidard.  
Marc Bœuf.  
Stéphane Bonduel.  
Charles Bonifay.  
Marcel Bony.  
Serge Boucheny.  
Louis Brives.  
Jacques Carat.  
Michel Charasse.  
William Chervy.  
Marcel Costes.  
Roland Courteau.  
Georges Dagonia.  
Michel Darras.  
Marcel Debarge.  
André Delelis.  
Gérard Delfau.  
Lucien Delmas.  
Bernard Desbrière.  
Emile Didier.  
Michel Dreyfus-Schmidt.  
Henri Duffaut.  
Raymond Dumont.

Jacques Durand (Tarn).  
Jacques Eberhard.  
Léon Eeckhoutte.  
Gérard Ehlers.  
Jules Faigt.  
Maurice Faure (Lot).  
Claude Fuzier.  
Pierre Gamboa.  
Jean Garcia.  
Marcel Gargar.  
Gérard Gaud.  
Jean Geoffroy.  
François Giacobbi.  
Mme Cécile Goldet.  
Roland Grimaldi.  
Robert Guillaume.  
Bernard-Michel Hugo (Yvelines).  
Maurice Janetti.  
André Jouany.  
Philippe Labeyrie.  
Tony Larue.  
Robert Laucournet.  
Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.  
Bastien Leccia.  
France Léchenault.  
Charles Lederman.  
Fernand Lefort.  
Louis Longueue.  
Mme Hélène Luc.  
Philippe Madrelle.  
Michel Manet.  
James Marson.  
René Martin (Yvelines).  
Jean-Pierre Masseret.

Pierre Matraja.  
André Méric.  
Mme Monique Midy.  
Louis Minetti.  
Michel Moreigne.  
Pierre Noé.  
Jean Ooghe.  
Bernard Parmantier.  
Daniel Percheron.  
Mme Rolande Perlican.  
Louis Perrein.  
Hubert Peyou.  
Jean Peyraffitte.  
Maurice Pic.  
Marc Plantegenest.  
Robert Pontillon.  
Roger Quilliot.  
Albert Ramassamy.  
Mlle Irma Rapuzzi.  
René Regnault.  
Michel Rigou.  
Roger Rinchet.  
Marcel Rosette.  
Gérard Roujas.  
André Rouvière.  
Guy Schmaus.  
Robert Schwint.  
Franck Sérusclat.  
Edouard Soldani.  
Paul Souffrin.  
Edgar Tailhades.  
Pierre Tajan.  
Raymond Tarcy.  
Fernand Tardy.  
Camille Vallin.  
Marcel Vidal.  
Hector Viron.

## Ont voté contre :

**MM.**  
Michel d'Aillières.  
Paul Alduy.  
Michel Alloncle.  
Jean Amelin.  
Hubert d'Andigné.  
Jean Arthuis.  
Alphonse Arzel.  
René Ballayer.  
Bernard Barbier.  
Jean-Paul Bataille.  
Charles Beaupetit.  
Marc Bécam.  
Henri Belcoux.

Paul Bénard.  
Jean Bénard Mousseaux.  
Georges Berchet.  
Guy Besse.  
André Bettencourt.  
Jean-Pierre Blanc.  
Maurice Blin.  
André Bohl.  
Roger Bolleau.  
Edouard Bonnefous.  
Christian Bonnet.  
Charles Bosson.  
Jean-Marie Bouloux.

Amédée Bouquerel.  
Yvon Bourges.  
Raymond Bourguine.  
Philippe de Bourgoing.  
Raymond Bouvier.  
Jean Boyer (Isère).  
Louis Boyer (Loiret).  
Jacques Braconnier.  
Pierre Brantus.  
Raymond Brun.  
Guy Cabanel.  
Louis Caiveau.  
Michel Caldagues.

Jean-Pierre Cantegrit.  
Pierre Carous.  
Marc Castex.  
Jean Cauchon.  
Auguste Cazalet.  
Pierre Ceccaldi-Pavard.  
Jean Chamant.  
Jean-Paul Chambriard.  
Jacques Chaumont.  
Michel Chauty.  
Adolphe Chauvin.  
Jean Chériloux.  
Auguste Chupin.  
Jean Cluzel.  
Jean Colin.  
Henri Collard.  
François Collet.  
Henri Collette.  
Francisque Collomb.  
Charles-Henri de Cossé-Brissac.  
Pierre Croze.  
Michel Crucis.  
Charles de Cuttoli.  
Etienne Dailly.  
Marcel Daunay.  
Luc Dejoie.  
Jean Delaneau.  
Jacques Delong.  
Charles Descours.  
Jacques Descours Desacres.  
André Diligent.  
Franz Duboscq.  
Michel Durafour.  
Yves Durand (Vendée).  
Henri Elby.  
Edgar Faure (Doubs).  
Jean Faure (Isère).  
Charles Ferrant.  
Louis de La Forest.  
Marcel Fortier.  
André Fosset.  
Jean-Pierre Fourcade.  
Philippe François.  
Jean François-Poncet.  
Jean Francou.  
Jacques Genton.  
Alfred Gérin.  
Michel Giraud.  
Jean-Marie Girault.  
Paul Girod.  
Henri Goetschy.  
Yves Goussebaire-Dupin.  
Adrien Gouteyron.  
Mme Brigitte Gros.  
Paul Guillaumeot.  
Jacques Habert.  
Marcel Henry.  
Rémi Herment.

Daniel Hoefel.  
Jean Huchon.  
Bernard-Charles Hugo (Ardèche).  
Claude Huriet.  
Roger Husson.  
Pierre Jeambrun.  
Charles Jolibois.  
Louis Jung.  
Paul Kauss.  
Pierre Lacour.  
Christian de La Malène.  
Jacques Larché.  
Bernard Laurent.  
Guy de la Verpillière.  
Louis Lazuech.  
Henri Le Breton.  
Jean Lecanuet.  
Yves Le Cozannet.  
Modeste Legouez.  
Bernard Legrand (Loire-Atlantique).  
Jean-François Le Grand (Manche).  
Edouard Le Jeune (Finistère).  
Max Lejeune (Somme).  
Bernard Lemarié.  
Charles-Edmond Lenglet.  
Roger Lise.  
Georges Lombard (Finistère).  
Maurice Lombard (Côte-d'Or).  
Pierre Louvot.  
Roland du Luart.  
Marcel Lucotte.  
Jacques Machet.  
Jean Madelain.  
Paul Malassagne.  
Guy Malé.  
Kléber Malécot.  
Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).  
Paul Masson.  
Serge Mathieu.  
Michel Maurice-Bokanowski.  
Jacques Ménard.  
Jean Mercier (Rhône).  
Louis Mercier (Loire).  
Pierre Merli.  
Daniel Millaud.  
Michel Miroudot.  
Josy Moinet.  
René Monory.  
Claude Mont.  
Geoffroy de Montalembert.  
Jacques Mossion.  
Arthur Moulin.

Georges Mouly.  
Jacques Moutet.  
Jean Natali.  
Lucien Neuwirth.  
Henri Olivier.  
Charles Ornano.  
Paul d'Ornano.  
Dominique Pado.  
Francis Palmero.  
Sosefo Makapé Papilio.  
Charles Pasqua.  
Bernard Pellarin.  
Jacques Pelletier.  
Jean-François Pinta.  
Alain Pluchet.  
Raymond Poirier.  
Christian Poncelet.  
Henri Portier.  
Roger Poudonson.  
Richard Pouille.  
Claude Prouvoyeur.  
Jean Puech.  
André Rabineau.  
Jean-Marie Rausch.  
Joseph Raybaud.  
Paul Robert.  
Victor Robini.  
Josselin de Rohan.  
Roger Romani.  
Jules Roujon.  
Olivier Roux.  
Marcel Rudloff.  
Roland Ruet.  
Michel Rufin.  
Pierre Salvi.  
Pierre Schié.  
Maurice Schumann.  
Abel Sempé.  
Paul Séramy.  
Pierre Sicard.  
Michel Sordel.  
Raymond Soucaret.  
Michel Souplet.  
Louis Souvet.  
Pierre-Christian Taittinger.  
Jacques Thyraud.  
René Tinant.  
Jean-Pierre Tizon.  
Henri Torre.  
René Travert.  
Georges Tréille.  
Dick Ukeiwé.  
Jacques Valade.  
Edmond Valcin.  
Pierre Vallon.  
Albert Vecten.  
Louis Virapoullé.  
Albert Voilquin.  
André-Georges Voisin.  
Frédéric Wirth.  
Charles Zwickert.

## N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Félix Ciccolini, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :  
(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Modeste Legouez à M. Jacques Descours Desacres.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants .....	318
Suffrages exprimés .....	318
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	157
Pour .....	104
Contre .....	209

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.