

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

6^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

COMPTE RENDU INTEGRAL — 31^e SEANCE

2^e Séance du Mardi 23 Octobre 1979.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN BROCARD

1. — Loi de finances pour 1980 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 8783).

Transports (suite) (p. 8783).

M. Manet, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les routes.

M. Vaileix, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les ports et voies navigables; Le Theule, ministre des transports.

M. Nungesser,

M^{me} Porte,

MM. Voilquin,

Dupilet, le président,

Mauger,

Colombier, le ministre,

Rufenacht, le ministre,

Gaillard, le ministre,

Couillet,

Fèvre, le ministre,

Raymond, le ministre,

Plantegenest,

Bernard, le ministre,

Kerguéris.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire à la prochaine séance.

2. — Ordre du jour (p. 8802).

PRÉSIDENCE DE M. JEAN BROCARD,

vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

★ (2 f.)

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1980

(DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1980 (n° 1290, 1292).

TRANSPORTS (suite).

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère des transports.

Ce matin, l'Assemblée a commencé d'entendre les rapporteurs.

La parole est à M. Manet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les routes.

M. Michel Manet, rapporteur pour avis, Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, j'essaierai de respecter le temps de parole de dix minutes, plus epsilon, qui m'est imparti. Aussi serai-je immédiatement dans le vif du sujet.

... Si l'on s'en tient strictement à la comparaison, d'une année sur l'autre, des chiffres figurant dans les fascicules budgétaires, le projet de budget routier pour 1980 poursuit la dégradation déjà constatée dans celui qui fût présenté à l'automne dernier pour l'année 1979.

Les dépenses ordinaires ne progresseront, en francs courants, que de 8,6 p. 100 en 1980 et les autorisations de programme de 16,6 p. 100. Mais les crédits de paiement, qui avaient diminué de 3,5 p. 100 en 1979, ne progresseront que de 5,2 p. 100 en 1980.

Cette évolution, apparemment moins grave que celle de l'année dernière, ne saurait cependant être appréciée indépendamment de la montée très rapide du coût des travaux routiers et d'une vision à plus long terme du mouvement des crédits routiers.

La hausse des prix des travaux, selon le ministère, s'amplifie au cours de l'année 1979 et les hausses de prix des produits

pétroliers, qui ne seront que partiellement répercutées sur le coût des travaux en 1979, joueront pleinement à partir de 1980. Il est donc clair qu'un accroissement de 5,2 p. 100 des crédits de paiement ne pourra que se traduire par une réduction très sensible du volume des travaux réalisés.

En outre, l'écart se creusant de nouveau entre le montant des autorisations de programme et celui des crédits de paiement, il s'ensuivra fatalement des difficultés d'exécution des programmes d'investissement et une dégradation des conditions de règlement des marchés passés avec les entreprises.

Le budget de 1980, malgré la croissance toujours réelle du trafic routier, consacre donc le ralentissement de l'effort de l'Etat en faveur des routes. Il est incapable d'assurer la reprise ou l'activité du secteur des travaux publics. Pourtant, l'emploi a besoin plus que jamais d'être soutenu. Les effectifs des entreprises concernées ont diminué de 2,5 p. 100 de mars 1978 à mars 1979. Et ce n'est pas un budget dont les crédits de paiement diminueront de 10 p. 100 au moins en possibilités de réalisations physiques qui offrira une perspective de reprise de l'activité des travaux publics.

En quelques minutes, il n'est pas possible d'examiner chaque chapitre, mais les éléments significatifs peuvent être relevés.

Le programme des autoroutes de liaison se ralentit car les autorisations de programme, les crédits de paiement et le volume des emprunts autorisés ont diminué très nettement en francs constants. Cette dégradation est apparente dans les mises en service : 230 kilomètres en 1977, 250 en 1978, 210 pour 1979, alors que les prévisions de l'automne dernier portaient sur 350 kilomètres. Bien que le Gouvernement ait adopté, le 15 juin 1977, un programme de mise en service de 1 635 kilomètres entre 1977 et 1980, moins de 1 100 kilomètres nouveaux seront réellement en service à la fin de 1980, dans la meilleure des hypothèses.

S'agissant des routes en rase campagne, les autorisations de programme progressent mais les crédits de paiement restent sensiblement au même niveau qu'en 1979, ce qui se traduira par une réduction sensible du rythme des réalisations.

L'utilisation de ces crédits bénéficiera surtout aux régions dotées d'un programme spécial d'aménagement du réseau national ou d'un programme d'action prioritaire d'initiative régionale. Les deux actions qui constituent l'ossature du programme prioritaire du VIII^e Plan consacré au désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central — le programme d'action prioritaire numéro 5 — verront leurs dotations purement et simplement reconduites en francs courants. Ainsi ce programme ne serait-il réalisé, en termes financiers, qu'à concurrence de 90 p. 100 seulement à la fin de 1980.

Qu'en est-il de la route Centre-Europe-Atlantique dont l'aménagement est réclamé depuis si longtemps ? Qu'en est-il de l'achèvement du doublement de la route nationale 10 entre Poitiers et Bordeaux ? On a l'impression d'un engourdissement dû au froid budgétaire. Quant au plan du grand Sud-Ouest annoncé avec tant de force et de brillant, quel en est l'état d'avancement ? Et ce serait une tromperie que de procéder à un simple redéploiement interne à son profit.

En ce qui concerne les investissements routiers en milieu urbain, les autorisations de programme augmentent notablement, mais les crédits de paiement baissent en francs constants. L'accent sera mis, comme les années précédentes, sur les travaux d'accueil des autoroutes, et il est honnête de constater que les mises en service de voies rapides urbaines progressent.

Dans le domaine de l'entretien du réseau routier national, la grande misère porte sur les renforcements coordonnés. L'année 1980 sera marquée par une chute brutale des autorisations de programme et des crédits de paiement. Selon les prévisions du ministère, les réalisations en 1980 ne dépasseraient pas 650 kilomètres contre 730 en 1978, ce qui permettra tout juste d'atteindre les objectifs retenus pour 1975 dans le cadre de l'hypothèse basse du VI^e Plan.

Le Gouvernement a tendance à prendre prétexte de trafics routiers modérés — qui, en fait, sont la conséquence de l'état déplorable du réseau — pour différer la réalisation d'un programme indispensable à un meilleur équilibre des activités sur le territoire national. Un cas typique, bien connu du rapporteur, est celui de la route nationale 21, entre Agen et Limoges, qui bénéficie pourtant du soutien oral des plus hautes autorités de l'Etat.

Pour les travaux d'entretien et la viabilité hivernale, les dotations ne seront pas, malgré une certaine augmentation en francs courants, au niveau des besoins réels. En revanche, l'équipement et l'exploitation du réseau routier voient les autorisations de programme et les crédits de paiement augmenter nettement. Mais notre satisfaction est limitée à ce secteur.

J'examinerai maintenant l'article 56 du projet de loi de finances concernant la subvention accordée aux départements pour la prise en charge du réseau national déclassé.

Cette subvention ne progresserait que de 5,8 p. 100 en francs courants par rapport à l'année 1979. Tous les présidents de conseils généraux savent que, depuis 1972, le coût des travaux routiers a plus que doublé, alors que la subvention n'a progressé que de 5,2 p. 100 environ. Ainsi, au fil des années, celle-ci se vide peu à peu de sa substance. Les conseils généraux n'ont qu'une alternative : laisser se dégrader des routes vitales pour les trafics régionaux et locaux ou voter des impôts départementaux supplémentaires pour compenser la carence de l'Etat. Il n'est pas admissible que l'Etat ne tienne pas ses engagements moraux qui ont déterminé l'adhésion des départements à l'opération de déclassement.

En ce qui concerne les concessions autoroutières, j'avais porté, l'an passé, un jugement sévère sur le système de la concession aux sociétés privées. Le bilan de la dernière année connue n'infirmait pas cette thèse, bien au contraire, en raison des constatations suivantes : l'insuffisance de l'apport de capitaux par les concessionnaires ; l'importance des emprunts garantis par l'Etat ; l'intervention de l'Etat pour la garantie de l'autoroute Paris-Est-Lorraine et la difficulté pour un autre concessionnaire : les profits exagérés des entreprises et des banques soucieuses de réaliser un profit financier rapide ; la suppression dans la réalité des faits des « risques et périls des concessionnaires » ; les durées exagérées des concessions, la gratuité étant prévue pour le troisième millénaire ; la croissance trop forte des péages.

En conclusion, l'examen des crédits proposés montre clairement à ceux de nos collègues qui n'avaient vu dans le mauvais budget de 1979 qu'un incident de parcours que nous assistons, depuis plusieurs années, à un véritable désengagement de l'Etat.

La commission de la production et des échanges a estimé devoir accepter l'amendement n° 307 proposé par son rapporteur, tendant à repousser l'article 56 du projet de loi de finances.

En revanche, tout en déplorant l'affaiblissement des moyens et le lancement d'un plan de soutien, hors du contrôle préalable du Parlement, la commission a donné un avis favorable, contre le renforcement de son rapporteur, à l'adoption des crédits des transports — section IV — transports intérieurs - routes. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. Valleix, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les ports et voies navigables.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Nos méthodes de travail appellent deux observations préalables.

Monsieur le ministre, la présentation des crédits de 1980 est l'objet d'une nouvelle nomenclature en raison de la réorganisation du ministère des transports dont la compétence est étendue aux infrastructures et à l'exploitation afin d'assurer une meilleure cohérence de la politique des transports, ce qui est d'ailleurs compréhensible.

Toutefois, l'Assemblée nationale, qui n'a pu tenir compte de cette nouvelle présentation, aborde parfois le débat budgétaire quelque peu dans le désordre. En effet, les crédits des ports maritimes relèvent de la marine marchande tandis que ceux des voies navigables — dont je suis également le rapporteur — dépendent des transports intérieurs.

Ces difficultés de présentation se doublent, à mon sens, d'une difficulté plus grave qui tient à la confusion de notre débat aujourd'hui. A cette heure, nous n'avons encore entendu que des rapporteurs — je suis le dernier à m'exprimer et nos collègues vont intervenir sur l'ensemble des crédits concernant votre ministère. Les problèmes sont vastes et nous devons redouter qu'une certaine confusion ne s'établisse dans le débat. Je ne parlerai pas de confusion dans les réponses que vous nous apporterez, monsieur le ministre, mais il est de fait que la clarté ne ressortira pas nécessairement du débat lui-même. J'avoue que cette confusion dans les interventions — et, éventuellement, dans les réponses — ne facilite pas le contrôle parlementaire dont nous avons la charge.

A la limite, je crains qu'il n'en résulte un nouveau recul de l'institution parlementaire, qui — je ne fais de procès d'intention à personne — risque de nous entraîner de plus en plus vers un système présidentiel.

M. Jean Fontaine. C'est déjà le cas.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Le budget des ports maritimes et voies navigables est décevant en ce qui concerne les ports maritimes ; pour les voies navigables, il est sans doute le plus mauvais de la V^e République et, à coup sûr, de votre ministère.

Je veux souligner les points faibles de ce budget et exposer les propositions de la commission de la production et des échanges.

S'agissant des ports maritimes, je présenterai trois réflexions.

Tout d'abord, ce projet de budget est décevant.

Les crédits s'élèvent à près de 311 millions de francs. Les dépenses ordinaires augmentent de 10,6 p. 100, les crédits de paiement de 6,7 p. 100, les autorisations de programme de 0,9 p. 100.

Bref, ce projet de budget est nettement moins bon que celui de 1979. Vous me répondrez sans doute que, dans la mesure où celui de 1979 était très bon, on peut accepter que celui de 1980 le soit moins. Nous n'en serons pas forcément convaincus, même si nous avons conscience des difficultés de la conjoncture.

En deuxième lieu, j'évoquerai deux points spécifiques.

Le premier concerne le port de Nice, à propos duquel nous avons eu un débat au sein de la commission. Vous nous avez fourni un début de réponse indiquant qu'à la suite du drame qui a récemment causé la perte de vies humaines, vous aviez pris des décisions très importantes. Vous les rappelez vraisemblablement à l'Assemblée, mais nous souhaiterions connaître l'affectation nouvelle des crédits initialement prévus pour la réalisation du port commercial de Nice.

Le deuxième point spécifique est relatif à l'équipement industriel-portuaire du Verdon. Le port se développe à un rythme tel que l'allongement des quais devient de plus en plus indispensable. J'espère que, pour faire face à la vocalion de conteneurisation de ce port, l'Etat acceptera de joindre son effort à celui des collectivités locales et de l'établissement public régional.

En troisième lieu, la commission a été frappée d'apprendre de votre bouche qu'Anvers importait plus de produits à destination de la France que tous les ports français réunis.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. En marchandises diverses !

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Oui, en marchandises diverses. C'est un comble. Devant ce phénomène, que vous avez eu raison de nous rappeler, je vous exprime, au nom de la commission, le vœu très express que, au cours des prochains mois, le Gouvernement examine ce problème avec sérénité et qu'il engage tous les contacts nécessaires avec les éléments professionnels, de façon à prendre des initiatives qui permettent si je puis dire, de secouer cette « banalisation » — vous-même, je crois, avez employé ce terme — qui caractérise malheureusement la structure des ports français. Nous prenons rendez-vous, monsieur le ministre, pour examiner ce problème lors de la prochaine discussion budgétaire, mais en espérant que ce rendez-vous pourra être avancé.

S'agissant des voies navigables, je voudrais faire une proposition, examiner les raisons de ce budget de misère et poser quelques questions.

Et d'abord, ma proposition. Contrairement à Anvers ou à Rotterdam, nos ports maritimes ne disposent pas d'un arrière-pays ayant une forte densité de population et doté de voies navigables fortes. Ils ne peuvent donc avoir la même rentabilité. A cet égard, monsieur le ministre, la commission a exprimé un vœu. Elle ne l'a pas traduit sous la forme d'un amendement, car elle n'en a pas la possibilité. A cet égard, il convient de souligner la modicité des moyens de procédure dont disposent les parlementaires. La commission, dis-je, a émis le vœu que soient dégagés 100 millions de francs au profit de la liaison de Compiègne—Soissons—Reims. Cela ne saurait être suffisant, mais représenterait un pas vers le renforcement de l'équipement Seine-Nord.

Vous m'objecterez peut-être que les recettes ne sont pas votées. J'espère que vous ne vous arrêterez pas à cet argument. J'ajoute qu'il serait difficilement compréhensible que l'Assemblée nationale ne puisse obtenir la moindre rallonge de crédits, alors que le Sénat obtient souvent par la suite, de tels suppléments.

Ce budget, ai-je dit, est un budget de misère. Les chiffres le prouvent : le total des dépenses ordinaires et des crédits de paiement augmente de 2,04 p. 100 mais les crédits de paiement enregistrent un fléchissement de 4,3 p. 100 et les autorisations de programme de 1,9 p. 100. Par rapport à 1974, nous devons constater une chute libre d'environ 62 p. 100 en francs constants. Je n'ose comparer notre effort à celui de l'Allemagne ou de la Belgique. Et qu'on ne m'oppose par des arguments d'ordre géographique, technique ou autres ! L'axe Rhin—Main—

Danube passe à 368 mètres d'altitude. Aucun équipement français ne bat ce record. J'ajoute que ces crédits représentent 0,13 p. 100 de la valeur actualisée de la totalité des ouvrages du réseau.

Par ailleurs, au-delà des chiffres, ce budget nous préoccupe dans la mesure où nous avons le sentiment d'être mal entendus. Et je me fais là l'écho de la commission de la production et des échanges. Depuis trois ou quatre ans, celle-ci a demandé, non pas avec enlèvement, mais avec persévérance, que la liaison Rhin—Rhône soit sortie du budget des voies navigables, car une telle opération n'est évidemment pas réalisable avec un budget aussi modeste. Même en consommant la totalité des crédits, il faudrait plus de quinze ans pour la réaliser.

Un rapport a été présenté, en urgence, par notre commission sur le texte relatif à la Compagnie nationale du Rhône. La malchance — si je puis dire — a fait que ce texte n'a pas pu être inscrit à l'ordre du jour des travaux de notre assemblée, notamment à l'ordre du jour prioritaire fixé par le Gouvernement.

J'ai moi-même élaboré ce rapport, qui porte le numéro 1330. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous annoncer — pourquoi pas ce soir ? — que ce texte sera inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée dès la fin de la première lecture du budget ? Nous aurions ainsi l'assurance qu'il viendrait rapidement en discussion devant les deux assemblées, ce qui permettrait de l'adopter définitivement au cours de cette session. Je souhaiterais également que vous nous apportiez quelques éclaircissements sur le montage financier qui se profile derrière ce texte juridique.

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Valleix ?

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur le président, je ne répondrai pas maintenant à toutes les questions posées par M. Valleix. J'aurai, en effet, l'occasion d'y répondre au cours de mon intervention en séance de nuit. Je veux seulement fournir une réponse à une question très ponctuelle, que je ne pensais pas aborder aujourd'hui.

Le Gouvernement souhaite que le débat sur le texte qu'il a déposé et qui a été examiné par la commission de la production et des échanges soit examiné à la fin du mois de novembre, sitôt après la discussion budgétaire.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cet engagement, auquel l'Assemblée sera certainement sensible. Un vote préalable aurait certes clarifié l'ensemble de notre discussion, mais vous nous apportez là un apaisement sérieux.

Ma deuxième observation concerne le schéma directeur des voies navigables, sur lequel nous avons certaines divergences d'interprétation. Dans cette affaire, j'ai reçu l'appui de la commission des finances. Ce problème a été évoqué ce matin ; je n'y reviendrai donc pas, sauf pour indiquer que la commission souhaite que le Gouvernement fasse preuve, en la matière, d'une volonté politique qui semble actuellement faire défaut.

A cet égard, je vous poseraï quatre questions précises.

Premièrement, les 45 millions de francs qui seraient prévus au collectif s'ajoutent-ils au récent plan de soutien ?

M. le ministre des transports. Oui.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Deuxièmement, êtes-vous décidé à améliorer les modalités d'attribution des aides à la batellerie ? Celle-ci est, en effet, trop peu utilisée.

Troisièmement, qu'entendez-vous faire pour faciliter les embranchements fluviaux ?

Enfin, dans le cadre du grand Sud-Ouest, ne serait-il pas nécessaire d'accélérer la mise en œuvre du tronçon Baziège-Villefranche, pour renforcer la liaison Atlantique-Méditerranée ?

Monsieur le ministre, je ne serai pas présent ce soir pour entendre votre réponse, car je suis appelé à l'étranger par mes obligations de membre du Conseil de l'Europe. Je vous prie de bien vouloir m'en excuser. Mais mon collègue M. Weisenhorn me fera part des réponses que vous aurez données à mes questions.

En conclusion, je dirai que ce budget manque de dynamisme, qu'il met trop l'accent sur le fonctionnement et pas assez sur l'équipement. En dépit des réserves que j'ai exprimées, la commission de la production et des échanges recommande à l'Assemblée de voter les crédits des ports et voies navigables. Je ne vous cacherais pas, monsieur le ministre, mon scepticisme, mais

J'espère que les réponses que vous apporterez à l'Assemblée permettront d'apaiser nos inquiétudes. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Nungesser, premier orateur inscrit.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, voici un an, je vous disais que, au point où nous en étions dans notre retard en matière d'équipement des voies navigables, il fallait avoir le courage de dresser le bilan des conséquences néfastes pour l'économie nationale de ce sous-équipement et, comme d'autres ministres l'avaient fait dans le passé, ne pas hésiter à reconnaître que cette inadéquation du réseau fluvial constituait le point noir de l'équipement des transports nationaux et, à une époque comme la nôtre, de l'ensemble des infrastructures de base de notre économie.

Pour juger le projet de budget qui nous est présenté, trois références s'imposent.

Tout d'abord, une référence aux autres budgets. Le budget des voies navigables est en recul par rapport à celui de 1979. En francs constants, il représente environ la moitié du budget de 1976, dont certains, sur les bancs de cette assemblée, avaient déjà déploré l'insuffisance.

Ensuite, une référence aux pays voisins. Si l'on rapporte le montant des crédits ouverts pour les voies navigables dans le projet de budget qui nous est soumis à l'effort consenti par les Allemands ou les Belges, compte tenu du trafic que connaissent actuellement ces deux pays, on constate que notre effort représente à peine la moitié du leur. Encore faut-il rappeler que, depuis de nombreuses années, nos voisins allemands, belges et également hollandais ont accompli des efforts considérables, qui ont creusé l'écart par rapport à nous.

Enfin, une référence au Plan. Comme je le soulignais lors de la discussion du VIII^e Plan, nous avons accumulé, au fil des années, le retard d'un Plan entier en matière de voies navigables. Le présent projet de budget accentue ce retard.

Cette triple référence me conduit à dresser un triple constat.

Le projet de budget pour 1980 ne tient pas compte du Plan, puisque, je le répète, le retard est accentué. Mais peut-être le Plan n'est-il plus une « ardente obligation ». Il ignore tout autant les appels du Parlement et, notamment, des rapporteurs. Ceux-ci n'ont pas été entendus. Il ne tient pas compte non plus des conseils régionaux, qui, pour certains d'entre eux, comme ceux de la région du Nord, de la Picardie ou de la Haute-Normandie, étaient prêts à consentir des efforts considérables pour contribuer aux réalisations indispensables au développement interrégional. Il fait fi des engagements pris devant l'Assemblée nationale. Enfin, il ne respecte pas les orientations définies par le Président de la République lui-même. Car je rappelle que si, à Dijon, le chef de l'Etat avait déclaré qu'il fallait donner une priorité à la liaison Rhin—Rhône, il avait ajouté qu'elle ne devait pas pour autant exclure la réalisation des autres projets de mise à grand gabarit nécessaires à l'économie nationale. D'une façon générale, avait-il affirmé, il faut augmenter l'effort global de la nation pour les voies navigables.

Que doit-on, dans ces conditions, conclure, monsieur le ministre, quand on rapproche les propositions qui nous sont faites en matière de voies navigables de ce que vous et vos collègues ne cessez de rappeler sur un certain nombre de thèmes connus ?

On nous dit : « Il faut économiser l'énergie. » Et le seul moyen de transport qu'on écarte est le plus économique en énergie. La comparaison avec la route et le chemin de fer le prouve.

On nous dit : « Il faut protéger l'environnement. » Or quel est le moyen de transport qu'on néglige si ce n'est celui qui provoque le moins de nuisances et qui est même chanté par les poètes et les compositeurs de chansons à succès ?

On nous parle de la compétitivité des entreprises, mais on écarte le moyen de transport qui assure les liaisons les plus économiques pour les produits pondéreux.

On nous parle de l'Europe, mais on décide, par ce budget et la non-exécution du Plan, que la France restera coupée de ses voisins de l'Europe occidentale. Demain, ou après-demain Marseille sera peut-être reliée à l'Europe occidentale, mais Paris, le Nord et a fortiori la Haute-Normandie ne le seront pas.

On nous parle d'aménagement du territoire, mais, par un tel budget, confirmant les autres, vous renoncez à assurer un véritable « hinterland » aux ports de Rouen et du Havre. Vous gênez la reconversion de la région Nord-Pas-de-Calais, dont on connaît les efforts pour assurer son équipement dans le domaine des transports par voies navigables. On renonce au développement de l'économie picarde, qui, pourtant, a déjà quelques

implantations industrielles solides, et au développement de la région Champagne-Ardenne. On maintient l'Île-de-France, cette grande agglomération, coupée des autres régions qui sont pourtant complémentaires de son économie et par conséquent essentielles au développement de l'économie nationale.

On nous parle de choix budgétaires, mais quelle est la rentabilité des investissements pour lesquels la nation a déjà fait des efforts considérables ? On a mis la Seine à grand gabarit, mais elle se termine en cul-de-sac à Compiègne, et demain à Nogent-sur-Seine. On a créé le canal de Dunkerque à Valenciennes, mais il est coupé de la région parisienne, de la région picarde et de la Belgique.

Ainsi, tout cet effort n'est pas rentabilisé parce qu'on conduit une politique à courte vue, je ne dirai pas à la petite semaine, mais « au petit Plan » — encore qu'on puisse difficilement parler de planification quand on a un Plan entier de retard.

Il suffirait, monsieur le ministre, de cent kilomètres à grand gabarit pour qu'enfin les efforts qui ont été réalisés sur la Seine et sur l'Oise jusqu'à Compiègne permettent de relier l'ensemble de la Haute-Normandie et de l'Île-de-France au Nord-Pas-de-Calais, de favoriser l'aménagement du territoire en Picardie et de réaliser complémentarément sur Compiègne—Reims la première tranche de Seine—Est. En effet, il est indéniable qu'on ne pourra engager la tranche de Seine—Est que lorsque celle de Seine—Nord sera réalisée.

Monsieur le ministre, vous allez nous présenter prochainement un projet de loi concernant la liaison Rhin—Rhône. Oui, il faut réaliser cette liaison. Mais, pour cela, servons-nous des crédits de l'aménagement du territoire, recourons aux possibilités de financement offertes par un relèvement de la redevance payée par E. D. F. à la Compagnie nationale du Rhône, ce qui permettrait d'éviter un appel massif aux fonds de l'Etat.

Mais il faut que cette liaison Rhin—Rhône soit réalisée très rapidement. Si on attend dix, quinze ou vingt ans pour mettre en place cette liaison, les Allemands nous auront précédé en achevant l'axe Rhin—Main—Danube. Peut-être parlera-t-on, dans quinze ans, d'un scandale dû aux gaspillages des crédits de l'Etat investis dans une réalisation peut-être intéressante, mais qui sera devenue inutile. Ce sera d'autant plus grave que, d'ici là, les régions du Nord-Pas-de-Calais, de Champagne-Ardenne, de Picardie, de Haute-Normandie et peut-être de l'Île-de-France connaîtront des difficultés, car elles n'auront pas de liaison à grand gabarit les unes avec les autres. On aura dépensé trop tard de l'argent pour une réalisation devenue inutile et on aura aggravé la situation économique et sociale. Dieu sait que, dans la conjoncture actuelle, cette réflexion mérite qu'on s'y penche davantage qu'on ne semble l'avoir fait en nous présentant l'actuel budget des voies navigables. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. le président. La parole est à Mme Porte.

Mme Jeanine Porte. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'augmentation de 13 p. 100 seulement du budget de la marine marchande montre bien que le Gouvernement ne prévoit pas de dégager des moyens nouveaux pour ce secteur important de l'économie nationale.

Ce budget s'inscrit dans le cadre général d'un budget d'austérité, marqué par le chômage et l'inflation. En même temps, avec les banquiers de l'emplacement, vous mettez en cause le pouvoir d'achat des marins, des officiers, des retraités, les contraignant ainsi à passer à l'action. Leurs luttes témoignent du malaise profond dont souffre le pays et de la nocivité de votre politique.

Du haut de cette tribune, nous saluons la lutte des gens de mer, des marins français. En défendant leurs conditions de vie et de travail, en défendant leur emploi, ils défendent l'intérêt national. Car, monsieur le ministre, il n'est pas de l'intérêt national de mettre en cause la vocation maritime de la France et, avec elle, notre indépendance nationale.

Vous le savez bien, depuis des années, vous procédez au démantèlement de notre flotte en vendant, en désarmant nos navires. Au 1^{er} juillet dernier, la flotte française ne comptait que 441 navires contre 525 en 1976, soit une diminution de 84 unités. Il s'agit donc d'un recul absolu, puisqu'il y a aussi un recul en tonnage.

Sur 63 navires sortis de la flotte au cours de la dernière période, 32 ont été vendus aux Grecs, aux Libériens, aux Panaméens.

Ainsi votre politique maritime consiste à affaiblir le pavillon français et à conforter les pavillons de complaisance que vous prétendez combattre. Sur ces 63 navires, 13 appartenaient à la Compagnie générale maritime, la C. G. M.

A ce propos, je vous rappellerai, monsieur le ministre, que, lors du débat du 2 juin 1978, vous répondiez par la négative, avec beaucoup de vigueur, à cette question que je vous posais : « Est-il exact, monsieur le ministre, que la C. G. M. s'apprête à ramener sa flotte de 100 à 52 navires ? »

Tout démontre aujourd'hui que le plan d'entreprise de cet armement prévoit seulement un maximum de 52 navires pour 1982, soit une réduction de 14 navires. Tout montre que l'avenir est sombre pour notre marine marchande puisque, au 1^{er} juillet dernier, nous n'avions que 17 navires en construction.

La recherche du profit maximum a conduit les armateurs à des pratiques d'un autre âge en tentant de transformer le pavillon français en pavillon de complaisance, et cela avec votre appui.

M. le ministre des transports. Tout cela est faux, madame, et vous le savez fort bien ! Il n'y a eu aucune transformation.

M. Paul Balmigère. Mais vous n'écoutez pas Mme Porte, monsieur le ministre !

Mme Jeanine Porte. L'année dernière, aussi, monsieur le ministre, vous avez accordé des dérogations au groupe des Char-geurs réunis, par exemple, pour embarquer 156 marins du tiers monde à bord de trois paquebots de croisière : l'Azur, le Mermoz et le *Massalia*.

M. le ministre des transports. Pourriez-vous m'indiquer, madame, les noms des navires français passés sous pavillon de complaisance ?

Mme Jeanine Porte. Vous les connaissez très bien, monsieur le ministre. Mais permettez-moi de poursuivre mon intervention.

Ainsi, vous avez accordé des dérogations au groupe des Char-geurs réunis, par exemple, pour embarquer 156 marins du tiers monde à bord de trois paquebots de croisière : l'Azur, le Mermoz et le *Massalia*.

Des marins sont honteusement surexploités sous le pavillon du pays des droits de l'homme, monsieur le ministre, et c'est seulement la lutte énergique des marins et officiers qui vous a empêché d'étendre cette pratique moyenâgeuse à l'ensemble de la flotte battant pavillon français.

M. le ministre des transports. Mais il n'y a que ces trois-là !

M. Paul Balmigère. Mais écoutez donc, monsieur le ministre !

M. le ministre des transports. Mais c'est précisément parce que j'écoute...

M. Paul Balmigère. Mais, tout à l'heure, vous n'écoutez pas !

M. le président. Monsieur Balmigère, vous n'avez pas la parole !

M. Paul Balmigère. Je la prends !

M. le président. Certainement pas ! C'est votre collègue, Mme Porte, qui a la parole.

Madame, poursuivez votre propos.

Mme Jeanine Porte. Il semble que ce que je vous dis, monsieur le ministre, ne vous plaise pas beaucoup.

M. le ministre des transports. Je vous pose des questions, et vous vous appliquez, avec beaucoup d'énergie, à ne pas y répondre !

M. le président. Monsieur le ministre, si vous désirez interrompre Mme Porte, vous devez lui demander l'autorisation et, si elle accepte, je vous donnerai la parole.

Continuez votre intervention, madame Porte.

Mme Jeanine Porte. Je vous remercie, monsieur le président.

Ainsi, monsieur le ministre, rien dans votre budget ne laisse présager un changement d'orientation. Et je vous interroge à mon tour : n'est-il pas question de vendre les deux cargos polyvalents, *Joliette* et *Frontenac*, qui assurent la ligne Marseille—Antilles ?

Cette politique rétrograde et antinationale coûte cher à la France, aux marins et aux officiers. De 1975 à 1978, les marins ont perdu 2 458 postes de travail, soit 4 000 emplois. Par rapport au plan de développement, 6 000 emplois font défaut et 1 500 marins et officiers sont actuellement en chômage. Nous ne transportons pas même le tiers de nos échanges extérieurs par mer, ce qui entraîne un déficit de la balance des frêts de plus de deux milliards de francs.

Nous nous opposons à cette politique contraire à l'indépendance nationale. En réalité, dans le domaine maritime comme dans tous les autres, il s'agit d'accélérer la liquidation du pavillon national et la mise en place de transports maritimes euro-

péens « par une division internationale du travail où les pays de la Communauté — élargie, bien entendu — disposant d'une flotte nombreuse et puissante, prendraient en charge le transport du commerce extérieur des autres ». C'est un passage de l'intervention de M. le directeur de la marine marchande au cours d'un colloque sur les transports maritimes à l'heure communautaire, tenu à Marseille le 10 octobre.

Il est vrai que M. le directeur de la marine marchande a condamné une telle orientation. Mais nous sommes en mesure de révéler que ce danger existe bel et bien, et le Gouvernement, monsieur le ministre, ne peut l'ignorer. C'est en effet ce qui ressort des nouvelles dispositions que voudrait mettre en œuvre le vicomte Davignon suivant les orientations définies au sein de la Communauté économique européenne. En effet, ce plan de la Commission européenne, dit de « démolition-construction », porterait sur les trois années à venir.

Aujourd'hui, les armateurs européens veulent aller plus loin et plus vite, pour réaliser le plus de profits possible.

Pour cela, ils invoquent la crise, la demande inférieure aux capacités de production.

Pour répondre à leurs besoins, le plan Davignon prévoit d'accorder un soutien financier accru aux armateurs qui passeront commande, dans les chantiers européens, pour la construction d'un million de tonneaux de jauge brute de navires, mais à condition que ces armateurs démolissent deux millions de tonneaux.

Et l'on sait que M. Barre, Premier ministre, a déclaré en avril 1978 : « L'avenir de la France ne dépend pas des bateaux qu'elle construit à perte. Qu'est-ce qui est le plus important ? Avoir une marine marchande équipée si c'est plus rentable avec des bateaux construits à l'étranger ou s'épuiser à subventionner toute la construction navale française ? » Dès lors, on ne peut plus douter qu'on s'achemine, plan après plan, vers la liquidation de nos chantiers navals et de notre flotte nationale.

C'est bien ce que révèle le système préconisé par M. Davignon qui prévoit « une aide à l'armateur établi dans la Communauté passant commande d'un navire, à condition que cet armateur en fasse démolir deux ».

Cela veut dire que, si la France qui possède une puissance maritime de 11 millions 790 000 tonneaux de jauge brute démolit, par exemple, tout son potentiel naval, elle aura le droit de construire 6 millions de tonneaux, et obtiendra un financement par la C. E. E.

Cela veut dire que les pays, les armateurs qui démoliront le plus auront ensuite une flotte moderne et plus compétitive, suivant les lois des intérêts capitalistes. Selon ce plan, plus on démolit et plus le profit des armateurs augmente. La conséquence en est simple : ceux qui possèdent le plus de bateaux ont intérêt à démolir pour disposer ensuite d'une flotte moderne et compétitive, comme ils disent.

On voit bien que ce plan est bien pour les armateurs et les grandes firmes multinationales, qu'il va favoriser la flotte grecque, composée déjà de plus de 4 000 unités avec 53 millions de tonneaux de jauge brute, soit 70 p. 100 du tonnage total des flottes de la Communauté. La démolition de la moitié de sa flotte va permettre à la Grèce de reconstruire une flotte moderne et compétitive de plus de 2 000 unités. La flotte grecque est déjà et va devenir plus encore la première puissance maritime européenne.

Ainsi, la France, avec une flotte nationale dont la capacité ne cesse de se réduire, ne pourra même plus assurer ses échanges extérieurs par mer.

C'est extrêmement grave, monsieur le ministre, car c'est l'asphyxie de notre marine marchande, qui, même dotée de bateaux plus modernes, au bout du compte, ne sera pas concurrentielle par rapport à la Grèce.

C'est la perspective aussi, de nombreux licenciements, chez les marins et officiers. C'est l'asphyxie des activités portuaires déjà gravement atteintes. Sait-on par exemple que les dockers de Marseille, premier port de France, chôment quinze jours par mois ? Sait-on que Rotterdam assure déjà l'ensemble du trafic de tous les ports français ?

C'est le démantèlement à terme de nos chantiers de construction et de réparation navale, qui auront — qui ont déjà — des carnets de commandes vides, au bénéfice des chantiers européens, grecs, portugais, espagnols.

C'est déjà la liquidation de nos bureaux d'étude.

Tout le monde sait qu'un navire, c'est d'abord de la matière grise et qu'il faut un an d'étude pour le penser, le concevoir, le mettre sur plans. Tout retard pris aujourd'hui en ce domaine hypothèque gravement l'avenir.

C'est porter aussi un coup considérable à toutes les entreprises qui vivent des activités portuaires et navales et qui emploient des dizaines de milliers de salariés de l'industrie et du commerce.

Avec ce plan, vous vous orientez vers la suppression même de la notion de transport maritime national, avec la perte de notre indépendance nationale.

C'est à une telle France soumise à l'étranger que vous travaillez en organisant le redéploiement économique au bénéfice des firmes multinationales qui ont la haute main sur ce secteur d'activité!

Tout confirme donc que votre budget ne peut pas répondre aux besoins de notre pays.

Il faut absolument nous engager dans une tout autre direction. La seule voie qui s'impose et qui correspond aux nécessités profondes de notre pays et de notre économie est celle qui doit nous conduire à nous doter d'une flotte correspondant à nos besoins, pour assurer nos échanges et notre trafic maritime à 50 p. 100.

Cela suppose qu'on mette en chantier immédiatement des navires de commerce — vraquiers, porte-conteneurs, navires frigorifiques, isothermes, caboteurs et autres — et qu'on fasse à nouveau flotter le pavillon français en Méditerranée et sur les océans où les pavillons de complaisance ont pris sa place.

Tout commande qu'on exige des armateurs, qui bénéficient de fonds publics, qu'ils commandent leurs bateaux auprès de constructeurs français et qu'ils fassent naviguer leur flotte sous pavillon national.

Seule l'application de ces mesures permettrait le maintien en activité de nos chantiers navals, préserverait notre indépendance nationale.

Mais, aujourd'hui, il est un problème qui ne peut plus attendre : il s'agit des chantiers marseillais de réparation navale en cessation d'activité depuis le mois de septembre 1977.

Actuellement, il serait de nouveau question d'une reprise pour la fin de l'année aux chantiers Terrin. Mais pourquoi cette reprise n'a-t-elle pas encore eu lieu? D'autant que tout démontre que ces chantiers sont performants, de capacité et de renommée internationales. C'est ce que confirmait récemment M. le ministre du travail, le 4 octobre, à Marseille, en déclarant : « Si le France avait été réparé chez nous, il n'aurait pu l'être qu'aux chantiers Terrin... »

Quel aveu, quel gâchis insensé, quand on sait que le France pouvait assurer un million d'heures de travail de réparation, quand on sait comment se battent les travailleurs du Havre, de Marseille, pour sauver leurs chantiers! Aura-t-il fallu, monsieur le ministre, que la lutte des travailleurs marseillais prenne une dimension supplémentaire pour vous obliger à sortir du silence? Mais ces travailleurs ne doivent pas être trompés car, malgré les déclarations, rien aujourd'hui n'est encore réglé; aucune garantie ne leur a été donnée.

Monsieur le ministre, sur cette question, qu'en est-il exactement? Tous les travailleurs de la réparation navale marseillaise attendent votre réponse.

M. le président. Je vous prie de conclure, madame Porte.

Mme Jeanine Porte. Je conclus, monsieur le président.

Comment, dans ces conditions, monsieur le ministre, ne pas voir combien les marins, tous les salariés des activités navales et maritimes ont raison de lutter? Ils ont raison; nous les soutenons, et rien — ni déploiement de forces, ni répression — n'empêchera les élus communistes que nous sommes de continuer à leur apporter un soutien actif.

Avec eux, nous mènerons toutes les actions qui s'imposent pour la relance de ces activités navales, maritimes et portuaires si nécessaires à l'indépendance de notre pays.

Nous voulons une France souveraine et indépendante. C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous ne voterons pas votre projet de budget si contraire aux intérêts des travailleurs et de la France. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Voilquin.

M. Hubert Voilquin. Monsieur le ministre, bien que le budget du ministère des transports s'élève à plus de 35 milliards de francs, son augmentation — 11,6 p. 100 — est légèrement inférieure à celle du budget général de l'Etat.

Je note cependant avec satisfaction que, par rapport à 1979, les crédits pour 1980 destinés aux routes et à la circulation routière augmentent globalement de 16,6 p. 100 en autorisations de programme et que, hors charges d'infrastructures, l'Etat

consacrera à la sécurité et au contrôle des trafics plus d'un milliard de francs en 1980, soit une progression de 21,6 p. 100 par rapport à 1979.

Vous avez raison, monsieur le ministre, de considérer la sécurité sur nos routes comme une priorité avec, comme objectifs, de réduire à moins de 10 000 par an le nombre des accidents mortels. J'ai remarqué que, pour ce faire, on équipera 2 500 kilomètres de glissières de sécurité contre 1 300 en 1979.

Grâce à l'effort des communes, des départements et des régions s'ajoutant à celui de l'Etat, les points noirs sont peu à peu résorbés, les profils de nos routes modifiés, leurs normes améliorées et, en dépit d'un trafic sans cesse en augmentation, le nombre des tués et des blessés tend à régresser.

Mais, alors que l'on entreprend tous ces équipements à grands frais, alors que l'on impose des contraintes draconiennes de toutes sortes aux automobilistes, limitant uniformément la vitesse, imposant le port de la ceinture, vérifiant leur haleine, on laisse obstinément plantés au bord de nos routes ceux que je qualifierai du titre peu enviable de premiers assassins du pays : les arbres.

En 1977, 1 215 malheureux trouvèrent la mort dans des choes brutaux contre des arbres qui, s'ils font la gloire de nos forêts, n'ont plus rien à faire sur le bord d'axes modernes de circulation. Ils avaient été prévus au temps des diligences pour dispenser une ombre bienfaisante aux voyageurs marchant derrière le coche qui peinait dans les rudes montées. Qu'apportent-ils aujourd'hui aux automobilistes qu'éclaircit ce véritable mur vert de la mort? Des racines qui déforment la chaussée, des feuilles qui la rendent glissante, du givre qui tombe en couche épaisse et traîtresse.

La France ne manque ni de verdure ni de futaies, et il existe encore bien des talus, bien des friches, bien des délaissés que l'on pourrait boisier.

Il faut, monsieur le ministre, faire abattre ces arbres, les vendre un bon prix, et utiliser l'argent, oui, à la véritable amélioration des rives dangereuses. On peut, dans beaucoup de virages, remplacer le fossé par une canalisation couverte, à niveau, qui permettrait à l'automobiliste imprudent ou malheureux de se retrouver peut-être au milieu des vaches dans une pâture, ce qui est encore préférable au plus idyllique des paradis!

Un autre domaine important qui contribue au désenclavement, donc à la vie nos provinces, est celui de l'aviation civile. Sur ce point, monsieur le ministre, votre budget total ne laisse apparaître qu'une mince augmentation de 3,68 p. 100 en francs courants, ce qui est, en réalité, une régression.

Or les chambres de commerce et d'industrie, les conseils généraux, voire les conseils municipaux maintiennent obstinément, et souvent à grands frais, des lignes secondaires vitales quoique déficitaires, véritables cordons ombilicaux pour des régions d'accès difficile.

Nous souhaiterions que l'Etat nous vienne en aide en prenant, par exemple, à sa charge les contrôleurs aériens.

Par ailleurs, à la fin de cette année, la France sera dotée de 4 950 kilomètres d'autoroutes et de 1 660 kilomètres de routes à deux fois deux voies, soit 6 610 kilomètres contre 7 000 en Allemagne, 6 000 en Italie et 2 500 en Grande-Bretagne.

C'est là un effort gigantesque qui a été accompli, effort indispensable dans un pays moderne qui veut garder sa place parmi les premières nations industrielles du monde.

J'espère que les prévisions pessimistes du B. I. P. E. pour 1984 seront infirmées dans ce domaine. L'autoroute, c'est non seulement un instrument privilégié de l'aménagement du territoire — on s'en est rendu compte, par exemple, lors de l'achèvement de l'autoroute Paris—Lille, qui a donné un coup de fouet à la reconversion industrielle du Nord — c'est aussi une sécurité plus grande, avec six fois moins de tués pour un même nombre de kilomètres parcourus, une moindre fatigue dans la conduite et un gain de temps appréciable.

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez dit aux régions : « aidez-vous et l'Etat vous aidera ». La région lorraine vous a entendu et a considéré comme la priorité des priorités la réalisation de l'autoroute Dijon—Nancy, appelée aussi autoroute Lorraine-Bourgogne.

Sur la grande voie autoroutière d'Europe qui va d'Helsinki à Hambourg et de Hambourg à Nice, Rome ou Valence, il n'y a qu'un hiatus de 130 kilomètres entre Nancy et Dijon, un hiatus qui désempare les étrangers lors de la ruée vers le soleil, qui crée des bouchons inextricables à Neufchâteau ou à Langres et pénalise irrémédiablement le développement économique de notre région, si durement touchée dans le textile et la sidérurgie.

Je sais, monsieur le ministre, et je vous en félicite, que les travaux sont commencés au Nord et au Sud de Toul à Allain et de Montigny-le-Roi à Dijon. Mais je sais aussi que les cin-

quante-six kilomètres placés au milieu de cette autoroute, qui concernent la portion Allain—Montigny — dont la réalisation est absolument nécessaire — constituent toujours une tranche au conditionnel. La S. A. P. R. R. n'attend que votre feu vert pour réaliser les emprunts nécessaires; le conseil régional de Lorraine dispose de crédits votés et non utilisés; lui aussi attend la décision du Gouvernement pour poursuivre l'effort entrepris.

Connaissant votre dynamisme et certains que vous saurez tenir les promesses faites par les plus hautes autorités de notre pays, nous savons, en Lorraine, que ce doute sera bientôt levé et que cette immense arrière européenne, vitale, non seulement pour nos Vosges, mais pour la France, verra se fermer cette incompréhensible brèche.

Ayant connu les routes de France il y a seulement dix ans et les voyant aujourd'hui, je voterai votre budget car il est, malgré tout, celui de la continuité dans l'effort entrepris et il a su dégager à mes yeux les vraies priorités. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

M. Dominique Dupilet. Monsieur le ministre, permettez-moi de regretter à mon tour que l'ensemble des problèmes maritimes, ceux de la pêche en particulier, soient trop brièvement traités, en quelques minutes seulement, à l'occasion de la discussion budgétaire.

Les rapporteurs, MM. Deavers et Duroméa, ont souligné certains progrès, mais regretté aussi diverses insuffisances.

Pour ce qui est de la pêche artisanale, nous constatons une reprise notoire et intéressante. A notre avis, il conviendrait d'élaborer une planification de nature à assurer un développement cohérent et continu de notre flotte. En effet, ne l'oublions pas, il faut veiller au renouvellement permanent de la flottille de pêche. Dans le quartier de Boulogne et d'Étaples, 55 p. 100 environ des navires ont dépassé les dix ans d'âge ?

Pour la pêche industrielle, l'analyse des comptes d'exploitation semble annoncer en 1979 une crise comparable à celle de 1975. Le prix du carburant en est pour une grande part responsable.

Dans ces conditions il apparaît de plus en plus difficile de maintenir l'outil de production sans que le Gouvernement accorde une aide substantielle.

N'y aurait-il pas, en la matière, à rechercher la possibilité d'utiliser du fuel « numéro 2 » au lieu du gasoil ? Certains armements l'expérimentent.

En outre, le vieillissement de la flotte s'accroît en dépit d'une commande dans le port de Boulogne. Elle sera opérationnelle en 1981.

Ainsi, dans le premier port de pêche de France, sur trente-neuf chalutiers de pêche industrielle, quinze navires, soit presque 40 p. 100, sont vieux de plus de dix ans; neuf navires, soit 23 p. 100 hélas ! ont plus de quinze ans.

Il convient d'assurer le renouvellement de la flotte le plus rapidement possible. Je pense que les recherches effectuées sur les types de navires doivent nous permettre de déboucher sur une solution.

Quant au problème de l'accès aux ressources et aux zones de pêche, les négociations de Bruxelles nous montrent, malheureusement, les difficultés auxquelles se heurte la France vis-à-vis de la Grande-Bretagne. Auprès de ce pays, le droit d'accès aux ressources doit être préservé, quitte à envisager des mesures de rétorsion.

Vous êtes partisan, je le sais, d'abord de respecter les règles de la Communauté, mais étant donné l'intransigeance de la Grande-Bretagne il faudra envisager d'autres mesures.

En effet, même si le secteur de la pêche ne représente qu'une faible partie de la production intérieure brute, il fait néanmoins vivre des régions entières. C'est pourquoi l'accès aux ressources doit être sauvegardé.

De plus, prenons garde de ne pas nous laisser entraîner dans une politique d'importations massives qui conduirait, à terme, à la disparition de nos marchés.

Déjà, en 1978, le port de Boulogne-sur-Mer a reçu, en fraise ou en stabilité, 101 262 tonnes de produits de la mer, soit une augmentation de 7 p. 100 par rapport à 1977, représentant 47,3 p. 100 du tonnage débarqué.

Maintenant, en tonnage, les importations correspondent à la production intérieure bouloonnaise. En revanche, elles lui sont largement supérieures en valeur, ce qui nous place dans une position de dépendance vis-à-vis de l'étranger et risque de créer des habitudes qui conduiront les vendeurs à s'adresser directement aux producteurs d'autres pays.

Bien que conscients des dispositions gouvernementales pour développer les zones de pêche, en Mauritanie et aux Kerguelen, nous ne devons pas ignorer, toutefois, les difficultés que présente la commercialisation de toute espèce nouvelle !

A l'aube de l'élargissement de la Communauté européenne à l'Espagne, à la Grèce et au Portugal, trois pays candidats, il est grand temps de considérer ce qu'est notre « Europe bleue » et de concevoir enfin une politique maritime communautaire cohérente.

Il s'agit de découvrir et de définir un nouvel ordre maritime équitable au sein duquel la France trouverait sa juste place.

Les socialistes ont posé des conditions préalables pour la négociation sur l'adhésion de l'Espagne. La première d'entre elles est la détermination d'une période transitoire d'au moins dix ans autorisant les adaptations nécessaires et la mise en place de mécanismes de sauvegarde, sur une base de réciprocité, dans le respect des procédures communautaires.

Vient ensuite l'acceptation pleine et entière par l'Espagne des traités et des décisions communautaires intervenus en matière de pêche depuis l'entrée en vigueur des traités.

Je rappelle également l'insertion de la négociation sur la pêche dans la négociation globale et l'élaboration d'une politique communautaire de la pêche en Méditerranée.

Enfin, à cause de la Grèce, plus particulièrement, il conviendra d'harmoniser les législations sociales, étant donné l'existence de nombreux navires sous pavillon de complaisance dans ce pays.

Il faut que ces négociations soient l'occasion pour notre pays de prendre enfin conscience du rôle qu'il peut jouer. Elles doivent nous inciter à élaborer une véritable politique maritime — que nous, socialistes, réclamons sans relâche.

Cependant toutes ces difficultés techniques ne doivent pas nous conduire à oublier les dures conditions de travail des marins pêcheurs. A cet égard, que penser de la volonté des armateurs de réduire chaque équipage de navire industriel de trois matelots ? Monsieur le ministre, nous sollicitons votre arbitrage dans la lutte des travailleurs de la mer pour la sauvegarde de leur emploi.

En effet, le moment n'est-il pas venu d'entreprendre une action sociale rigoureuse de nature à améliorer enfin les conditions de vie et de travail, afin d'inciter les jeunes à exercer la profession de marin ?

Pour terminer, j'appelle votre attention sur l'attitude de l'armement français vis-à-vis du trafic transmanche, dont le taux annuel de progression atteint environ 10 p. 100.

Ce type d'activité est fondamental pour le maintien et la création d'emplois portuaires susceptibles de déboucher sur un développement économique régional appréciable. Il conviendrait donc de ne pas abandonner ce secteur.

Or telle ne semble pas être la politique de la S. N. C. F. qui se conduit, en l'occurrence, comme un très mauvais armateur : alors que les compagnies anglaises continuent à investir dans de nouveaux bateaux, la S. N. C. F. ne renouvelle plus ses navires. Une seule commande de car-ferries sous pavillon français a été annoncée.

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

M. Dominique Dupilet. Je vais terminer, monsieur le président, mais il me semble que vous avez témoigné de quelque indulgence envers les autres orateurs, monsieur le président !

M. le président. Ah non !

M. Dominique Dupilet. Périodiquement, des bruits courent de désengagement de la S. N. C. F. de la liaison transmanche. Cette année encore, le T. C. I., à Dunkerque, n'a été sauvé que grâce à une subvention de l'établissement public régional.

Sur six armements français, deux sont d'ores et déjà passés entièrement sous contrôle britannique. Entre les quatre autres armements — la S. N. C. F., la *Truck Line*, dont l'actionnaire majoritaire est la C. G. M., la B. A. I., subventionnée largement par la région Bretagne, les chambres d'agriculture, de commerce et d'industrie, et Schiaffino attiré à Dieppe, par le président de la chambre de commerce — on observe une concurrence sauvage : à plusieurs reprises les liaisons de Schiaffino à partir de Dieppe ont été suspendues.

Il est donc nécessaire de réagir pour ne pas laisser le monopole du trafic transmanche aux Anglais.

Devant cette situation, et sans prétendre dès à présent concilier toutes les parties en présence, nous pensons qu'une véritable politique pour le trafic sur la Manche devrait demain revêtir un caractère de service public.

Cette politique suppose la création d'une société nationale transmanche qui regrouperait l'armement naval S. N. C. F., *Truck Line ferries* et la B. A. 1., où des fonds publics sont engagés.

Parallèlement, il faut mettre en œuvre toute une politique des lignes en concordance — ce n'est nullement le cas actuellement — avec les ports et leurs politiques de développement.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Je vais conclure immédiatement, monsieur le président, je vous le promets.

M. le ministre des transports m'autorisera sans doute à continuer quelques instants, car j'ai encore deux observations à lui présenter.

La rationalisation des équipements navals et des équipements portuaires...

M. le président. Non, mon cher collègue, il n'appartient pas au ministre de vous autoriser à poursuivre au-delà du temps de parole qui vous a été imparti. Il est là pour vous écouter, ainsi d'ailleurs que vos collègues.

M. Dominique Dupilet. Ils m'écoutent avec intérêt, je le constate.

M. le président. Oui, mais je vous ai invité à conclure !

M. Pierre Mauger. Si les députés ne peuvent plus s'exprimer ici, où pourront-ils donc le faire !

M. Dominique Dupilet. Avec la société d'économie mixte dont j'ai parlé, monsieur le ministre, une convention serait passée et un cahier des charges établi à l'exemple du contrat conclu avec la S. N. C. M.

Telles sont les quelques remarques, trop brèves, hélas, que je tenais à présenter et je regrette, pour finir, que ne soit pas inscrit à l'ordre du jour un grand débat sur l'avenir de la marine !

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Dominique Dupilet. Et pourtant le développement de notre marine est lié à l'avenir de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. Mes chers collègues, je suis le premier à regretter d'être obligé de vous rappeler le moment où vous avez dépassé le temps de parole qui vous était imparti.

Mais le débat budgétaire a été organisé, vous ne l'ignorez pas, pour la journée comme pour la nuit. Or tout dépassement du temps de parole retarde d'autant la fin de la discussion. En outre, il porte atteinte à l'égalité du droit d'expression entre les groupes politiques de l'Assemblée.

Je m'efforce de ne pas me montrer trop sévère, mais tout de même : quand un orateur double son temps de parole, je suis bien obligé de le lui signaler.

La parole est à M. Mauger.

M. Pierre Mauger. Longuement, j'espère ! (*Sourires.*)

M. le président. Vous disposez de cinq minutes.

M. Pierre Mauger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, au moment où nous abordons la discussion du budget de la marine marchande, nous pouvons nous demander si le Gouvernement a bien mesuré la gravité des problèmes de la mer et s'il a bien pesé leur poids pour un avenir assez proche.

Or selon plusieurs études sur la « démographie galopante » dans le monde et sur les possibilités susceptible d'offrir l'aquaculture dans les années futures pour nourrir l'ensemble de la population du globe, nous nous rendons compte que l'avenir des populations et leur survie dépendent de la mer, aussi bien pour ce qui concerne la matière vivante, c'est-à-dire le poisson et les algues, que les matières inertes — les matières premières sous-marines.

Certes, me répondra-t-on, mais le Gouvernement, contrairement à ce que l'on pense s'est déjà préoccupé des choses de la mer : j'en accepte pour preuve la création de la Mission de la mer présidée par M. Aymar Achille-Fould et du grand Conseil de la mer présidé par M. Olivier Guichard.

M. le président. Monsieur Mauger, vous pouvez ralentir quelque peu votre débit !

M. Pierre Mauger. Monsieur le président, il faudrait savoir. Vous êtes pressé ou non ! (*Rires.*)

M. le président. Mon cher collègue, si vous souhaitez que le ministre des transports et vos collègues vous comprennent, il est de votre intérêt de parler un peu plus lentement. (*Sourires.*)

M. Pierre Mauger. Bref, c'est la quadrature du cercle. (*Sourires.*)

Aussi intéressants que soient ces deux organismes, la Mission de la mer et le Grand Conseil de la mer, ils ne semblent

être que des instances de réflexion et de proposition. Certes, les réflexions et les propositions sont toujours très intéressantes, mais leur mise en œuvre l'est bien davantage.

Or pour mettre en œuvre, des moyens sont nécessaires. Quels sont ceux de la Mission de la mer ? Et ceux du Grand Conseil de la mer ? Je n'affirmerai pas qu'ils sont nuls, mais en tout cas ils sont sans commune mesure avec l'importance de la mission qui leur est confiée.

En réalité, ce qu'il faudrait, ce n'est pas un organisme pour la marine marchande, rattaché aux transports, mais un vrai ministère de la mer avec un budget propre qui lui permettrait de lancer les actions indispensables.

J'ai tenu, en guise de préambule, à avancer cette proposition qui me paraît essentielle car nous n'arriverons pas à résoudre les problèmes posés et à régler les difficultés de la situation actuelle si nous ne possédons pas un ministère spécialisé dans les problèmes de la mer.

Cela dit, je vous entretiendrai maintenant d'une question plus ponctuelle relative à la pêche artisanale.

En Vendée, la crise générale sévit comme partout ailleurs. Nous déplorons des fermetures d'usines et d'ateliers.

Or, si la pêche artisanale n'a pas trop souffert jusqu'à présent, il reste que le nombre des navires, des marins et des usines de conserves diminue. Il faut donc enrayer ce processus en commençant par maintenir la flotte de pêche qui, comme chacun sait, a le mérite de conserver une activité économique tout au long de l'année.

En effet, notre flotte vieillit, et il est impératif de la renouveler en navires neufs et performants. Certes, ce renouvellement est déjà commencé, mais il est indispensable de le poursuivre pendant plusieurs années de façon à régénérer toute la flottille et à conserver le niveau de l'emploi à bord des navires comme à terre.

A ce sujet, permettez-moi de vous rappeler que pour un marin qui navigue, on compte trois personnes qui travaillent pour lui à terre.

Or, dans la zone littorale vendéenne, il faut bien le reconnaître, nous vivons de la mer, c'est-à-dire de la pêche, du tourisme maritime et des professions qui s'y rattachent. Donc, pour maintenir cette activité, il convient non seulement de construire des navires, mais aussi de réduire le coût d'exploitation de l'entreprise maritime.

A cet égard, il faut signaler que le prix du carburant pèse de plus en plus lourd dans les comptes d'exploitation des bateaux. L'aide de l'Etat, fixée à 10,50 francs l'hectolitre, n'a pas été revalorisée depuis trois ans, alors que le prix du gas-oil a plus que triplé.

D'ailleurs, ne nous leurrions pas : le prix des carburants va continuer de s'élever. Il est donc urgent de reconsidérer l'aide au carburant, essentielle pour la maintenance de nos pêches artisanales.

Un autre facteur influe sur les pêches vendéennes : ce sont les « effets » communautaires ! Depuis plus de deux ans, la Grande-Bretagne bloque toute réglementation en ce domaine. Elle espère bien, par son attitude, contraindre les pêcheurs européens à abandonner ses eaux qui renferment environ 70 p. 100 des ressources de poissons de la Communauté économique européenne.

D'ailleurs, une dizaine de chalutiers sables vont pêcher la langoustine et le poisson près des côtes anglaises. Ils courent donc le risque d'être arraisonnés à tout moment puisque les Britanniques ont augmenté unilatéralement les maillages des chaluts.

En l'occurrence, le dessein des Anglais est clair : il consiste à éliminer les autres pêcheurs de la Communauté, ce qui est contraire au traité de Rome. Si le Royaume-Uni parvenait à ses fins, les conséquences en seraient énormes pour les pêcheries du golfe de Gascogne.

En effet, tous les chalutiers français viendraient alors pêcher dans le golfe et les stocks de poissons et de langoustines ne résisteraient pas bien longtemps à un effort de pêche plus intensif que l'effort actuel.

Il est donc indispensable que le Gouvernement français oblige la Grande-Bretagne à respecter l'acte d'adhésion au Marché commun. Sinon l'équilibre réalisé, grâce à l'éviction des Russes et à la réduction de l'effort de pêches des Espagnols dans le golfe de Gascogne, serait remis en cause.

Je connais, monsieur le ministre, votre volonté dans ce domaine. Vous nous l'avez déjà affirmée à l'Assemblée nationale la semaine dernière. Je vous rappelle simplement la situation pour vous confirmer sa gravité et vous demander d'être ferme sur ce point à Bruxelles, comme vous nous l'avez promis.

Puisque nous en sommes aux problèmes communautaires, j'appelle votre attention sur l'article 117 du traité, qui traite de l'harmonisation des charges sociales. Cet article a été jusqu'à présent considéré comme un vœu pieux.

Les entreprises maritimes françaises demandent que vous interveniez afin qu'il soit réellement appliqué, car elles payent de lourdes charges sociales. Dans la concurrence actuelle, elles sont donc handicapées par rapport à leurs partenaires étrangers.

S'agissant toujours des affaires communautaires, il est important que la C.E.E. maintienne la limitation du nombre des licences de pêche attribuées aux Espagnols. En effet, pour défendre la marine de pêche française, il convient de préserver les stocks de poissons de fond sur nos côtes et donc de limiter les possibilités de pêche.

Pour préserver ces stocks de poissons de fond, il existe encore une autre méthode qui consiste à encourager la pêche de surface, celle des anchois, des sardines, des maquereaux ou des germons, mais, bien entendu, pour en arriver là, il faudrait aussi encourager les patrons pêcheurs par des aides financières. Surtout, il serait nécessaire de leur assurer l'écoulement de leur production, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement, en particulier pour les anchois.

Bien entendu, un effort de recherche serait également indispensable à accomplir, en liaison avec les professionnels : il ne semble pas que l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes dispose toujours de tous les moyens financiers qui lui seraient nécessaires pour étudier la pêche sous tous ses aspects.

Pour résumer mes observations et les divers problèmes que je viens de soulever, permettez-moi d'avancer quelques propositions.

Premièrement, je propose que l'Etat crée un gazole pêche grâce à une aide spéciale qui pourrait ramener le prix du carburant à un niveau acceptable, avec indexation automatique des augmentations due à l'inflation.

De plus, l'Etat devrait inciter à l'acquisition d'équipements pour économiser l'énergie — il pourrait les subventionner dans le cadre du plan de relance.

Deuxièmement, pour le renouvellement de la flotte, je demande le maintien des aides à leur niveau actuel et le maintien de la commission du plan de relance statuant sur les investissements de la pêche artisanale en relation étroite avec le Crédit maritime mutuel.

Troisièmement, pour l'armement coopératif, je signale que l'E.N.I.M. oblige actuellement ses entreprises coopératives à couvrir socialement les équipages pendant une période de quatre mois en cas de maladie ou d'accident, alors que cette même règle n'est appliquée qu'aux armateurs de navires de plus de 50 tonneaux. Il faudrait appliquer la même règle aux armements coopératifs.

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

M. Pierre Mauger. La fin arrive, monsieur le président. (Sourires.)

Quatrièmement, pour les coopératives d'avitaillement, il serait nécessaire d'étudier, de mettre au point et de déposer au Parlement un projet de loi complétant la réforme intervenue en 1975 pour le Crédit maritime.

Ce projet devrait permettre à l'ensemble de la coopération maritime de s'organiser en relation étroite avec le Crédit maritime mutuel sur le modèle ou, du moins, dans l'esprit, de ce qui fut fait pour organiser la coopération agricole avec le Crédit agricole.

Cinquièmement, pour la transformation des produits de la mer, il faut absolument associer la profession maritime aux travaux conduits actuellement dans le secteur agro-alimentaire.

Sixièmement, enfin, pour le Crédit maritime mutuel, il conviendrait que la dotation du F.D.E.S. prévue pour 1980 soit augmentée afin de tenir compte de l'inflation.

De plus, pour la collecte de l'épargne, le Crédit maritime mutuel devrait être autorisé à pratiquer les mêmes formules que les réseaux concurrents, je pense aux livrets A des caisses d'épargne ou aux livrets bleus du Crédit mutuel.

Actuellement, seuls les crédits F.D.E.S. sont désencadrés. Il paraîtrait opportun que tous les crédits bénéficiant de l'aide de l'Etat, et donc considérés comme prioritaires, aient droit aux mêmes avantages.

Telles sont, monsieur le ministre, les propositions que je tenais à formuler pour la protection et le développement de la pêche artisanale.

M. le président. Je vous invite à conclure, monsieur Mauger !

M. Pierre Mauger. Pour terminer, je vous entretendrai d'un sujet très grave qui a trait à la Société nationale de sauvetage en mer.

M. le président. Mon cher collègue, ce n'est plus possible !

M. Pierre Mauger. Ne me dites pas que vous êtes contre la Société de sauvetage en mer, monsieur le président ! (Rires.)

Chaque année, je repose la question, monsieur le ministre. J'insisterai de nouveau cette année. Il suffit d'avoir assisté au spectacle d'une mer en furie pour savoir combien il faut de courage, de volonté et d'amour de son prochain pour affronter les éléments déchainés !

Je vais me résumer, monsieur le président, car si je m'étendais sur le sujet, je n'en aurais pas fini. (Sourires.)

Cette année, je constate que les frais de fonctionnement et d'investissement n'ont pas varié par rapport à l'année dernière. En francs constants, ils ont donc été réduits de 10 p. 100. On sait bien quels ont été les effets de l'inflation en 1979.

Il est affreux de devoir résumer toute une page en deux phrases !

M. le président. Concluez, je vous en supplie ! (Sourires.)

M. Pierre Mauger. Le nombre des missions de la Société de sauvetage en mer, loin de diminuer, s'est encore accru du fait du développement de la navigation de plaisance. Il convient donc, monsieur le ministre, que vous augmentiez les crédits de la Société.

Certes, je le sais fort bien, la situation économique de la France est difficile. On ne peut pas faire n'importe quoi.

Toutefois, puisque le projet de loi de finances a prévu de doubler pratiquement les droits de francisation et de navigation pour les bâtiments de plaisance, je suggère que les crédits ainsi obtenus, estimés à environ 34 millions de francs, soient partiellement affectés à la Société nationale de sauvetage en mer qui disposerait alors de ressources régulières lui permettant de poursuivre la mission de salut public qu'elle a menée à bien jusqu'à présent.

M. Guy Guermeur. Excellente décision !

M. Pierre Mauger. En agissant ainsi, vous répondriez exactement au conseil que vous a donné la Cour des comptes le 9 mai 1972.

Elle vous suggèrait alors, en effet, de trouver de nouvelles procédures de financement pour les investissements de la Société nationale de sauvetage en mer en vue de la doter de ressources régulières lui permettant d'établir un programme pluriannuel d'équipement, de le réaliser en toute sécurité et d'assurer ainsi le bien-être et la défense de nos populations maritimes. (Applaudissements sur les bords du rassemblement pour la République.)

Avouez que j'ai battu un record, monsieur le président !

M. le président. Mon cher collègue, vous avez parlé exactement onze minutes, alors que vous étiez inscrit pour cinq minutes. Etant donné la vitesse de votre débit, cela équivalait à un discours de vingt minutes. (Sourires.)

La parole est à M. Colombier.

M. Henri Colombier. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, en dépit de mon inexpérience de la tribune, je m'efforcerai d'être bref tout en parlant lentement ! (Sourires.)

Je consacrerai mon intervention aux problèmes portuaires.

Tout au long du premier semestre de cette année, l'activité portuaire a été très gravement perturbée par des mouvements de grève. Actuellement, de-ci, de-là, de nouvelles revendications sont mises en avant. Elles entraînent de nouveaux arrêts de travail.

Nos ports sont aux mains d'une organisation syndicale qui, possédant un monopole sur l'embauche, abuse de sa situation pour obtenir des salaires, des horaires et des conditions de travail qui conduiraient à la faillite n'importe quelle entreprise industrielle.

Il faut, monsieur le ministre, que le pays sache quel est le tonnage qui, en 1979, a ainsi échappé aux ports français, au profit d'autres ports, italiens, hollandais ou allemands.

Il faut que le pays sache que dans certains ports des bateaux n'ont pas été accueillis parce que des dockers ont refusé de faire des heures supplémentaires et que, bien que nous ayons à résoudre ensemble le grave problème de l'emploi, certains syndicats, par leur action, ne font que l'aggraver.

Faut-il remettre en cause le statut de 1947 ? Faut-il revenir sur des droits acquis qui sont devenus des privilèges ? C'est une réflexion à laquelle j'invite le Gouvernement.

Ma deuxième observation porte sur l'augmentation des dépenses en capital dans le budget que vous nous présentez. Comme le souligne le rapporteur spécial de la commission des finances, par rapport à 1979, les crédits destinés aux ports maritimes

pour 1980 sont stagnants : les autorisations de programme n'augmentent que de 0,40 p. 100, et les crédits de paiement augmentent à un rythme inférieur à la hausse des prix.

Cela signifie très clairement qu'en francs constants l'effort que consacre la nation à ses équipements portuaires diminue d'année en année.

Or les ports français devraient être en état, dans un climat de concurrence acharnée, de faire face à l'importante mutation en cours du commerce international.

Deux phénomènes inéluctables se produiront dans les années qui viennent.

D'une part, une augmentation très sensible en tonnage des produits importés ou exportés. Nous savons bien que seule une audacieuse politique d'ouverture au monde et en particulier vers les pays en développement peut maintenir en France un taux de croissance raisonnable.

D'autre part, la nature même des trafics est appelée à changer. On le voit déjà avec la diminution du tonnage des vrac liquides — essentiellement le pétrole — et l'augmentation du tonnage du charbon.

Les ports étrangers — européens en particulier — investissent. Nous risquons de prendre un retard que nous ne pourrions pas rattraper et de porter ainsi un grave préjudice à notre économie. Il faut faire des choix. Je souhaite, monsieur le ministre, que dans les prochains budgets, une priorité soit clairement donnée à notre commerce extérieur.

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Colombier ?

M. Henri Colombier. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur le député, je vous ai écouté, comme tous vos collègues, avec beaucoup d'attention.

A ce point du débat, je dois indiquer que c'est très volontairement que, cette année, les dotations pour les constructions portuaires n'ont pas été augmentées en valeur absolue et en francs constants. Pour quelles raisons ? La première tient à l'effort considérable qui a été accompli dans le passé. Il est bien évident que cet effort doit être poursuivi. Mais il ne peut l'être que si nos ports sont « fiables ». Or, dans ce domaine — et j'ai tout à fait apprécié la première partie de votre exposé — il faut reconnaître que notre activité portuaire souffre, si je puis dire, d'un manque de « crédibilité ».

La deuxième raison, que vous avez d'ailleurs implicitement signalée, est qu'il ne suffit pas d'avoir des installations de qualité. Encore faut-il qu'il y ait une organisation adaptée. Or cette organisation portuaire me paraît insuffisante. Je souhaite que tout au long de l'année 1980 tous les ports, autonomes ou non, puissent faire un effort considérable sur le plan de l'organisation. Car nous constatons — j'ai utilisé en commission ce mot peut-être malheureux — une sorte de « balkanisation » de la profession maritime qui pénalise l'effort. Il n'y a pas relativement à l'organisation de la fonction portuaire quelque chose d'équivalent à ce qui existe en matière d'investissements.

Mais vous avez tout à fait raison : il n'est pas possible de maintenir ce palier que constitue le budget de 1980. Néanmoins, il était nécessaire pour que les réformes que vous avez souhaitées ou que j'ai évoquées puissent être réalisées.

M. Henri Colombier. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir répondu à la fois à mes deux premières questions.

J'en viens à la troisième qui concerne, vous me le pardonnerez, la situation du port de Rouen que vous connaissez bien.

Depuis de nombreuses années, l'attention du Gouvernement a été appelée sur les inconvénients de la décision prise quant à la conteneurisation des bananes.

Au mois de février dernier, M. le Premier ministre vous a demandé de réunir toutes les parties intéressées, en métropole comme aux Antilles, et d'étudier les conséquences des mesures envisagées. J'imagine que des événements indépendants de votre volonté, ne serait-ce que le cyclone David, ont retardé la tenue des « tables rondes » que vous aviez promises.

Des questions essentielles restent posées. Je n'en évoquerai qu'une ici : quelle est la rentabilisation de la conteneurisation, si, comme il est souhaitable, l'économie antillaise, en particulier celle de la Guadeloupe, doit se diversifier, alors que la C. G. M. avançait des chiffres de 9 000 tonnes par semaine pour le trafic de la banane, soit pratiquement le double du trafic actuel ? Vous le savez, 22 p. 100 des salaires des dockers de Rouen dépendent du trafic bananier.

Mais il y a dans l'immédiat beaucoup plus grave. Le comité interprofessionnel de la banane dirige vers d'autres ports fran-

çais les bateaux qui transportent la production de la Colombie, du Honduras, du Cameroun ou d'autres pays. Plus un bateau ne remonte à Rouen et des licenciements ont été annoncés dans le personnel de la principale entreprise de transit. Je vous le dis très franchement : je considère que cette situation est intolérable et je vous demande instamment de bien vouloir m'indiquer les mesures que vous comptez prendre pour y mettre fin.

En particulier, il me semble indispensable que le groupement d'intérêt économique bananier soit autorisé à prélever sur le fonds alimenté par les plus-values dues au moindre coût des bananes d'Amérique centrale les frais supplémentaires qu'aurait à supporter les amateurs pour remonter jusqu'à Rouen. Certes, une telle décision dépend également de M. le ministre du budget, mais toutes les personnes intéressées par les activités du port de Rouen attendent une solution favorable dans les meilleurs délais.

Telles sont, monsieur le ministre, les considérations d'ordre général et particulier que je voulais vous soumettre. J'ai confiance en votre action, car je sais que vous mettez toute votre énergie à défendre, dans votre domaine, l'économie française. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'essayerai, aussi scrupuleusement que tous les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, de respecter les cinq minutes qui me sont imparties. (*Sourires.*)

Je céderai à la tradition, peut-être à la facilité : au lieu de parler du budget des transports dans son ensemble — je ne pourrais traiter ce sujet tant il est vaste — j'évoquerai quelques problèmes importants qui sont particuliers à la région dont je suis l'élu.

En effet, j'ai le sentiment qu'en évoquant les problèmes de la Basse-Seine ou ceux du port du Havre, je ne me place pas seulement sur un plan régional ou local, mais que j'aborde véritablement un aspect national de nos préoccupations.

Dans le passé, cette région a été très bien dotée. J'en profite pour vous remercier de nouveau, monsieur le ministre, de l'effort substantiel que vous avez consenti pour le port du Havre, en acceptant de financer dès cette année un dock flottant, instrument important de notre développement.

J'espère simplement que ces efforts ne seront pas compromis et que la rentabilité économique des équipements réalisés sera assurée.

Il faudra naturellement pour cela que cessent certaines actions démagogiques, irresponsables et dangereuses pour l'image de marque internationale de nos ports. Je pense spécialement aux actions engagées cet été, et notamment à ce navire qui est malheureusement devenu maintenant étranger et qui a été pris en otage, non pour défendre l'emploi dans la région du Havre, mais pour d'autres raisons exclusivement partisans.

M. Henri Colombier. Très bien !

M. Antoine Rufenacht. Ce fut là une action contraire à l'intérêt de la région du Havre et de notre pays.

Monsieur le ministre, s'agissant des crédits portuaires, je rappellerai, comme l'a fait à l'instant M. Colombier, leur insuffisance.

Vous savez que malheureusement les crédits pour 1980 sont plafonnés en valeur absolue. Je regrette pour ma part que nous ne puissions pas financer cette année un certain nombre d'équipements ainsi que des travaux d'entretien indispensables pour notre port.

Je veux également appeler votre attention sur la taxe professionnelle, bien que cela ne vous concerne pas directement. Vous savez que le Parlement a envisagé d'assujettir les ports maritimes à la taxe professionnelle à un taux réduit. Ce n'est qu'une simulation, mais le risque existe. Il faut demeurer vigilant. Nos ports affrontent la compétition internationale et ils ne doivent pas être pénalisés par une fiscalité qui diminuerait leur compétitivité vis-à-vis des ports étrangers.

Je voudrais également évoquer brièvement les taxes phytosanitaires qui pèsent sur certains ports français, notamment sur celui du Havre, et qui les rendent moins concurrentiels que ceux d'Anvers ou de Rotterdam, par exemple. N'assistet-on pas, sur certaines matières premières, à des détournements de trafic au profit de ports étrangers ?

Telles sont brièvement exposées les remarques que je voulais faire sur les ports.

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Rufenacht ?

M. Antoine Rufenacht. Volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Les problèmes du port du Havre ont été évoqués par plusieurs orateurs.

Sans vouloir privilégier ce port par rapport aux autres, je rappelle que, ce matin, M. Dupoméa, présentant les conclusions de sa commission, a invité le Parlement à voter les crédits de la marine marchande, non sans les critiquer toutefois; que Mme Porte, cet après-midi, nous a indiqué qu'elle soutiendrait de toutes ses forces l'action communiste entreprise dans la lutte menée au Havre; que M. Colombier a parlé, lui aussi, de la situation particulière de ce port du Havre et que vous-même, monsieur le député, venez de vous interroger sur sa « crédibilité », sa « fiabilité ».

Il y a là quelque chose d'extrêmement grave.

Si les conseils ou les suggestions de Mme Porte et de ses amis communistes étaient suivis, il ne servirait à rien d'investir, car nous assisterions à des détournements de trafic constants.

Un port, c'est un ensemble de services. Vous en êtes parfaitement conscient, monsieur le député, puisque, avec une énergie doublée d'efficacité, vous êtes intervenu pour que le port du Havre soit doté d'un dock flottant, de façon que la réparation navale puisse s'y développer.

Le service de la réparation navale viendra certes compléter fort utilement l'activité de ce port, mais il est bien évident que son activité maritime, son activité commerciale sont essentiellement fonction de sa disponibilité. Or ce qui s'est passé à plusieurs reprises est à incontestablement nu à son image de marque. J'ai pu m'en rendre compte au Havre même, mais aussi et surtout lors des visites que j'ai effectuées dans un certain nombre de ports étrangers qui ont bénéficié de ces détournements de trafic.

C'est dire que la « crédibilité » d'un port est d'abord fonction de son aptitude à offrir des services. Bien sûr, il faut compléter l'équipement existant. Mais l'année 1980 permettra de faire une expérience de « crédibilité » car ce port a besoin sur le plan international d'affirmer sa puissance et sa disponibilité.

Voilà ce que je voulais vous dire, monsieur le député, en m'exécutant de vous avoir interrompu. Il ne suffit pas de résoudre les problèmes de taxes que vous avez évoqués. En liaison avec mes collègues de l'économie, du budget et de l'agriculture j'examinerai d'ailleurs ces points. Mais n'oublions pas le problème crucial, celui de l'aptitude d'un port à offrir ses services non seulement aux armements français, mais aux armements étrangers, car ceux-ci auront tendance à se détourner des ports français s'ils trouvent ailleurs un service plus efficace et s'ils perdent moins de temps. Problème de fond dont il faut être conscient. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. Guy Guerneur. Il faut exporter la C. G. T. !

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Rufenschacht.

M. Antoine Rufenschacht. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir rappelé que les ports en général, et celui du Havre en particulier, faisaient l'objet d'une compétition internationale. Et lorsqu'on veut être compétitif, il faut s'en donner les moyens et ne pas engager certaines actions absurdes.

Avant de conclure, j'évoquerai brièvement une question qui, vous le savez, me tient particulièrement à cœur, celle de l'achèvement de l'autoroute de Normandie, et plus précisément de la liaison entre l'autoroute de Normandie et l'agglomération du Havre.

Il s'agit d'une bretelle assez courte, d'une quarantaine de kilomètres. Les crédits sont quasiment en place grâce aux efforts que sont prêts à consentir la chambre de commerce sur les excédents du pont de Tancarville, le département et la région ainsi que, sans doute, la société de l'autoroute de Normandie. Dans ces conditions, l'Etat pourrait réaliser, avec des crédits peu importants et, si je puis dire, à bon compte, les quarante kilomètres de liaison autoroutière qui permettraient ainsi au deuxième port français d'être relié directement à notre ensemble autoroutier.

Il s'agit là, incontestablement, d'une priorité et je souhaite, monsieur le ministre, que vous usiez de votre autorité pour accélérer les procédures et faire en sorte que cet équipement indispensable à notre région soit enfin rapidement réalisé.

Des efforts très grands ont donc été consentis par votre ministère et par vous-même en faveur de la région de la Basse-Seine. Un outil a été mis en place, qui est véritablement compétitif à l'échelle européenne et internationale. Il faut maintenant que les efforts qui ont été entrepris soient poursuivis et intensifiés. Dans un passé récent, j'ai fait appel à vous pour que des actions considérables, très coûteuses, soient engagées dans le port du Havre. Je pense en particulier aux installations de radoub.

Je m'adresse à vous maintenant pour des actions qui apparaissent, somme toute, comme modestes : je vous fais confiance pour les réaliser. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

M. René Gaillard. En 1978, monsieur le ministre, la note de présentation de votre budget de 1979 précisait : « Les montants des crédits ne sont pas directement comparables à ceux du budget de 1978. »

J'avais alors attiré votre attention sur les difficultés auxquelles les parlementaires se heurtaient pour exercer un contrôle effectif et constructif et j'avais émis le souhait qu'à l'occasion de la présentation du budget de 1980 un effort de clarification et d'information soit accompli.

Je déplore donc avec un certain dépit que l'analyse du projet pour 1980 ainsi que les comparaisons avec le budget précédent soient rendues plus difficiles. En particulier pour les transports terrestres qui ont été regroupés avec les routes et autoroutes, les ports fluviaux et les voies navigables pour constituer globalement les transports intérieurs.

Mais entendons-nous bien, monsieur le ministre : je ne porte pas un jugement critique sur la réorganisation de votre ministère qui, je le reconnais, présente certains aspects positifs. Je vous reproche néanmoins de traiter trop légèrement la représentation nationale et de ne pas donner aux parlementaires, d'une année à l'autre, les moyens effectifs de se prononcer en toute connaissance de cause sur le budget que vous entendez mettre en œuvre.

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Gaillard ?

M. René Gaillard. Volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Gaillard, le problème que vous posez est réel et important.

Le projet de budget pour 1980 correspond au nouveau ministère des transports. J'avais annoncé, lors de la discussion budgétaire de l'année passée, que des modifications interviendraient. Au début du mois de juin, j'ai envoyé la nouvelle nomenclature aux commissions compétentes. Par la suite, j'ai pris soin, pour présenter mon budget, d'envoyer à tous les parlementaires une lettre qui comportait *in fine* un tableau permettant des comparaisons plus traditionnelles entre ce qui sera en 1980 et ce qui est en 1979.

J'ai parfaitement conscience que le travail parlementaire n'est pas chose facile. Pour avoir été longtemps rapporteur du budget de la défense — qui lui-même avait subi des modifications de présentation — je vois très bien où se situe la difficulté essentielle. Néanmoins je ne pense pas, monsieur le député, avoir traité avec désinvolture la représentation nationale puisque j'ai pris soin de vous écrire, à vous comme aux parlementaires de tous les groupes, pour présenter d'une façon aussi claire que possible ces modifications afin que chacun puisse s'y retrouver. Normalement, il ne doit plus y avoir de modifications.

M. René Gaillard. Je souhaite comme vous, monsieur le ministre, qu'il en soit ainsi.

Ces remarques préliminaires faites, mon intervention sera consacrée, au nom des socialistes et des radicaux de gauche, à l'examen de certains aspects de la politique que vous appliquez dans le domaine des transports terrestres, politique dont la ligne directrice traduit de plus en plus, à notre sens, l'accélération du désengagement de l'Etat.

Les transports collectifs urbains ont été maintes fois déclarés prioritaires par le Gouvernement. Qu'en est-il dans les faits ? Au colloque que vous avez organisé récemment à Fontevault, vous avez été obligé de reconnaître que les crédits du programme d'action prioritaire n° 21 — « Mieux vivre dans la ville » — ne seraient pas totalement utilisés.

Vous l'avez répété jeudi dernier devant la commission de la production et des échanges. Vous auriez pu rajouter qu'il s'en fallait de beaucoup.

Lorsque j'avais fait part à M. Cavallé, alors secrétaire d'Etat aux transports, de nos préoccupations devant le retard pris dans la mise en œuvre de ce programme, votre prédécesseur m'avait répondu que j'exagerais, voire que mes affirmations relevaient de la fiction. Il a fallu deux ans pour reconnaître que ma fiction était, hélas ! une réalité. Mais loin de tirer les conséquences de ce constat regrettable, vous persistez dans la même erreur en réduisant de façon sensible les autorisations de programme, et tout particulièrement au détriment des agglomérations de pro-

vince. De fait, vous condamnez la pratique des contrats de développement en prévoyant de n'y affecter qu'à peine 45 p. 100 en francs constants des autorisations de programme votées pour 1979.

Certes, les socialistes et les radicaux de gauche n'approuvent pas totalement la manière dont ces contrats sont négociés. Ils regrettent, en effet, la contrainte exercée par l'administration pour que les élus locaux se plient aux objectifs de la politique gouvernementale, notamment en matière de salaires et de tarifs, et qu'ils adoptent des critères seulement quantitatifs de développement des réseaux de transports urbains.

Il n'empêche que, dans son principe, la politique des contrats de développement est intéressante et notre groupe ne peut que contester votre orientation qui conduit à son abandon progressif.

La situation est encore plus inquiétante dans les agglomérations de taille moyenne, et le maire de Niort qui vous parle se doit, une fois de plus, monsieur le ministre, au nom de tous ses collègues responsables de villes de moins de 100 000 habitants, de tirer la sonnette d'alarme. Nos réseaux de transport — vous le savez — ont un besoin urgent d'être restructurés, améliorés et développés. Le poids qu'un tel effort représente est de plus en plus insupportable pour nos budgets communaux. Le Gouvernement avait pris l'engagement d'abaisser, avant la fin du VII^e Plan, le seuil de population à partir duquel le versement « transports » pourrait être institué dans les agglomérations. Or, le budget que nous examinons aujourd'hui est le dernier de ce VII^e Plan. Dans ces conditions, monsieur le ministre, comment tiendrez-vous ces promesses ?

Les socialistes, peut-être parce que parmi eux se trouve un nombre relativement grand de maires de villes moyennes ont, à cette tribune comme à celle du Sénat, et depuis plusieurs années, maintes fois rappelé ce problème que vos prédécesseurs et vous-même avez systématiquement éludé. Les parlementaires de la majorité qui, dans leurs communes, se plaignent, eux aussi, du manque de ressources pour favoriser le développement des transports collectifs, vont-ils appuyer notre proposition d'abaisser, voire de supprimer ce fameux seuil, et saisir l'occasion de donner enfin aux collectivités locales de taille moyenne la possibilité de répondre aux besoins de déplacements urbains des populations ?

Dans une autre enceinte, on évoque le développement des responsabilités des collectivités locales. Pourquoi, en ce domaine, cette marque de défiance vis-à-vis de certains élus qui, n'en doutez pas, sauront choisir ce qui est bénéfique à l'ensemble de leurs concitoyens ?

Pour la région parisienne, votre projet de budget anticipe sur le vote de la loi relative aux transports de voyageurs à l'intérieur du périmètre des transports parisiens et traduit l'amorce du désengagement de l'Etat. Les socialistes feront connaître, en temps opportun, leurs critiques sur cette initiative et leurs propositions ; je me contenterai, pour ma part, de formuler quelques observations.

Il n'est pas admissible que vous aggraviez, comme vous l'avez fait en juillet dernier, les conditions financières de déplacements des travailleurs de la région parisienne déjà lourdement pénalisés par la durée souvent insupportable de leur trajet.

S'il est légitime que l'Etat donne aux élus régionaux la responsabilité de l'organisation et de la gestion des transports, il est inacceptable que ce transfert de charges ne s'accompagne pas d'un transfert de ressources vers la région. Il n'est pas supportable qu'une partie non négligeable de ces habitants soit traitée en « parents pauvres » ! Il faut que la région soit responsable des transports sur l'ensemble de son territoire, et non pas seulement sur une partie artificiellement délimitée.

Il est temps que vous acceptiez d'étendre le bénéfice des tarifications sociales à l'ensemble de ceux qui utilisent la S. N. C. F. pour leurs déplacements domicile-travail et que vous fassiez abroger par celle-ci la barrière des 75 kilomètres qui pénalise un nombre croissant de travailleurs du bassin parisien qui, faute de trouver un emploi dans leur proche environnement, sont contraints de se rabattre vers Paris et sa banlieue immédiate.

Le secteur des transports interurbains nous inquiète également. Vous avez, monsieur le ministre, organisé sur ce sujet un colloque en avril dernier et vous y avez déclaré que l'Etat envisageait de transférer aux départements la qualité d'autorité organisatrice de ces transports.

Ce projet ne peut que recueillir notre adhésion dans la mesure où il rapproche le niveau de décision des populations concernées.

Mais quand nous constatons comment votre gouvernement a conçu le désengagement financier en région Ile-de-France dont je viens de parler, nous ne pouvons qu'être inquiets !

Prévoyez-vous de donner aux départements les moyens d'assumer cette nouvelle responsabilité à un moment où — vous le savez comme nous — la profession des transports routiers de voyageurs est singulièrement en difficulté et où l'intervention de la collectivité publique va être nécessaire pour assurer le maintien de nombreuses lignes régulières, notamment pour la desserte des zones rurales, lignes qui constituent un service public ?

Il en est de même des droits patrimoniaux.

Nous avons fait à ce sujet des propositions concrètes au colloque d'avril dernier : pensez-vous les prendre en considération ?

Toujours dans le secteur des transports interurbains, nous dénonçons la politique conduite sous la pression du Gouvernement par la S. N. C. F., qui continue à fermer des lignes omnibus, souvent sans concertation avec les populations et les élus des territoires concernés, appliquant l'article 7 de son contrat d'entreprise que nous avons déjà eu l'occasion de critiquer sévèrement.

Il faut admettre que les transports sont un service public et que les notions de rentabilité financière pure et simple ne sont pas les seules à prendre en considération lorsqu'un tel service est en cause.

Le monde rural et sa désertification progressive vous sont-ils à ce point indifférents malgré les beaux discours de M. le Président de la République sur ce sujet ?

Monsieur le ministre, l'intransigence sur les questions de rentabilité et de saine gestion financière ne peuvent justifier votre silence sur la situation financière de la S. N. C. F.

Si j'en crois le rapport sur la liquidation des comptes de cette société nationale pour 1978 — mon collègue Pierre Forgues a donné ce matin quelques chiffres, que je ne reprendrai pas, et qui soulignent l'existence d'un lourd déficit — la situation de cette entreprise la conduit à accroître sa dépendance financière en contractant des emprunts de trésorerie et en demandant des crédits à court et moyen terme pour assurer son développement. Elle est donc contrainte de mener une politique inflationniste et de transférer au secteur bancaire une fraction croissante de son chiffre d'affaires.

Le Gouvernement doit prendre des dispositions pour mettre un terme à cette situation et résoudre le problème posé par le financement des effets cumulés, soit par un prêt à long terme d'environ cinq milliards de francs, soit par une avance remboursable, soit par un apport de fonds propres du même montant.

Il est urgent d'agir dans ce domaine, monsieur le ministre, car il serait déplorable que vous restiez toujours indifférent et que vous preniez prétexte, en 1982, d'une situation financière qui serait encore aggravée pour arrêter des dispositions qui mettent en cause la pérennité de cette entreprise.

C'est pourquoi un débat parlementaire sur l'ensemble de la politique des transports nous paraît nécessaire, préalablement à toute discussion sur la modification de la convention de 1937 liant l'Etat à la S. N. C. F.

Je poursuivrai en évoquant la question de la roue d'essais pour moteur linéaire de Grenoble. Il s'agit d'une recherche appliquée fort importante pour l'avenir des transports urbains et interurbains. L'Etat, par le biais de prêts et de subventions diverses a, depuis 1974, investi de grosses sommes dans ce projet, dont le développement était initialement confié à l'entreprise Merlin-Gerin.

Une décision récente et unilatérale de cette société met en péril les installations de Grenoble, financées sur fonds publics.

Laissez-vous un tel gaspillage se produire ?

A ce propos, permettez à un parlementaire des Deux-Sèvres de vous interroger sur le sort réservé à la demande de financement du prototype d'autobus de l'avenir, simple et articulé, qui doit se révéler hautement compétitif sur le plan international, comme un certain « scolar' bus » déjà élaboré par une de nos entreprises à vocation nationale. Les fonds nécessaires n'ont pas été encore accordés. Pourtant, un tel investissement est d'un montant raisonnable, comparativement à d'autres dépenses de ce type.

En définitive, monsieur le ministre, l'Etat se désengage de plus en plus de ses missions et laisse tomber en désuétude la notion de service public. Son attitude se traduit, pour le contribuable, par une surimposition au niveau local, les municipalités, départements et régions n'ayant pas des possibilités budgétaires suffisantes pour assurer la charge financière supplémentaire résultant d'un transfert de compétences.

Pour l'utilisateur, elle se traduit par une double pénalisation car la qualité des prestations diminue en même temps qu'augmentent les frais de transports.

Elle entraîne enfin, à l'encontre des salariés des entreprises de transports, des diminutions d'emplois — c'est le cas de la S.N.C.F. et de l'office national de la navigation — ainsi que des conditions de travail défavorables et des salaires insuffisants.

Par ailleurs, votre gouvernement se sert des secteurs public et nationalisé pour mettre en œuvre une politique salariale rétrograde entraînant du même coup des conflits sociaux qui accroissent encore les difficultés des entreprises soumises à l'autorité de l'Etat.

C'est ainsi que le directeur général de la S.N.C.F. s'est permis de déclarer que les actions récentes d'arrêt du travail rendaient caduques les mesures de rétablissement financier de l'entreprise nationale. Il omettait, en fait, de prendre en compte le motif des arrêts de travail, à savoir la promulgation, par votre ministère, d'un décret réglementant les conditions de travail des cheminots sans consultation préalable des organisations syndicales.

J'ai volontairement limité au temps qui m'était imparti, monsieur le président...

M. le président. Merci !

M. René Gaillard. ... les sujets de mon intervention, mais ceux que j'ai retenus paraissent à mes amis et à moi-même tout à fait essentiels. Ils commandent l'avenir des transports collectifs, donc ils touchent à notre recherche de qualité de vie, d'économies d'énergie et de responsabilités partagées.

En conclusion, monsieur le ministre, le groupe des socialistes et des radicaux de gauche qui condamne la plupart des aspects de la politique des transports que vous mettez en œuvre, votera contre vos propositions budgétaires qui traduisent des choix fondamentalement opposés aux nôtres. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Michel Couillet. Le projet de budget des transports intérieurs pour 1980 reflète la persistance d'une politique de remise en cause des transports collectifs.

En effet, les usagers des transports et les salariés de cette profession y chercheront en vain la moindre amorce de solution à leurs difficultés.

Les quelques mesures qui prennent en compte les besoins sociaux viennent avec infiniment de retard et sont très loin de correspondre aux exigences d'une véritable politique sociale des transports. D'ailleurs, elles s'inscrivent malheureusement dans le cadre de l'austérité renforcée et de la dégradation du service public.

Dès lors, s'exprime avec force un très grand mécontentement dû aux atteintes portées à la S.N.C.F.

Malgré cela, vous persistez à poursuivre dans la voie tracée par le rapport Guillaumat, lequel, je le rappelle, veut la mise en concurrence des différents modes de transport, ce qui suppose, en clair, un abandon progressif du service public existant.

La S.N.C.F. et la R.A.T.P. sont donc, à terme, gravement menacées par votre choix qui consiste à les adapter davantage encore aux besoins prioritaires du grand capital. Cette orientation continue d'autant plus à peser dans l'existence quotidienne des familles que les autres éléments de votre politique concurrent, par ailleurs, à aggraver leur situation.

C'est votre politique d'aménagement du territoire qui, en sacrifiant le développement économique des régions, conduit à l'exode de population et à l'aggravation des problèmes en milieu urbain.

C'est votre politique de logement qui, en favorisant la spéculation effrénée sur les terrains et les habitations, chasse la population modeste vers des banlieues toujours plus éloignées et mal desservies en transports.

C'est aussi votre politique d'urbanisme qui accroît les distances entre les lieux de travail, le logement et les équipements.

Pour de nombreuses familles, les conséquences de cette politique sont difficiles à supporter, en particulier dans ce domaine des transports.

Vos crédits, et plus particulièrement ceux qui ont trait aux transports intérieurs, augmenteront de 11 p. 100 par rapport à ceux de cette année, mais cette excoissance ne couvre pas le taux d'inflation enregistré.

Ce projet de budget insuffisant et contre lequel nous nous élevons apporte la certitude que rien de fondamental ne viendra modifier les nombreuses difficultés imposées aux salariés et aux usagers.

Deux modes de transport essentiels existent : le rail et la route. Votre démarche, qui consiste à les mettre en concurrence plutôt qu'à rechercher leur complémentarité nécessaire, aggrave les difficultés de l'un comme de l'autre.

De plus, elle donne lieu à d'immenses gaspillages d'énergie dont seuls profitent quelques grands trusts. Votre politique des transports approfondit les déséquilibres régionaux.

Quant à la S.N.C.F., les usagers et les cheminots ont de sérieuses raisons d'être inquiets, et de le montrer. Le contrat d'entreprise, venant à expiration en 1982, justifie en effet les plus grandes inquiétudes. Ce contrat, marqué d'une volonté de démantèlement du service public, prépare le non-renouvellement de la concession globale et l'éclatement de la S.N.C.F. dans une société supranationale européenne.

L'assainissement financier vous sert d'alibi pour préparer cet abandon et couvrir la diminution constante des effectifs, la fermeture de lignes et de gares.

Cette politique, vous entendez la poursuivre.

Qu'il me suffise de rappeler que les effectifs des cheminots ont fondu de moitié depuis que la S.N.C.F. a vu le jour — il y a actuellement 260 000 agents — et que la suppression d'un minimum de 13 000 emplois est prévue dans les quatre années à venir.

De même, au terme des objectifs du rapport Guillaumat, il ne devrait rester en 1982 que 1 500 gares, contre 5 400 actuellement et 20 000 kilomètres de lignes au lieu de 34 000 en service aujourd'hui. Dois-je aussi préciser que 400 gares ont déjà disparu durant la seule année 1978 ?

Votre politique, qui fait dépendre le maintien en activité des gares, des dépôts, des triages, des lignes omnibus, du critère exclusif de la rentabilité, a pour effet, en cette période de crise, de créer plus facilement les conditions d'application de ce plan Guillaumat.

Elle accélère le déclin des régions en difficulté. La fermeture d'une ligne précipite la mort d'une région et, par voie de conséquence, grossit le cortège des faillites, des fermetures d'usines, tout en déveissant le chômage.

Vous affirmez, sans doute, que la S.N.C.F. retient votre sollicitude particulière puisqu'elle occupe le premier poste budgétaire de votre ministère. Mais une large part des crédits qui lui sont affectés ne sont pas destinés à assurer sa fonction de transport. Je veux parler de la contribution aux charges de retraite. Même en réintroduisant cette somme dans le montant total, la part de la S.N.C.F. est loin de correspondre aux dépenses consacrées à la route, deux fois et demie plus élevées.

Non pas que les infrastructures routières reçoivent trop de crédits. Au contraire, de nombreuses routes ont besoin d'être construites ou élargies à deux fois deux voies, comme la nationale 20, qui doit désenclaver le Limousin et le Centre, et cette réalisation est urgente. Je pense également aux transports routiers lourds qui, bien souvent, utilisent la voirie départementale ou communale, occasionnant, surtout à la sortie de l'hiver, de graves dégâts que doivent supporter les collectivités locales.

A ce titre, ces dernières mériteraient une aide plus grande de l'Etat.

Aux termes d'une loi de 1951, 22 p. 100 de la taxe sur les produits pétroliers devraient être consacrés au réseau routier national. Or votre projet de budget n'en prévoit que 12,35 p. 100. Quelle indigence !

En réalité, la S.N.C.F. ne vous intéresse que pour les facilités tarifaires qu'elle est susceptible d'accorder aux grands trusts qui utilisent son réseau.

Il serait, en effet, erroné de prétendre que le transport ferroviaire est sacrifié de manière absolue.

Pour les besoins de l'exportation, il s'adapte à la stratégie des multinationales.

La S.N.C.F. ne s'apprête-t-elle pas, au moment où sont fermées de nombreuses lignes, à doubler la capacité de charge de la ligne Dunkerque—Luxembourg ?

Il faut reconnaître que, dans ce cas, les besoins de l'A.R.B.E.D., société allemande, s'inscrivent impérativement dans les plans d'aménagement du réseau. Vous ne manifestez pas la même sollicitude à l'égard des travailleurs, car leur déplacement ne présente pas à vos yeux le même intérêt. Dans la mesure où ces travailleurs sont à pied d'œuvre là où les trusts ont besoin de leur force de travail, peu importe que leurs conditions de transport ne cessent de se dégrader.

Certes, nous n'ignorons pas quelques réalisations d'envergure, que les travailleurs apprécient comme les résultats de leurs luttes, telles qu'en Ile-de-France, le tronçon central du R.E.R., la ligne Cergy—Pontoise et le prolongement du métro jusqu'à Aubervilliers. Il s'agit d'ailleurs d'opérations qui avaient été décidées voici un certain temps.

Les autorisations de programme concernant le R.E.R., la R.A.T.P. ou le réseau ferré ne font que rattraper un long retard.

Pour la S. N. C. F., le projet de budget fait état de 10 133 millions de francs, somme qui représente le versement de l'Etat au titre des « transports ». Les crédits relatifs à la subvention d'équilibre, à la compensation pour obligation de service public et à la contribution aux charges d'infrastructures sont en baisse, en francs constants, par rapport à 1977 où ils avaient atteint 9 853 millions de francs.

Pour la R. A. T. P., les travailleurs, las d'attendre que le budget prenne en compte la nécessité de la ligne n° 5 de Bobigny et de celle de Villejuif, ont mené d'importantes actions. N'est-il pas scandaleux en effet que la préfecture de Seine-Saint-Denis soit la seule de la couronne à ne pas encore être reliée à la capitale par le métro ?

D'une manière globale, et comme conséquence des multiples dérèglements qu'occasionne la crise, le prix des transports ne cesse de croître. De plus en plus nombreux sont ceux qui, éloignés de leur lieu de travail, sont obligés de payer très cher un déplacement bien souvent pénible.

Tel est le cas de centaines de travailleurs de la ville d'Evreux, contraints de venir à Paris, qui n'ont pas droit à la carte orange parce que la distance à parcourir est supérieure à 70 kilomètres. Ne pourriez-vous pas, monsieur le ministre, demander une dérogation à la S. N. C. F. ?

Tout semble fait pour rendre les transports collectifs de moins en moins supportables. Au lieu d'en faire l'instrument prioritaire d'une politique globale des transports, vous ne cessez de diminuer la part de votre intervention au titre de la compensation des charges qu'impose le service public.

Vous transférez une partie croissante des charges aux usagers, aux collectivités locales et bien souvent aux deux à la fois. De 5 856 millions de francs en 1977, cette contribution tombera à 3 310 millions de francs en 1980. La partie concernant la compensation des tarifs réduits voyageurs et marchandises passe de 1 579 millions de francs en 1977 à 1 011 millions de francs dans le budget de 1980. Et la compensation concernant le refus d'augmentation — 2 045 millions en 1977 — disparaîtra l'année prochaine. C'est une conséquence de votre politique dite de « vérité des prix ».

Parallèlement, 1 639 millions seront versés à la R. A. T. P. en 1980, au lieu de 1 616 en 1979, ce qui, compte tenu de l'inflation, constitue une baisse réelle de 10 p. 100. Vous maintenez votre intention de transférer progressivement à la région Ile-de-France le déficit financier des transports parisiens. Cette politique est énergiquement combattue par les élus communistes car elle aurait pour effet de faire payer deux fois les travailleurs, une fois avec des tarifs élevés et l'autre fois sous forme d'impôts locaux supplémentaires.

De telles augmentations sont insupportables. Le billet voyageur S. N. C. F. a augmenté de 13 p. 100 cette année et de 18 p. 100 pour les abonnés. Ces augmentations successives font diminuer le trafic des voyageurs. Une récente étude de la S. N. C. F. montre que seulement 40 p. 100 des familles de trois personnes optent pour ce mode de transport. A distance égale, les autres préfèrent utiliser leur voiture, par souci d'économie.

A la R. A. T. P., les augmentations des prix de la carte orange et des tickets de métro intervenues en juillet ont porté la participation des usagers de 33 à 40 p. 100 du coût du transport. Mais la prime de transport reste fixée à vingt-trois francs.

Cette injustice flagrante est d'autant plus scandaleuse que les usagers de la grande périphérie sont encore exclus de la tarification sociale et que leur carte d'abonnement a subi depuis quinze mois une augmentation de 45 p. 100.

Voilà, monsieur le ministre, les résultats de votre politique, plus prompt à faire payer les salariés que les patrons. C'est pourquoi nous demandons que les cartes de transport soient prises en charge par les employeurs. La politique du pouvoir soulève, à juste titre, la colère des cheminots qui, par deux fois en un mois de temps, viennent de montrer par la grève leur volonté de faire aboutir leurs revendications.

Le groupe communiste, solidaire de leur action, vous demande d'engager rapidement les négociations indispensables avec les organisations syndicales.

Les usagers de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. condamnent le plan Guillaumat, et ses néfastes conséquences. Ils agissent pour éviter le démantèlement de la S. N. C. F. Ils luttent pour que ces deux modes de transport, si efficaces, conservent leur notion si nécessaire de service public.

Les transports terrestres doivent être adaptés à la vie moderne de notre pays, aux besoins économiques, commerciaux et sociaux de nos populations.

Dans l'immédiat le projet de budget que vous proposez va, de façon indirecte, aggraver la situation économique et sociale des travailleurs et accroître le chômage. C'est la raison pour laquelle le groupe communiste ne le votera pas. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je ne me risquerai pas à traiter en quelques minutes de l'ensemble de la politique routière de notre pays, surtout, monsieur le président, si je veux respecter le temps de parole qui m'a été imparti.

Le projet de budget de l'Etat que vous présentez aujourd'hui m'apparaît comme sensiblement plus satisfaisant que celui de l'an dernier.

Pour illustrer ce propos liminaire, je prendrai quelques exemples.

Les crédits d'investissement progressent de 22,5 p. 100 pour le réseau de rase campagne, de 27,5 p. 100 pour le réseau urbain et de 38,5 p. 100 pour la sécurité routière. On ne peut ignorer ces pourcentages, même si l'on peut regretter une stabilisation au mieux en francs constants des dépenses d'entretien de notre réseau routier national et une réduction du programme de renforcements coordonnés dont l'importance n'est plus à démontrer pour le trafic des poids lourds, en hiver, dans certaines régions.

Si l'on ajoute à ces efforts la reprise des travaux autoroutiers dont vous avez fait état en commission, monsieur le ministre, on doit reconnaître que l'effort financier est important, surtout si on le compare aux tendances qui avaient prévalu les années précédentes. L'effort amorcé devra être poursuivi durant le VIII^e Plan.

Le budget des routes, comme le budget général, est un budget de soutien de l'activité économique qui témoigne de l'action volontariste de l'Etat pour infléchir les tendances naturelles de notre économie.

Pourtant, son incidence sur l'emploi restera limitée. Nous n'en sommes plus en effet à la période d'avant-guerre où les grands travaux étaient lancés avec l'objectif assuré de lutter contre le chômage. De nos jours, réaliser de grands travaux, c'est d'abord mettre en œuvre du matériel lourd servi par un nombre relativement limité de travailleurs.

En revanche, il résultera opportunément de ces programmes routiers de sérieux effets indirects grâce à la diffusion des revenus individuels et par l'incidence sur la productivité, donc sur le développement économique. J'observe également que les crédits affectés aux départements pour l'entretien des routes nationales qui leur ont été transférées, augmenteront de 5,8 p. 100, soit sensiblement plus que l'an dernier.

M. Pierre Forgues, rapporteur pour avis. C'est une baisse !

M. Charles Fèvre. Encore doit-on remarquer qu'en 1979, et ce sera encore le cas en 1980, dans une moindre mesure il est vrai, l'augmentation du coût des travaux d'entretien de ce réseau aura été sensiblement supérieure à celui des crédits qu'avait permis d'obtenir l'amendement que vous aviez présenté en même temps que votre budget.

Mais quittant le domaine général avec ces quelques remarques que je conclurai en annonçant que je voterai votre budget pour les raisons que j'ai indiquées, je voudrais surtout axer mon intervention sur les problèmes de desserte d'une partie de l'Est de la France dont la Haute-Marne, département que je représente ici, va devenir d'ici trois ans un point fort grâce aux autoroutes.

Ce qu'on appelle la « petite étoile autoroutière de Langres » est maintenant lancée. Elle va maintenir et même accentuer le caractère de région de fort passage du Centre et du Sud haut-marnais. Car il est bien évident que sa mise en service, prévue pour le milieu de 1982 — et je pense, monsieur le ministre, que vous pourrez confirmer cette date — va « aspirer » un trafic plus dense.

C'est pourquoi ce complexe autoroutier, utile pour réduire les difficultés des traversées de Chaumont et de Langres, mais encore limité, ne prendra sa complète signification que lorsque seront réalisés les prolongements par voie autoroutière ou par voie rapide — vous hésitez encore, monsieur le ministre, sur le meilleur choix pour certains itinéraires — notamment vers Toul-Nancy et vers Dijon. Et je m'associe aux propos que tenait M. Hubert Voilquin à propos de l'autoroute Lorraine—Bourgogne.

M. Robert Pujade. Très bien !

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Charles Fèvre. Volontiers.

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

M. le ministre des transports. Monsieur le député, j'ai été surpris que vous qualifiez de « petite » l'« étoile de Langres ».

Grâce à l'activité des parlementaires, dont vous-même, monsieur Fèvre, des travaux importants ont été entrepris. Ils portent sur des trajets bien délimités. Une suite leur sera donnée : voie autoroutière, voie rapide ou, dans un premier temps, chaussée à deux voies ? Je ne puis encore le dire mais je vous affirme que ce projet, à la fois compliqué et coûteux, est étudié très sérieusement. Je ne sais pas quand seront terminés les travaux, mais l'étoile ne sera pas petite. Elle grandira progressivement, mais elle grandira.

M. Robert Vizet. Monsieur le ministre, c'est toujours aux mêmes que vous répondez !

M. Guy Guerneur. Ce sont les meilleurs !

M. Charles Fèvre. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse et je retire le mot « petite ». (Sourires.)

Je voudrais surtout appeler votre attention sur deux questions fondamentales.

Tout d'abord, l'aménagement en voie rapide de la R.N. 67 entre Saint-Dizier et Chaumont.

Promis pour la première fois le 12 octobre 1973 par l'un de vos prédécesseurs, confirmé à plusieurs reprises, cet aménagement qui a été trop modestement entrepris ces dernières années, devient de plus en plus urgent en raison d'une circulation fort dense en toutes saisons, très difficile du fait de la configuration de l'itinéraire et très chargée en poids lourds. La sécurité y est devenue de ce fait en permanence très précaire, que ce soit en rase campagne ou dans les nombreuses agglomérations que dessert cette importante voie de passage tant international que national et local.

Longeant la vallée de la Marne et destinée à être reliée au diffuseur de Chaumont, grâce à de gros efforts financiers du département, la R.N. 67 constitue une véritable épine dorsale du nord et du centre du département et un élément déterminant de l'aménagement du territoire départemental.

Toutes ces raisons ont paru importantes au conseil régional et l'on conduit à inscrire la R.N. 67 dans un programme d'action prioritaire d'intérêt régional — ou P. A. P. I. R. Il a accepté de participer à concurrence de 50 p. 100 aux travaux d'aménagement réalisés par l'Etat.

Mais encore, monsieur le ministre, faut-il que l'Etat suive. J'ai noté à cet égard dans votre budget que les dotations affectées aux P. A. P. I. R. allaient doubler en 1980 par rapport à 1979. Encore un point à l'actif de votre budget.

Les études relatives aux créniaux en rase campagne et aux déviations d'agglomérations sont largement avancées. Elles ont été réalisées grâce à un important effort conjoint de la région et du département ; des opérations sont prêtes à être lancées.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, que, suivant le vœu adopté en avril 1979 par le conseil général de la Haute-Marne et en conformité avec les engagements pris par vos prédécesseurs, tout soit mis en œuvre pour que des opérations significatives tant par leur nombre que par leur taille — créniaux à deux fois deux voies, déviations d'agglomération, etc. — soient réalisées en 1980 et dans les années qui suivront.

Je souhaiterais obtenir des assurances à cet égard.

Par ailleurs, l'aménagement du réseau départemental des voies d'accès à l'étoile autoroutière de Langres est indispensable pour assurer l'écoulement du trafic dans de bonnes conditions vers les diffuseurs autoroutiers.

Il en résultera une lourde charge d'investissement pour le budget du département, car pour faire face à ces besoins nouveaux, une bonne partie de notre réseau routier doit être élargi, renforcé, aménagé, rendu plus sûr. Même les routes nationales essentielles qui n'arrivent pas elles-mêmes aux diffuseurs devront être raccordées grâce à de substantiels crédits départementaux.

Un récent rapport de la direction départementale de l'équipement chiffre à 91 millions de francs le montant des travaux nécessaires qui devront, en fait, être réalisés sur plusieurs années mais, pour l'essentiel, dans un délai de trois ans.

Or le budget d'investissement routier du département a été de vingt millions de francs seulement en 1979 et sera en 1980 de 25 millions de francs. Nous ne pourrions annuellement faire beaucoup mieux et il n'est pas question de délaissé le reste du réseau départemental. L'établissement public régional nous aide à hauteur de 25 p. 100 du montant des travaux, la plupart des itinéraires d'accès aux diffuseurs, figurant dans le schéma des routes départementales d'intérêt régional défini par la région.

Il n'en reste pas moins qu'un petit département de 212 000 habitants, la Haute-Marne, va devoir assurer la plus grande partie des travaux d'accès au complexe autoroutier de Langres, tout en poursuivant d'autres efforts ailleurs.

C'est pourquoi, compte tenu de l'intérêt de cet équipement pour l'Est de la France mais aussi d'un point de vue international, je pense qu'une aide de l'Etat serait justifiée. Il ne s'agit pas, il est vrai, d'un élément du réseau routier national, mais il remplit de fait une fonction nationale qui dépasse le cadre départemental.

Ce ne sont pas des engagements précis que je vous demande de prendre, mais j'aimerais avoir l'assurance que ce dossier sera examiné avec soin et pris en considération, de sorte que d'ici peu vous soyez en mesure de me donner des réponses significatives. Celles-ci nous sont en effet nécessaires rapidement pour nous permettre d'élaborer un plan de réalisation adaptée aux besoins, cohérent avec la date de mise en service de cette première tranche d'autoroute et financièrement supportable pour la Haute-Marne. Ce département est prêt à consentir de sérieux efforts financiers. Il a commencé à le faire. Mais à une situation exceptionnelle, l'Etat doit répondre « présent », en apportant une contribution de nature exceptionnelle qui se situera dans le cadre des financements « croisés » qu'il met de plus en plus en œuvre, comme en témoignent les programmes d'action prioritaires d'intérêt régional. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

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

M. Alex Raymond. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai pour habitude de lire les documents, nombreux pourtant, qui me sont adressés.

Dans votre lettre mensuelle n° 15, monsieur le ministre, vous indiquez que votre budget de 1980 est en augmentation de 11,6 p. 100 par rapport à 1979, mais vous ajoutez aussitôt que la présentation est nouvelle. On y retrouve, en effet, pêle-mêle, les infrastructures, l'exploitation, mais de quoi ? Eh bien, des routes, des chemins de fer, de l'aviation, des canaux, des ports, des chantiers navals, que sais-je encore ?

Pour ma part, je ne parlerai aujourd'hui que de l'aviation civile.

Vous précisez à ce propos que les autorisations de programme pour le développement des programmes aéronautiques civils progressent de 13,5 p. 100 par rapport à 1979 et que les deux efforts prioritaires restent, bien entendu, l'Airbus et le C.F.M. 56. Dont acte, monsieur le ministre. En dehors de cela, rien de nouveau.

Mais, relisant le rapport de la commission des finances, je constate que la progression des crédits est particulièrement modeste : 3,73 p. 100 pour les dépenses ordinaires et 3,55 p. 100 pour les dépenses en capital. Je laisse le soin à chacun d'entre nous de s'y retrouver, mais rien d'étonnant dans ces différences quand on constate que, dans la section d'investissements, par exemple, sur cinquante-huit lignes, on relève dix-sept lignes en autorisations de programme et quinze en crédits de paiement... « pour mémoire ».

Le Concorde figure bien sûr pour mémoire mais je suis étonné que les crédits nécessaires aux études de la deuxième génération du supersonique soient presque inexistantes.

Abordons les grands programmes.

L'Airbus se vend bien — c'est le grand défi industriel européen — mais veillons-nous assez aux développements nécessaires ? Recherchez-vous et faites-vous appliquer, en en fournissant les moyens, les mesures propres à nous permettre de fabriquer ce que nous voulons vendre ? Je ne suis pas pessimiste de nature, mais j'ai ici le devoir d'appeler une fois de plus l'attention sur ce point, car nous avons le droit de savoir.

La commercialisation est, certes, prometteuse, mais il est du devoir du Parlement de souligner la nécessité de tenir les délais face à l'activité et à l'offensive permanente d'un concurrent d'outre-Atlantique. Pourrait-on connaître les mesures prises pour tenir ces délais ?

Le profane se pose certaines questions : 396 avions — ventes fermes et options sûres — ont été commandés à ce jour pour une moyenne de 23 avions fabriqués par an. Le calcul est vite fait, d'autant qu'il nous est annoncé, et c'est heureux, que le marché est ouvert pour 800 ou même 1 000 appareils.

Sur le plan de la production, me direz-vous, on a fait très largement appel à la sous-traitance. Voilà qui est positif et nécessaire mais, cet appel ayant été lancé dans la précipitation, je crains — et cette crainte est partagée par mes collègues Malvy, du Lot, Autain et Evin, de la Loire-Atlantique — que les capacités des sous-traitants ne soient entièrement absorbées et que leurs investissements ne demeurent insuffisants.

Cet appel à la sous-traitance concerne également tous les constructeurs de cellules, de moteurs ou d'hélicoptères. Cette procédure provoque certainement des retombées très intéressantes sur les méthodes de travail, la qualité du personnel, le parc des machines et le contrôle de nombreuses petites ou moyennes firmes, mais il serait bon de soutenir et d'encourager la sous-traitance par des facilités bancaires et par la mise au point d'un véritable statut de la sous-traitance.

Il est impératif de reconsidérer le potentiel humain de l'ensemble de notre industrie aéronautique. Pour ce faire, va-t-on enfin changer nos méthodes et abandonner cette manière d'utiliser les individus par le truchement de la « location » ? Cette méthode ne peut être qu'un appoint, un palliatif, mais, si elle se perpétuait, elle entraînerait une dégradation des conditions de travail qui irait sans nul doute à l'encontre du but visé.

Il est également impératif d'investir. Je ne pense pas vous apprendre grand-chose, monsieur le ministre, en vous rappelant que les besoins mondiaux en transports aériens augmentent et que, malgré la hausse du prix du pétrole, ils continueront à augmenter au cours des vingt prochaines années.

L'industrie aéronautique européenne, animée surtout par l'industrie française, a réussi à prendre pied sur le marché mondial encore très largement dominé par les U. S. A.

Il nous paraît donc indispensable d'investir dans l'industrie aéronautique à long terme et de façon planifiée. Or je regrette, monsieur le ministre, que, depuis longtemps, le Gouvernement n'ait plus de politique à long terme et cherche à limiter les investissements.

Investir, c'est d'abord lancer l'étude d'un nouvel avion de type A 200. Cet avion nouveau de cent cinquante à cent soixante places est attendu par tout le monde. Il est indispensable pour conserver et développer la part de marché acquise grâce à une gamme plus large d'appareils. En 1975 et 1977, MM. Chirac et Barre ont annoncé une décision prochaine. Où en êtes-vous aujourd'hui, monsieur le ministre ?

Avec des moteurs C. F. M. 56, vous régleriez aussi le problème du bruit et vous vous débarrasseriez du problème du moteur qui, je crois, vous préoccupe.

Alors, monsieur le ministre, n'attendez plus, car si l'Europe ne lance pas très vite ce nouvel avion, un certain Boeing 757, bien que ne plaisant pas, car trop gros pour être un petit avion et trop petit pour être un gros, prendra très vite la place vacante. Du même coup, compte tenu de sa taille, il mordre largement sur le créneau de notre A 310.

Investir, c'est aussi s'assurer le contrôle de certains éléments-clés, et je prendrai l'exemple de l'industrie du titane. L'an dernier, je vous parlais du problème des tôles. Bien que l'affaire semble moins cruciale qu'il y a un an, nous aimerions être totalement rassurés à ce sujet.

Mais revenons au titane. L'aéronautique étant le plus grand consommateur de titane, tant pour les cellules que pour les moteurs, les tonnages traités sont relativement faibles. De ce fait, seule la Grande-Bretagne possède une usine, d'ailleurs vétuste, d'élaboration des éponges de titane. Il s'ensuit pour l'industrie aéronautique une dépendance inquiétante à l'égard des grands fournisseurs — Japon, Etats-Unis, Brésil et U. R. S. S. Il serait donc intéressant d'envisager la réalisation d'une usine européenne sur la base des besoins des Neuf.

Investir, c'est également donner au bureau d'études de notre société nationale les moyens financiers qui lui permettront d'engager des études sur une gamme importante. Les études en spéculation ne doivent, certes, qu'être exceptionnelles, sans quoi l'on créerait une situation anormale sur le plan purement comptable. Mais si, faute de moyens, ce même bureau d'études ne peut mener des recherches et des études, même en spéculations, sur de grands projets, alors non seulement la sclérose le guette mais nous nous plaçons en position d'infériorité par rapport à des partenaires associés qui, eux, aspirent tout naturellement à devenir majeurs.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Alex Raymond. Je vous en prie.

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

M. le ministre des transports. J'aurai l'occasion de parler ce soir de l'Airbus. Néanmoins, des questions particulières sont posées par M. Raymond, et je n'aurai pas la possibilité, dans ma réponse, de revenir en détail sur tous les points.

Il y a dix-huit mois, peu de gens — et je ne dis pas cela pour M. Raymond — croyaient à l'Airbus. Lorsque cet appareil a fait la percée commerciale que l'on sait, on a alors douté de la

capacité industrielle de notre pays et des pays européens membres du consortium à faire face à la production nécessaire. Parfois, des enquêtes subites mettent en relief la capacité de production de Boeing et la faiblesse de la capacité européenne. Mais ce n'est pas, je le reconnais, le ton de l'exposé de M. Raymond. Je saisis cependant l'occasion de votre intervention, monsieur le député, pour rétablir la vérité sur certains points.

Le problème industriel est réel. Nous avons essayé de le traiter aussi complètement que possible avec nos partenaires. On a beaucoup parlé de l'éponge de titane, mais ce n'est pas le principal problème que nous ayons eu à résoudre. Le plus délicat a été celui des tôles en alliage léger, mais il est maintenant résolu. En fait, au moment où l'on parlait beaucoup dans la presse du titane, nous nous battons surtout pour obtenir des tôles d'alliage léger nécessaires.

Pour le titane, nous avons des réserves, et la réalisation d'une usine de production est à l'étude. Mon collègue, M. le ministre de l'industrie, pourrait vous donner plus de précisions à ce sujet, mais je puis vous indiquer que ces études sont en bonne voie. Quoi qu'il en soit, nos réserves sont suffisantes pour ne pas freiner nos possibilités commerciales.

Notre objectif, qui, dans un premier temps, était de produire six avions par mois en 1983 a été porté pratiquement à sept avions par mois. La France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Espagne et les Pays-Bas ont uni leurs efforts pour pouvoir tenir cette cadence.

Mais, dès lors que l'on est rassuré sur la capacité de l'Europe à sortir des A 300 et des A 310, on est conduit à se demander s'il ne faudrait pas envisager un autre programme. Des études sont actuellement conduites par le consortium Airbus pour choisir le type de programme. On a pensé à l'A 200, que vous avez évoqué, ou à un long-courrier, qui pourrait être quadrireacteur. En fait, ces choix seront effectués en fonction des possibilités commerciales et, actuellement, nous en sommes au niveau des études. Voilà pourquoi il ne me sera possible ni de répondre d'une façon précise ni d'indiquer une date, mais ces études dureront plus d'un an.

Des délais sont donc nécessaires. Il y a un an, il n'y avait qu'un seul programme : le A 300, avec ses deux versions, B2 et B4. Maintenant, nous avons deux programmes, le A 300 et le A 310, et il faudra vraisemblablement deux ans avant de déterminer quel sera le troisième programme qu'il conviendra de lancer en fonction des possibilités commerciales. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement de la République et de l'union pour la démocratie française.)*

M. Alex Raymond. Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces précisions, mais je maintiens ma position en ce qui concerne l'étude de l'avion nouveau. Depuis 1975, cet éventuel programme aurait pu être envisagé plus sérieusement. Je prends néanmoins acte de vos déclarations.

Tout comme moi, vous savez que planifier à long terme, pour ce qui nous intéresse, c'est aussi avoir une politique en ce qui concerne les moteurs, et j'en viens, bien sûr, au choix du moteur pour l'Airbus 310. Cette affaire aurait pu être réglée plus tôt, mais elle a pris maintenant de telles proportions, on lui a donné une telle publicité que toute décision entraînera fatalement des déceptions et des rancœurs. Prenez donc au plus vite, monsieur le ministre, une décision qui n'a déjà que trop tardé !

Actuellement, tous les moteurs des petits avions privés ou d'aéroclubs sont américains, parfois fabriqués par Rolls-Royce sous licence. Bientôt apparaîtront de petits turbopropulseurs, voire des turboréacteurs adaptés à cette catégorie d'appareils. En laisserons-nous encore le monopole aux U.S.A. ?

Et qu'on me permette de dire un mot de l'aviation dite de troisième niveau et de l'aviation légère.

Les responsables de ce secteur s'émeuvent, à juste titre, du peu de cas que l'on fait de leur activité. Des décisions risquent de leur porter grand tort, comme la suppression de la détaxe sur le carburant ou l'institution d'une sorte de vignette. Prenant prétexte de la crise énergétique et des difficultés économiques actuelles, le Gouvernement s'apprête à aggraver la situation de l'aviation générale, qui n'avait guère besoin de cela.

Pour la vignette, je sais que des dérogations pourront être accordées aux écoles de formation, après agrément. Nous serons très attentifs à la délivrance de ces agréments.

L'aviation légère, l'aéromodélisme, le vol à voile et à moteur se heurtent depuis plusieurs années à des difficultés dues à l'abandon progressif du soutien de l'Etat. Ces activités stagnent ou diminuent. Sachez, monsieur le ministre, que le bénévolat, aussi noble soit-il, n'est plus de mise aujourd'hui.

Pourtant, cette aviation légère présente bien des aspects intéressants : elle dispense une formation aéronautique ; c'est une

école d'équilibre et de courage ; elle peut constituer une formation professionnelle, et elle est le soutien d'une industrie qui a été jusqu'à présent fortement exportatrice.

Les rapporteurs pour avis ont souligné que la météorologie a été particulièrement sacrifiée dans le budget de 1980. Les dépenses d'investissement seront, en crédits de paiement, moindres qu'en 1979. Cette ponction est faite au détriment des équipements, comme les radars et les récepteurs d'images en provenance des satellites.

Paradoxalement, la France qui est à l'origine du projet de satellite géostationnaire Météosat et qui contribue à son financement est le seul pays qui ne diffuse pas et, par conséquent, n'exploite pas dans l'ensemble de son réseau les données fournies par satellites.

A propos des crédits d'équipement, je remarque que la construction du centre météorologique régional de Lyon, financée à hauteur de 6 millions de francs, est le type même du choix que j'évoquais au début de mon intervention. La direction de la météorologie nationale avait en effet prévu pour cette opération un million de francs au maximum. Il est vrai qu'un arbitrage du Premier ministre est intervenu depuis !

Je n'évoquerai pas la décentralisation sur Toulouse, de crainte de me faire taxer de chauvinisme, mais c'est vraiment l'Arlésienne !

M. le président. Je vous prie de conclure, mon cher collègue.

M. Alex Raymond. Je vais le faire, monsieur le président. Il y a plus grave. Le rapport présenté par M. Pierre Bas au nom de la commission des finances précise que la météorologie est désormais séparée budgétairement de l'aviation civile, mais qu'elle continuera à être traitée dans le cadre du même rapport.

Or, on peut lire à la page 16 du rapport de notre collègue Labbé la phrase suivante : « On peut enfin se demander si le développement nécessaire des activités et des moyens de la météorologie ne serait pas mieux assuré dans le cadre d'un établissement public que dans celui d'un service administratif. »

N'est-ce pas l'annonce d'un nouveau démantèlement du service public ? S'il en était ainsi vous vous heurteriez à notre opposition, monsieur le ministre.

Un mot sur le problème des contrôleurs aériens au sujet desquels je vous avais d'ailleurs interrogé en commission. Vous estimez que des conversations et des discussions ont lieu, mais les aiguilleurs du ciel estiment que le conflit se poursuit puisque aucune satisfaction n'a été donnée à leurs revendications. Vous avez affirmé, lors des grèves, que vous ne discuteriez pas sous la menace. Faisant preuve de bonne volonté, les syndicats se sont assis autour d'une table, mais ils constatent que la direction de la navigation aérienne ne veut rien céder et maintient ses projets. Il y a donc bien des discussions, mais pas la moindre négociation, et les problèmes qui se posent à Bastia, Vichy, Clermont-Ferrand, à Roissy et au Bourget prouvent bien que la situation reste toujours aussi tendue. La priorité accordée au centre régional de Reims ne fera pas disparaître les revendications. Au demeurant, comment pourra-t-on faire fonctionner un cinquième centre avec les effectifs actuels ? Je sais que 90 créations d'emplois sont prévues mais, sur ce total, il n'y a que vingt et un contrôleurs.

Monsieur le ministre, vous avez affirmé en commission que vous étiez partisan de la sécurité à 100 p. 100. Essayez donc de régler cette affaire qui n'a que trop duré.

Tels sont, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, brièvement exposés, les problèmes les plus importants sur lesquels nous aimerions voir le Gouvernement se pencher avec d'avantage d'intérêt et, surtout, avec plus de détermination.

De cette foule de questions dépend l'avenir de l'aéronautique française et européenne. C'est pourquoi, monsieur le ministre, bien qu'en certains domaines un effort soit constaté, comme je l'ai reconnu au début de mon propos, nous le jugeons encore incomplet et, suivant l'expression de l'un de mes collègues, nous pensons que certaines évolutions sont par trop cahotiques.

C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste ne votera pas le budget qui nous est présenté. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Marc Plantegenest. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues.

L'an dernier, à la même époque, j'avais souligné ici-même l'importance que revêtait pour Saint-Pierre-et-Miquelon, l'affirmation de nos droits historiques de pêche sur les bancs de Terre-Neuve, et la nécessité, pour les îles, de disposer de quotas suffisants pour alimenter les industries locales.

Certes, depuis lors, la situation ne s'est pas particulièrement détériorée, mais elle ne s'est pas améliorée non plus. Et pendant que mes compatriotes s'efforcent de ne pas dépasser les maigres quotas alloués à la pêche locale, ils voient les chalutiers métropolitains piller impunément les zones poissonneuses qui entourent nos îles. Cette manière d'agir est intolérable et peut finalement porter un grave préjudice à toutes nos pêcheries. S'agissant d'un problème très technique, j'ai préféré vous en entretenir par lettre ce matin, et je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez mettre un terme à ce genre d'abus.

Il n'en demeure pas moins que les quotas attribués à Saint-Pierre-et-Miquelon sont beaucoup trop faibles et ne correspondent absolument pas à nos besoins. Comment, par exemple, augmenter la capacité de notre production locale, comment inciter de nouveaux investisseurs à venir travailler ce produit chez nous ?

Le cas s'est présenté il y a quelques jours, et j'avoue avoir été assez honteux de devoir faire comprendre à mes interlocuteurs qu'avant de songer à une quelconque implantation de leur entreprise à Saint-Pierre il fallait d'abord se battre pour obtenir des quotas supplémentaires.

En définitive, quand on considère la situation de mon archipel, on constate à quel point le paradoxe est énorme : d'un côté, on nous reproche de coûter beaucoup trop cher au budget de la nation, et, d'un autre côté, on ne fait rien, ou pas grand-chose, pour nous aider à produire.

Le paradoxe, on le retrouve également à un autre niveau. Pendant que la France importe son poisson de Norvège, d'Espagne, du Portugal et bientôt, vraisemblablement, du Canada, Saint-Pierre-et-Miquelon vend le sien aux États-Unis. Avouez que, dans tout cela, il existe pour le moins un certain manque de coordination.

En revanche, si demain l'archipel que je représente ici disposait de 15 000 tonnes de quotas supplémentaires, lesquelles seraient traitées en poisson salé et séché, nous pourrions prétendre nous implanter sur le marché métropolitain.

C'est la proposition que l'on vient de me faire, monsieur le ministre. C'est une nouvelle chance qui se présente et qui risque de nous échapper si le Gouvernement ne met pas tout en œuvre pour nous aider.

En obtenant ces quotas supplémentaires pour Saint-Pierre-et-Miquelon, vous réaliserez, à mon sens, deux bonnes opérations : d'une part, vous contribuerez à diminuer sensiblement le montant des transferts de l'État au litre de ce que nous, nous appelons l'assistance ; d'autre part, vous permettez, en donnant un nouvel essor à notre économie, une nette amélioration de notre produit intérieur brut, en influant sensiblement sur notre balance commerciale et en offrant de nouveaux emplois.

J'ajouterai à cela un autre argument dont il convient également de tenir compte : en 1986, seuls les chalutiers armés à Saint-Pierre-et-Miquelon auront accès aux eaux poissonneuses du golfe du Saint-Laurent. Il faut donc, dès maintenant, préparer cet avenir si rapproché en obtenant du Gouvernement canadien des quotas exclusivement réservés à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Mais il faut aussi procurer aux négociateurs qui nous représentent à Ottawa, les renseignements techniques qui leur sont nécessaires. D'où l'intérêt que revêtent pour nous et pour la pêche française en général, les missions de recherches organisées par l'I. S. T. P. M. avec la participation du navire océanographique *Cryos*, armé par le Cnexo.

La suppression des deux missions annuelles effectuées par ce navire, aux alentours de Saint-Pierre, dans le secteur 3 PS, serait à mon sens une véritable catastrophe car elle nous priverait de renseignements indispensables sur l'évaluation des stocks et sur leur nature.

Je souhaite, monsieur le ministre, que sur cette question nos points de vue convergent, car ces missions, je le répète, sont absolument indispensables.

Enfin, s'agissant plus spécialement de l'I. S. T. P. M., je regrette que les prévisions de création de postes de chercheur ne soit pas plus élevées pour 1980. Cela risque de nous lucher directement. En effet, une étude entreprise sur la possibilité de développement de la salmoniculture à Miquelon a de fortes chances de ne pas être menée à son terme si le volontaire de l'assistance technique qui en a actuellement la charge n'est pas titularisé en qualité de chercheur à l'I. S. T. P. M.

Voilà, monsieur le ministre, ce qui m'est apparu nécessaire de vous exposer aujourd'hui.

L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon ne peut vivre que de deux manières : ou bien, il s'éteindra lentement sur les cendres de son passé et grâce à l'assistance sans cesse reprochée de la

métropole, ou bien, il renaîtra de ces mêmes cendres grâce à un redéploiement dynamique de la seule activité économique rentable là-bas, la pêche.

En ce qui nous concerne, notre choix est déjà fait : nous préférons l'odeur de la morue à celle des archives d'un musée. Au Gouvernement, maintenant, de se prononcer, mais aussi d'agir ! (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

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

M. Jean Bernard. Monsieur le ministre, la discussion du projet de budget des transports me conduit, passant du général au particulier, à vous faire part des difficultés de communication dans la région de Châlons-sur-Marne et de Vitry-le-François, dont je suis l'élu. J'essaierai, par là même, de vous fournir des éléments susceptibles d'orienter vos réflexions et vos décisions.

En premier lieu, j'évoquerai les problèmes des communications routières.

Pouvons-nous espérer qu'à court terme un effort significatif soit engagé pour réaliser la déviation de Vitry-le-François, ville dont je suis le maire ? En 1977, les chiffres de la direction départementale de l'équipement de la Marne donnaient une moyenne journalière de 13 393 véhicules transitant par Vitry-le-François. Il est évident que ces chiffres doivent aujourd'hui être révisés en hausse. De plus, 40 p. 100 environ de ces véhicules étant des poids lourds, il est aisé de calculer que transitent par notre ville, en moyenne, un poids lourd toutes les quinze secondes et ce, vingt-quatre heures sur vingt-quatre et 365 jours par an.

Ces chiffres sont-ils compatibles avec la sécurité ? Sont-ils compatibles avec la qualité de la vie ?

M. le ministre des transports. Monsieur Bernard, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Jean Bernard. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. La question que vous me posez est très ponctuelle. Je comprends l'intérêt qu'elle présente pour vous. Je puis vous indiquer que mon ministère, et plus particulièrement la direction des routes, recherche actuellement avec la présidence du conseil régional une bonne solution.

M. Jean Bernard. J'en prends acte, monsieur le ministre, et je vous en remercie.

Par ailleurs, je constate que la R.N. 4, dans son tracé marais qui est le prolongement de l'axe que je viens d'évoquer, ne fait l'objet d'aménagements que très ponctuels et très limités. Cette voie reste donc mal commode, inadaptée au trafic qu'elle reçoit et, de ce fait, extrêmement dangereuse.

Dans l'approche de ces deux problèmes, n'intervient aucun élément subjectif ; les trafics s'accroissent en chiffres ; les accidents, hélas ! se comptabilisent. C'est de cette analyse objective et chiffrée que doivent dépendre les décisions attendues depuis de nombreuses années.

J'évoquerai aussi une nouvelle fois la définition dans l'espace et dans le temps du contournement Ouest de Châlons-sur-Marne. La réflexion a été engagée à différents niveaux des responsabilités. Il importe qu'elle débouche, dans des délais que je souhaite aussi courts que possible, sur une programmation concertée et qui évite des solutions concurrentielles, donc onéreuses pour nos collectivités et pour l'Etat.

La région de Châlons-sur-Marne et de Vitry-le-François est une région de passage. Sa situation géographique et les chiffres que j'ai cités le prouvent. Il est donc de mon rôle, monsieur le ministre, de vous demander à cette tribune d'y porter une particulière attention.

M. Pierre Forgues, rapporteur pour avis. Allez plus vite, et envoyez une lettre à M. le ministre !

M. le président. Monsieur Forgues, vous avez eu la parole ce matin en tant que rapporteur.

M. Pierre Forgues, rapporteur pour avis. On me l'a retirée !

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Bernard. Ne vous laissez pas influencer.

M. Jean Bernard. Oh ! il en faut plus pour m'influencer, monsieur le président !

En second lieu, monsieur le ministre, je tiens à appeler votre attention sur l'importance des voies navigables pour notre région, dont l'activité nécessite le transport de produits pondéreux.

Ce mode de transport par eau — je n'y reviens pas — est reconnu comme étant le moins coûteux en énergie et le moins polluant. Que penser alors de l'abandon quasi total dans lequel se trouve le canal de la Marne à la Saône, qui a son point de départ à Vitry-le-François et qui conduit vers la Bourgogne et le Sud-Est ?

Son manque d'entretien élémentaire dissuade les professionnels de la batellerie d'emprunter cet itinéraire. La baisse de trafic, une diminution de la fréquentation, peuvent, à terme, déboucher sur un abandon total.

Je veux donc encore attirer votre vigilance, monsieur le ministre, sur ce point essentiel pour l'activité régionale.

Il va de soi que je fais miennes les conclusions de mes collègues rapporteurs en ce qui concerne l'aménagement des canaux à grand gabarit, car la liaison Seine—Est intéresse au premier chef la région Champagne-Ardenne.

Je connais les limites financières dans lesquelles vous devez effectuer vos choix. Les données objectives que je viens d'évoquer vous fourniront, j'en suis sûr, des éléments susceptibles de les orienter, et j'espère fermement que des réponses positives de votre part me conduiront à donner mon approbation au projet de budget que vous nous présentez aujourd'hui. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

Je crois, monsieur le président, avoir respecté le temps de parole qui m'était imparti.

M. le président. Tout à fait, mon cher collègue, et je vous en félicite.

La parole est à M. Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera principalement sur les points suivants : les problèmes de sécurité en mer, les difficultés que connaissent actuellement les différentes catégories de pêche et de pêcheurs, l'ostréiculture, la situation des pensionnés et des veuves et, enfin, les menaces de démantèlement de l'administration de la marine marchande.

Les problèmes de la sécurité, d'abord.

L'une des caractéristiques principales du budget que vous présentez, monsieur le ministre, consiste en l'accroissement spectaculaire des crédits affectés aux problèmes de sécurité. Dans ce domaine, on peut maintenant dire que la catastrophe de l'Amoco Cadiz, si grave fût-elle — et ce n'est pas un député breton qui niera sa gravité — a provoqué un choc salutaire. Les crédits qui seront affectés aux questions de sécurité en 1980 en sont indéniablement une conséquence heureuse, sans doute la seule.

Cependant, depuis le précédent débat budgétaire, au mois de novembre de l'année dernière, d'autres catastrophes, que je qualifierai de bien plus graves que celle de l'Amoco Cadiz qui ne fit aucune victime, ont eu lieu.

Dans la nuit du 12 au 13 décembre 1978, le naufrage du chalutier lorientais l'Alcyon faisait dix victimes et laissait vingt-quatre orphelins.

Dans la nuit du 7 au 8 janvier 1979, l'explosion du Bételgeuse, à Bantry causait cinquante victimes, dont quarante-deux marins français.

Le 14 février 1979, le naufrage du François-Vieljeux faisait vingt-trois victimes.

Enfin, le 25 juin dernier, la collision de l'Emmanuel-Delmas et d'un caboteur italien entraînait la mort de vingt-sept personnes.

Et je n'ai pas recensé tous les accidents, car il y en a eu d'autres, par exemple celui du chalutier rochelais Antioche III qui fit quatre victimes.

Ainsi, depuis un an, plus de cent marins français sont morts en mer. Saluons leur mémoire. Pensons à leurs familles. Qu'envisagez-vous, monsieur le ministre, pour tenter d'éviter que de tels drames ne se reproduisent ?

Je ne veux pas nier le rôle de la fatalité. On aura beau prendre des mesures, on aura beau mettre en place des systèmes de surveillance, des accidents se produiront toujours.

Cependant, des mesures doivent être prises. Dans un secteur qui m'intéresse tout particulièrement, celui de la pêche artisanale et de la pêche semi-industrielle, il y a encore beaucoup à faire pour accroître la sécurité des marins, que ce soit dans l'équipement des bateaux, au niveau des moyens de recherche ou pour la formation des équipages.

Je disais donc que le naufrage de l'Amoco-Cadiz avait sans doute provoqué un choc salutaire. Combien faudrait-il de victimes pour en créer un nouveau, tout aussi salutaire, dans le domaine de la sécurité des marins ? Une centaine devrait suffire amplement.

Dans ce domaine, votre administration a un rôle important à jouer. Il serait extrêmement souhaitable qu'elle engage très rapidement une campagne en faveur de la sécurité, en particulier des marins-pêcheurs, pour lesquels les problèmes sont moins techniques que de formation, de discipline, de surveillance et de contrôle.

Je pense qu'il est inutile d'insister sur certaines des difficultés ou des inquiétudes qui obscurcissent dangereusement l'avenir de la pêche industrielle, notamment sur celles qui concernent l'accès à la ressource et l'impasse dans laquelle se trouvent les négociations communautaires.

Ces problèmes, monsieur le ministre, vous en êtes parfaitement conscient. Ils se posaient déjà tels quels il y a un an, lors de la dernière discussion budgétaire. S'ils ont évolué depuis cette date, c'est uniquement de manière négative. Le conflit de la langoustine et les arraisonnements effectués par les Britanniques, montrent que, de ce côté-là, il y a plutôt une dégradation de la situation.

Vous connaissez parfaitement l'importance de l'enjeu des prochaines négociations de Bruxelles.

Je pense qu'il est inutile de répéter à quel point la survie et l'avenir de plusieurs milliers de marins et de plusieurs milliers d'emplois induits en dépendent.

Si les perspectives communautaires se sont détériorées depuis l'an dernier, il est deux autres domaines qui ont subi une dégradation bien plus considérable : le coût du carburant et les frais de déchargement.

En moins de quatre mois, le litre de carburant est passé de 54 à 84 centimes, et il est loin d'être certain que cela soit fini. On peut craindre que, durant l'année 1979, le prix du carburant ne soit multiplié par deux.

De plus, c'est précisément au moment où le carburant connaissait à nouveau une hausse vertigineuse que les compagnies pétrolières ont décidé de durcir leurs conditions de paiement. Jusqu'à l'été dernier, celui-ci se faisait traditionnellement à soixante jours. Les compagnies distributrices ont changé d'attitude et exigent maintenant le paiement à trente jours, et parfois même à la livraison.

J'avais demandé, dans une question écrite à M. le ministre de l'Industrie, qui exerce la tutelle sur les compagnies pétrolières, d'intervenir auprès de celles-ci pour qu'elles modifient leur attitude. Je pense que le ministre des transports pourrait, lui aussi, tenter une démarche en ce sens.

Le retour à des conditions normales de paiement ne résoudrait pas tous les problèmes. Il renforcerait cependant armateurs et patrons-pêcheurs qui ont la nette impression que les compagnies pétrolières considèrent faillites et dépôts de bilan comme imminents dans le secteur de la pêche et qu'elles prennent des mesures pour n'avoir pas à en pâtir.

A la hausse de carburant s'est ajoutée une augmentation des frais de déchargement, qui ont progressé de 50 p. 100 en six mois, si bien que la plupart des armements qui, en 1978 et au début de cette année, avaient fini de digérer les hausses de 1974 subissent et vont subir de nouveau un choc qui risque d'être beaucoup plus violent que le précédent, pour deux raisons principales : d'une part, les taux de capture accusent une nette diminution en 1979 et risquent encore de décroître à l'avenir ; d'autre part, le marché du navire d'occasion est pratiquement bloqué.

Jusqu'à maintenant les armements avaient toujours la possibilité de vendre un bateau pour tenter d'équilibrer leurs comptes, possibilité sans doute fort peu satisfaisante pour l'emploi mais qui avait le mérite de préserver l'essentiel. Cette possibilité n'existe plus maintenant.

Certains armements ont manifesté l'intention de vendre l'un ou l'autre de leurs bateaux depuis un an ou plus. Ils ne trouvent pas d'acheteurs. Plus que jamais, donc, une aide aux armements apparaît indispensable, pour leur propre sauvegarde et la sauvegarde des emplois qu'ils représentent.

Cette aide, vous envisagez de continuer de l'apporter à travers le groupe de financement de l'armement industriel, le G.F.A.I. Cependant, la question se pose de savoir si cet organisme disparaîtra en 1980 et dans les années qui viennent de ressources suffisantes pour apporter un soutien efficace et éviter que certains armements ne soient condamnés à la faillite.

Je pense, monsieur le ministre, que vous pourrez apporter des éléments de réponse à cette question. Cependant, il vous sera difficile de dissiper une marge d'incertitude non négligeable qui tient au fait que l'on ne connaît pas encore actuellement à quel niveau les charges d'exploitation peuvent se situer, ou se stabiliser.

Le principal inconvénient de l'aide apportée à travers le G.F.A.I., réside dans le fait que son montant n'est pas prévisible, et qu'elle ne permet donc pas aux armements d'élaborer des stratégies où elle soit prise en compte.

Alors, une autre question vient inévitablement à l'esprit : l'établissement d'un gazole « pêche ». L'un des principaux arguments qui ont été invoqués jusqu'à présent pour le repousser consistait à évoquer le précédent que cela constituerait.

Mais, depuis le week-end dernier, c'est dans un autre domaine que le précédent a été créé puisque l'Assemblée a adopté un article supprimant la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour les carburants utilisés par les chauffeurs de taxi dans l'exercice de leur profession et dans la limite de 5 000 litres par an.

Aussi, je me demande si la meilleure solution ne consisterait pas à mettre sur pied un plan, de cinq années par exemple, durant lesquelles le gazole « pêche » sous douane serait institué.

Ce gazole « pêche » bénéficierait d'un prix fixé par l'Etat. Il pourrait être augmenté tous les ans, de telle manière qu'au bout de cinq années il atteigne un niveau qui pourrait être considéré comme définitif. Un tel plan présenterait plusieurs avantages.

D'abord, étant donné sa durée limitée, il tomberait moins sous le coup de l'argument qui consiste à rejeter la création du gazole « pêche », en raison du précédent que cela créerait. Ensuite, en permettant aux armements de connaître cinq années à l'avance les hausses auxquelles ils auraient à faire face, il leur donnerait la possibilité d'élaborer des stratégies, de rechercher des solutions. Il leur permettrait de passer avec succès le cap difficile que constitueront, sans aucun doute, les années qui viennent.

Reste le dernier argument que l'on oppose généralement à la création du « gazole pêche » : cette mesure serait nécessairement appliquée à des types de pêche — pêche semi-artisanale et artisanale — qui en ont le moins besoin.

Cet argument n'est pas décisif. Le conflit de la langoustine montre que la prospérité de certains types de pêche semi-artisanale est loin d'être assurée. De plus, dans les domaines de la pêche semi-artisanale et artisanale, en contrepartie de cette aide que constituerait la création temporaire d'un « gazole pêche », nombre d'actions pourraient être menées en vue d'améliorer les rémunérations et les conditions de travail des équipages. Mais c'est un point sur lequel je vais revenir dans quelques instants.

La formule d'aide à la pêche industrielle qui est actuellement retenue est donc l'intervention du G.F.A.I. Il ne serait cependant pas inutile qu'un autre type d'aide, tel que le plan de cinq ans que je viens de proposer ou toute autre formule, puisse être envisagé, pour remplacer le G.F.A.I. ou prendre sa relève. Il risque fort, en effet, de ne pas disposer des ressources suffisantes eu égard aux besoins.

Pour ce qui est de la pêche artisanale, j'appellerai votre attention sur trois points.

Le premier concerne le plan de relance. Après les difficultés du printemps dernier, il semble que l'on s'achemine vers un fonctionnement beaucoup plus régulier de ce plan.

A priori, le projet de budget pour 1980 prévoit des crédits suffisants pour assurer durant cette année un rythme de renouvellement satisfaisant de la flotte de pêche artisanale. Il faut espérer que les derniers mois de 1979 et de 1980 ne connaîtront pas, dans la mise en place des crédits de ce plan, des retards comme ceux qui ont été constatés au cours des derniers mois et qui sont si nuisibles pour la bonne marche de tous les petits chantiers navals du littoral.

Il y a là, en effet, un secteur qui représente un nombre appréciable d'emplois et dont les ressources financières sont généralement très légères. Il importe donc que leurs activités connaissent le moins possible d'incertitudes ou d'à-coups.

C'est également dans ce domaine de la pêche semi-artisanale ou artisanale, c'est-à-dire, dans la plupart des cas, de la « pêche à la part », que des efforts doivent être entrepris pour améliorer les conditions de travail et les rémunérations des marins. Je pense, en particulier, à la mise en place de caisses de chômage pour intempéries et à la généralisation des congés payés.

En ce qui concerne les caisses de chômage pour intempéries, l'intervention du F.I.O.M. constitue déjà une incitation très positive. Quant à la mise en place de congés payés pour les pêcheurs « à la part », elle est avant tout d'ordre contractuel. Il faut qu'elle découle d'un accord entre patrons et équipages. Cependant, dans ce domaine, votre administration peut — ou pourrait — très souvent jouer un rôle incitatif afin de favoriser, sinon d'imposer de tels accords.

Bien évidemment, ainsi que je vous le disais tout à l'heure, la création, ne serait-ce que pour une durée de quelques années, d'un « gazole pêche » devrait, dans le domaine de la pêche arti-

sanale, profiter aux équipages et pourrait donc, dans ce cas, être assortie non pas de conditions, mais d'encouragements, d'incitations, et elle aurait nécessairement d'heureuses retombées sociales.

Enfin, je voudrais insister sur le cas particulier de ce que dans le Morbihan nous appelons « la flottille ételloise » ou « les pinasses ételloises ».

Il s'agit là d'une flotte très rentable, constituée essentiellement de bateaux de vingt-cinq à trente-cinq mètres. Mais cette flotte a en moyenne quinze ans d'âge, si bien qu'il est plus que temps d'envisager son renouvellement. Or, de par la taille de ses bateaux, elle ne bénéficie pas du plan de relance de la pêche artisanale. Elle ne ressortit pas non plus aux aides, d'ailleurs très limitées, prévues pour l'investissement en pêche industrielle. Il y a donc là un point très particulier qui nécessitera une solution spécifique. Il est extrêmement important que vos services s'attachent à élaborer cette solution, et ce d'autant plus que la caractéristique principale de cette flotte est sa polyvalence et qu'elle pourra donc plus que d'autres s'adapter aux conditions nouvelles qui seront certainement celles des années qui viennent.

M. le président. Monsieur Kerguéris, je vous prie de conclure.

M. Aimé Kerguéris. J'en ai presque terminé, monsieur le président.

J'ai fait allusion tout à l'heure à l'augmentation considérable des frais de déchargement qui pèsent aussi sur les coûts d'exploitation des navires. Il est également nécessaire de mentionner les difficultés que connaissent les ports.

Ainsi, les comptes d'exploitation prévisionnels du port de Lorient, pour 1979, sont extrêmement préoccupants puisque, après frais financiers et dotations aux amortissements, le déficit se situe à trois millions et demi de francs.

Or, étant donné l'assimilation du régime des concessions d'un port de pêche à celui d'un port de commerce, ce sont les seuls usagers du port qui financent la quasi-totalité des investissements et donc des charges d'emprunts. Compte tenu de l'évolution actuelle, le taux des taxes qu'il sera nécessaire de faire peser sur les professionnels à l'avenir pour équilibrer la gestion des ports risque d'être insupportable.

Je souhaiterais également dire quelques mots de la conchyliculture et de l'ostréiculture...

M. le président. Non, mon cher collègue. Vous avez déjà dépassé votre temps de parole!

M. Aimé Kerguéris. Alors, monsieur le président, permettez-moi au moins d'évoquer rapidement un problème très important.

M. le président. Il fallait en parler au début de votre intervention!

M. Aimé Kerguéris. Les retraités, les veuves, les différentes personnes qui dépendent de l'établissement national des invalides de la marine apparaissent, une fois de plus, comme les oubliés de votre budget, monsieur le ministre.

Bien sûr, un texte a été voté au printemps dernier qui apporte des améliorations non négligeables et un décret paru en juillet a encore perfectionné le dispositif prévu par ce texte.

Cependant, les pensionnés qui n'ont pas bénéficié en 1963 et en 1968 des mesures de reclassement attendent toujours que des efforts compensateurs soient effectués en leur faveur.

Je sais que, dans ce domaine, le principal obstacle ne vient pas de vous, mais de ce qui apparaît comme un mépris profond de la part des services du budget.

Tout cela est sans aucun doute extrêmement important...

M. le président. Mon cher collègue, la conférence des présidents étant prévue pour dix-neuf heures, je vais devoir lever la séance.

M. Guy Guerneur. C'est dommage car tous ces propos étaient fort intéressants!

M. le président. Concluez, monsieur Kerguéris!

M. Jacques Cressard. On voit bien que vous n'êtes pas breton, monsieur le président.

M. Aimé Kerguéris. Je conclus donc en disant que, dans la mesure où ce budget accordera une place plus grande aux marins qu'à la pêche, je le voterai. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

M. le président. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1980, n° 1290 (rapport n° 1292 de M. Fernand Leart, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) ;

Section commune : transports terrestres (*suite*) :

(Annexe n° 38. — M. Pierre Cornet, rapporteur spécial ; avis n° 1297, tome XVIII, de M. Pierre Forgues, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Aviation civile et météorologie (*suite*) :

(Annexe n° 39. — M. Pierre Bas, rapporteur spécial ; avis n° 1297, tome XIX, de M. Claude Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Marine marchande (*suite*) :

(Annexe n° 40. — M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 1297, tome XX, de M. André Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Transports : routes, ports et voies navigables (*suite*) :

(Annexe n° 41. — M. Henri Torre, rapporteur spécial ; avis n° 1297, tome XXI (*Routes*), de M. Michel Manet, tome XXII (*Ports et Voies navigables*), de M. Jean Valleix, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Article 56.

La séance est levée.

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

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

LOUIS JEAN.