

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

6^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

(63^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

2^e Séance du Samedi 15 Novembre 1980.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ANORÉ DELEHEDDE

1. — Loi de finances pour 1981 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3958).

Transports (suite).

MM. Dupilet,
Baudouin,
Bardol,
Guermeur,
Raymond,
Micaux,
Bourgois,
Fontaine,
Rufenacht,
Mellick,
François d'Harcourt,
Kallinsky,
Bozzi,
Alain Richard,
Caro,
Gouhier,
Plantegenest,
Chénard,
Lagourgue,
Crépeau,
Kergueris,
Lauriol,
Gilbert Gantier.

MM. Hoeffel, ministre des transports ; Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances ; Guermeur, Le Drian, Lauriol.

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

2. — Ordre du jour (p. 3986).

PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ DELEHEDDE,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1981

(DEUXIÈME 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 1981 (n° 1933, 1976).

TRANSPORTS (suite).

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

Ce matin, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs. Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Monsieur le ministre des transports, cet été, le monde de la pêche industrielle et artisanale a connu un conflit dont votre prédécesseur n'avait prévu ni l'écclatement, ni l'ampleur. Pourtant nous avons multiplié les interventions et surtout les mises en garde.

En 1977, je déclarais déjà devant cette assemblée : « Si, demain, le Gouvernement ne prête pas plus d'attention aux problèmes des marins, il risque de faire l'expérience de la combativité et de la ténacité de ces hommes à qui la France doit beaucoup. »

L'an dernier, dans cette même enceinte, j'indiquais : « Que penser de la volonté des armateurs de réduire chaque équipage de navire industriel de trois matelots ? »

A rester sourd à nos appels, vous n'avez pas su faire l'économie d'un conflit.

Aussi, à une époque où une majorité de Français tentait d'échapper aux contraintes quotidiennes, les marins de la pêche industrielle, à Boulogne-sur-Mer, entraient en lutte pour faire face à une situation peu ordinaire dans la mesure où ils étaient « lock-outés » par les armateurs. Ces derniers, se faisant fort d'appliquer les directives gouvernementales, empêchaient les bateaux de partir avec vingt-deux hommes à bord.

Comment a-t-on pu, dans ces conditions, affirmer qu'il s'agissait d'un conflit privé, alors qu'on avait affaire à un problème qui engageait l'avenir d'une profession ?

Nous n'avons cessé, pour notre part, de souligner la nécessité de mettre en œuvre une politique globale des pêches maritimes, plutôt que de prendre les mesures ponctuelles inefficaces, tel le plan de soutien du 2 avril qui, en réalité, n'en est pas un.

Vous savez bien, pour avoir été secrétaire d'Etat à la santé, qu'on ne soigne pas une grippe comme un rhume.

Votre prédécesseur, par le biais de ce plan, a voulu gagner du temps. En fait, il en a perdu !

Pourtant, la pêche est un secteur industriel qui fait travailler 25 000 marins et vivre 100 000 personnes. En outre, le fruit du travail des marins est nécessaire à la collectivité puisque 98 p. 100 de leurs prises sont destinées à la consommation alimentaire humaine, ce qui n'est pas le cas de nos partenaires européens. C'est pourquoi il faut garantir l'accès aux lieux de pêche et mettre un frein à l'appétit des Britanniques et des Danois.

La reconnaissance des droits historiques doit être plus que jamais exigée ; mais, pour cela, il faut que le Gouvernement prenne conscience que la pêche est une activité vitale pour la France et qu'elle ne doit pas servir de monnaie d'échange dans les discussions européennes. On ne pourra, à cet égard, que constater le faible poids du représentant français au sein de ces discussions.

Autre échec de la politique qui a été conduite jusqu'à présent : l'importation de produits de la mer pour 1979, d'un montant de trois milliards. Avec la façade maritime que notre pays possède, c'est inadmissible !

Si l'on note, dans votre projet de budget, un effort sensible en faveur de l'aquaculture et de la conchyliculture, on déplore que la région Nord soit, une fois de plus, laissée pour compte : aucune direction régionale n'y est prévue alors que des possibilités existent sur ses côtes et dans ses estuaires.

La dernière remarque que je formulerais sur l'échec de votre politique concerne le renouvellement de la flotte.

Une constatation navrante s'impose : aucun chalutier neuf de pêche industrielle n'a été immatriculé au quartier de Boulogne depuis 1976.

Pour cette catégorie, 16 p. 100 seulement des bateaux ont moins de cinq ans. Les neuf chalutiers de pêche semi-industrielle du premier port de pêche de France ont plus de quinze ans. Si plusieurs commandes de bateaux ont été passées pour la pêche artisanale, ce n'est pas l'unique commande, enregistrée en 1979, d'un chalutier de pêche arrière pour le secteur industriel qui rendra compétitif l'outil de production du port de Boulogne.

Cet exemple me conduit à vous poser une question essentielle : quelle flotte aurons-nous dans dix ans ?

Des solutions ont déjà été avancées : par exemple, la construction en série d'un chalutier économique d'une taille encore à définir — 33 ou 40 mètres — mais inférieure à celle des navires actuels, dont une puissance moindre permettrait de réaliser des économies de carburant. A ce sujet, votre action ne témoigne d'aucune volonté novatrice, même si vous ouvrez un concours pour la définition d'un navire économe et performant. Je vous rappelle que les socialistes ont déjà lancé cette idée il y a deux ans.

Vous refusez d'accroître l'aide au carburant en vous retenant derrière les règlements communautaires. Pourquoi le Gouvernement ne prend-il pas des mesures analogues à celles de nos voisins britanniques ou italiens ? Pourquoi la demande de tarification spéciale du carburant composé IF 30 est-elle encore en suspens ?

La réponse à ces questions ne peut être différée, il y va de la survie d'un secteur d'activité. A cet effet, le Gouvernement doit mettre fin à la politique de subventions à fonds perdus. Il serait donc souhaitable que les aides à l'investissement en pêche hauturière accordées par l'Etat se fassent sous forme de prise de participation, créant ainsi un droit de regard permanent de l'Etat sur la gestion des armements.

Pour nous, socialistes, ces aides doivent s'accompagner de la mise en place de contrats de développement, discutés et négociés avec tous les professionnels ; de la prise en compte de la situation globale des entreprises, particulièrement d'un examen minutieux des frais généraux ; du respect d'engagements sociaux relatifs aux conditions de travail, aux garanties de revenu et d'emploi.

A ce sujet, vous n'êtes pas sans savoir que les équipages de Boulogne se prononcent actuellement sur une nouvelle convention collective. Le résultat de leur vote ne pourra qu'être conforme à la lutte des marins.

Malgré le chantage au désarmement de quatre chalutiers exorcé par les armateurs, les marins pêcheurs repousseront très probablement ce projet. Comment pourrait-il en être autrement ?

Quand on sait que le texte prévoit la réduction des effectifs à bord et que cette disposition est à l'origine du conflit, la reprise du travail ne doit pas faire illusion. Les difficultés matérielles rencontrées par les marins et leurs familles ont eu raison du conflit dans un premier temps, mais les problèmes demeurent et la détermination des marins n'est pas entamée pour autant. Aussi observeront-ils avec vigilance l'attitude du Gouvernement à la suite de ce vote.

C'est pourquoi je vous demande instamment de bien vouloir nous préciser d'ores et déjà si le Gouvernement entend subordonner de nouveau l'octroi d'une aide gouvernementale à la réduction des effectifs. De cette réponse dépend l'avenir de la pêche industrielle et de l'économie boulognaise dans son ensemble. En avez-vous la volonté politique ? Les crédits pour 1981 qui maintiennent en francs constants les crédits des aides de 1980 abondés par les mesures du 2 avril suffiront-ils à amorcer les mesures d'ensemble nécessaires ? La question est posée.

M. le Président de la République a préféré, lors de son voyage dans notre région, éviter Boulogne-sur-Mer. Votre prédécesseur n'y est jamais venu. J'ose espérer que vous manifesterez le désir de rencontrer ces travailleurs de la mer qui vous feront partager à la fois leur détermination et l'amour qu'ils portent à leur métier. Je suis persuadé que leur témoignage vous incitera à entreprendre la réflexion indispensable pour le maintien et le développement de la pêche maritime française. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Henri Bauduin. Monsieur le ministre, j'aborderai à mon tour, pendant quelques instants, les problèmes de la pêche.

Le conflit de la pêche, comme l'ont indiqué des orateurs précédents, a surpris l'opinion par la soudaineté de son explosion, par son ampleur, parfois par sa démesure.

Sans revenir sur ce conflit, qui ne peut être considéré comme un phénomène de génération spontanée, je dirai que ses causes profondes et multiples demeurent.

La crise de la pêche n'est d'ailleurs pas exclusivement française ; d'autres pays se débattent dans des difficultés comparables à celles qu'affrontent les marins et les armateurs français. Pendant le mois d'août 1980, les pêcheurs allemands, écossais, irlandais ont immobilisés leurs bateaux ou manifesté pour appeler l'attention sur la baisse de leur revenu ou sur l'état désastreux de la profession.

Partout, les causes paraissent identiques, l'accroissement du coût des navires en raison de leur appareillage de plus en plus sophistiqué entraînant des amortissements toujours plus élevés ; la quantité de plus en plus restreinte de poisson pêché ; le renchérissement du gazole ; l'alourdissement des frais d'équipage et les importations anarchiques en provenance de pays tels que l'Islande ou la Norvège dans une Europe bleue encore inorganisée.

Ces causes communes sont aggravées pour les Français, en raison de l'éloignement des ports par rapport aux lieux de pêche, ce qui oblige nos pêcheurs à utiliser des navires souvent plus grands que ceux qu'emploient les Britanniques ou les Scandinaves, qui travaillent plus près des côtes.

Ces causes sont encore aggravées par les règles européennes discriminatoires relatives aux contingents de pêche plus limités, pour le hareng par exemple, et aussi au prix de retrait appliqué au poisson invendu, qui est plus bas pour les espèces les plus pêchées par les Français, que pour celles qui sont davantage capturées par certains de nos partenaires.

Certes — le projet de budget pour 1981 en est encore une illustration — des aides publiques importantes ont été accordées à la pêche : subventions d'Etat à la construction de navires et de bateaux artisanaux auxquelles se sont ajoutées des aides des établissements publics régionaux et des collectivités locales ; prêts à taux bonifiés pour les emprunts des armateurs ou des artisans faisant construire ; réduction du prix du gazole.

Tout cela n'a pas suffi à assainir les comptes d'exploitation. Les subventions accordées aux artisans ont conduit bien des pêcheurs à s'endetter de sorte que ceux-ci éprouvent de grandes difficultés pour faire face à leurs engagements.

Dans un tel contexte, quel est l'avenir de la pêche française ?

Quel est l'avenir de la grande pêche, alors que nombre de pays maritimes accentuent leur politique de contrôle rigoureux, voire d'exclusion, dans leurs nouvelles zones de souveraineté ?

Quel est l'avenir de la pêche hauturière dont 75 p. 100 des captures se pratiquent dans les eaux communautaires, sous juridiction britannique et irlandaise, alors que, je le répète, le désordre continue de régner dans l'Europe bleue ?

Quel est l'avenir de la pêche côtière, alors que l'aquaculture semble promise à un considérable développement et que la pêche d'élevage peut et doit devenir une source importante de la production marine vivante ?

La pêche a besoin de savoir où elle va. Elle a besoin de connaître la place que le pays entend lui assigner dans l'ensemble de son économie ainsi que l'importance et les types d'aide qui peuvent contribuer à sa survie et à son développement. Elle est en droit de connaître enfin les perspectives qui peuvent lui être réservées dans le cadre d'une organisation communautaire des Neuf.

Les solutions ne peuvent être indéfiniment différées, notamment en ce qui concerne les droits historiques des marins français dans les secteurs proches des côtes étrangères où ils ont des habitudes de pêche et dont l'interdiction ou le simple contrôle trop rigoureux d'accès entraînerait la catastrophe pour des milliers de familles.

Les pêcheurs, préoccupés par les moyens de production, ne sauraient davantage se désintéresser de l'amélioration des conditions de commercialisation de leurs produits. Les marins pêcheurs et les consommateurs n'ont rien à gagner au maintien d'un système où le prix du poisson est multiplié par quatre ou cinq avant d'être affiché chez le poissonnier détaillant. Sans doute, direz-vous, ces problèmes relèvent-ils surtout des professionnels, mais la solution serait plus facile si elle était recherchée conjointement avec les pouvoirs publics et, éventuellement, les consommateurs.

Chacun s'accorde à considérer que la pêche doit demeurer une branche d'activité importante de l'économie française : d'abord, la France, pays maritime par excellence, ne saurait renoncer à assurer elle-même une grande partie de son approvisionnement en poisson ; ensuite, notre pays ne peut envisager de creuser le déficit commercial en important des produits de la mer, alors que tout doit être fait pour maintenir l'équilibre de notre balance des paiements ; enfin, les activités de la pêche, comme les activités industrielles et portuaires annexes, font vivre des milliers de familles.

Face à ces problèmes, que faire ?

Bien des initiatives et des orientations sont à prendre pour sortir la pêche du marasme actuel et garantir sa survie. Certaines d'entre elles sont du ressort du pouvoir politique, notamment l'organisation de la pêche sur le plan européen, domaine dans lequel le Gouvernement doit faire preuve de la plus grande vigueur pour hâter les décisions et la mise en œuvre des solutions attendues depuis si longtemps. Mais la plupart d'entre elles doivent être élaborées dans le cadre d'une vaste coopération entre les professionnels et le pouvoir politique, qu'il s'agisse de la formation des hommes, du choix des investissements, des types d'aide ou de l'organisation de la commercialisation.

Sans doute existe-t-il en France plusieurs catégories de pêche, chacune confrontée à ses problèmes propres. Certes, l'organisation professionnelle de la pêche est souvent embryonnaire et moins bien structurée que celle de l'agriculture, mais elle existe et la concertation doit être engagée et poursuivie. Une négociation globale sur l'ensemble des problèmes de la pêche en France s'impose.

Pendant le conflit de Pêlé, les marins pêcheurs ont souffert de ne pas rencontrer d'interlocuteur politique ; ils n'ont eu affaire qu'à l'administration.

M. Irénée Bourgois et M. Jean Bardol. Et aux C.R.S. !

M. Henri Baudouin. Si compétents, si éminents que puissent être les responsables de cette administration, ils ne sont que des techniciens, alors que les mesures à prendre sont d'ordre politique.

Vous êtes, monsieur le ministre, le responsable politique ; vous êtes donc le seul capable de prendre ces initiatives avant de proposer des orientations dans le cadre d'un plan-programme ou, mieux encore, d'une véritable loi d'orientation de la pêche comparable à celle que le Parlement a adoptée pour l'agriculture. Cette charte de la mer me paraît indispensable pour rassurer des hommes dont le métier est toujours difficile, parfois cruel, et dont les inquiétudes quant à l'avenir de leur profession, et donc de leur famille, sont profondes et justifiées. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)

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

M. Jean Bardol. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en août et septembre, pendant de longues

semaines, les marins pêcheurs de notre pays ont mené une lutte exemplaire qui fera date dans l'histoire du mouvement ouvrier maritime.

Bien sûr, ils luttent pour leurs revendications — combien justifiées — mais aussi pour la survie de nos pêches maritimes, élément économique et humain très important, parfois essentiel, déterminant même, dans nos régions littorales. C'était donc une lutte dont le caractère éminemment national ne peut être mis en cause.

Pour toute solution, le Gouvernement n'a pas trouvé mieux que de faire intervenir ses forces répressives et ses navires de guerre à Boulogne-sur-Mer, à Port-de-Bouc, à Paris, à Antifer et à Fos. La pêche constitue un secteur économique indispensable à notre pays et il ne faut pas juger de son importance uniquement par rapport aux 24 000 marins pêcheurs.

Il faut, en effet, prendre en compte les travailleurs et travailleuses des secteurs en amont, à savoir les constructions et réparations navales, les fabriques de filets, etc., et en aval — dockers pour le déchargement, marée, salaison, transformation, conserveries, industries du froid — ainsi que des éléments plus lointains ; tels les secteurs de l'acier, de l'électronique, du commerce local. La pêche représente donc des centaines de milliers d'emplois directs, indirects, à temps plein ou partiel et près d'un million de personnes, avec les familles, sont concernés.

L'indépendance nationale, le maintien de l'emploi dans des régions souvent peu industrialisées, tout commande de développer nos pêches maritimes.

Or la réalité est celle de la crise, souvent du déclin et même d'une politique de liquidation.

Les chiffres sont là pour le prouver. Notre production n'a cessé de stagner, puis de régresser.

La diminution globale de la flotte, tant en navires qu'en tonnage, qui est continue depuis 1970, s'est accélérée après 1975 et plus encore après 1977. On comptait 13 430 navires de pêche en 1970 pour 282 000 tonnes de jauge brute ; on n'en compte plus que 11 120 pour 198 000 tonnes de jauge brute en 1979.

L'effectif global des marins pêcheurs n'a cessé de décroître dans les mêmes proportions : 24 000 en 1979 contre 35 800 en 1970. Naturellement, les emplois dérivés dans les industries annexes ont diminué aussi très fortement.

Pour la première fois, en 1978, la valeur des importations a été supérieure à celle de notre production nationale de produits de la mer.

Le déficit de notre balance commerciale en ce domaine a atteint en 1979 le chiffre record de 310 milliards d'anciens francs !

La cause du marasme réside essentiellement dans la politique menée par le Gouvernement, tant au plan national qu'au plan européen.

Le budget des pêches maritimes est, d'une façon générale, étié, ridiculement faible et celui de cette année ne déroge pas à la règle.

Par exemple, ce sont les mêmes crédits insuffisants pour le F. I. O. M. L'aide au carburant est toujours maintenue à 10,5 centimes au litre et ce depuis de nombreuses années, alors que le poste énergie qui représentait, selon les types de navires et de pêches, 10 à 15 p. 100 du chiffre d'affaires en 1978, en représente de 25 à 30 p. 100 en 1980.

Le Gouvernement favorise une politique de concentration des armements qui entraîne le désarmement et la vente de navires à l'étranger. Cela s'est exprimé dans les mesures qu'il a prises le 2 avril dernier et qui sont une des causes du conflit.

C'est ainsi qu'il accorde une aide spéciale aux gros armateurs qui réduiront leurs frais d'équipage et de débarquement, c'est-à-dire qui diminueront les salaires, les effectifs des marins pêcheurs à bord des chalutiers et le nombre des dockers poissonniers sur les quais. C'est un véritable scandale, car les marins pratiquent un des métiers les plus durs au monde. Diminuer les effectifs, c'est accélérer encore l'usure des hommes et aggraver l'insécurité, alors que des dizaines de marins disparaissent chaque année.

Le Gouvernement finance également le redéploiement à l'étranger. Cela entraînerait une nouvelle réduction du nombre des marins français et des travailleuses et travailleurs des industries annexes. Car avec le système du redéploiement et des bases avancées, le poisson pêché par les navires français ne serait plus débarqué dans nos ports mais serait, pour la plus grande part, « travaillé » en Afrique, en Ecosse, en Irlande ou ailleurs.

Au plan européen, le Gouvernement de notre pays, qui est partie prenante, sacrifie nos pêches maritimes aux intérêts des grandes sociétés multinationales.

Il ne cesse de céder aux exigences exorbitantes, aux véritables diktats de la commission européenne. Va-t-il encore céder le 18 novembre, lorsque les ministres concernés des neuf pays de la C.E.E. se réuniront pour entamer une phase importante des négociations portant sur les problèmes de la pêche au sein du Marché commun. Georges Marchais déclarait, il y a quarante huit heures : « Si l'on suivait les directives de Bruxelles, notre pays verrait limiter à 12 p. 100 la part qui lui revient du produit des pêches dans les eaux européennes. Ce quota est totalement inacceptable. Il sous-estime de près de la moitié la part de la France dans l'Europe des Neuf du point de vue de la population, du nombre de ses marins pêcheurs et de ses capacités de capture et de production. »

C'est ainsi qu'en équivalent-cabillaud nous n'aurions droit en 1990 et 1991 qu'à 121 000 tonnes contre 309 000 tonnes pour le Royaume-Uni et 295 000 tonnes pour le Danemark. Nos prises ne représenteraient plus que 92 p. 100 du tonnage de 1979 qui était déjà insuffisant.

Pour le hareng, nous n'avons cette année aucun quota alors que l'Irlande a droit à 15 600 tonnes, la R.F.A. à 11 300 tonnes et le Danemark, à 39 000 tonnes.

C'est pourquoi, nous communistes, nous demandons avec force que le 18 novembre le Gouvernement français exige avec force un quota minimum de 20 p. 100. En deçà, ce n'est pas acceptable.

D'une façon générale, il faut exiger que soit mis un terme à toutes les mesures qui visent à défavoriser la France au sein de la C.E.E. Le libre accès aux zones de pêche, aujourd'hui constamment remis en cause dans les faits, en particulier par l'Angleterre qui voudrait se réserver une bande exclusive de 50 milles, doit être absolument garanti. Les avantages accordés aux importations qui viennent concurrencer directement les produits de la pêche française doivent être supprimés.

L'article 117 du traité de Rome qui prévoit l'égalisation des régimes sociaux sur le plus avancé doit être appliqué ! Les plans de restructuration établis à Bruxelles et qui tendent au « désinvestissement » doivent être revus complètement. Jusqu'à présent les aides du F.E.O.G.A. ont été orientées et sélectives. La commission européenne propose maintenant que, pour les navires de plus de 33 mètres, l'aide du fonds ne soit accordée qu'à la condition que le bénéficiaire s'engage à démolir une ou plusieurs unités dont il est propriétaire.

M. Roger Gouhier. C'est un scandale !

M. Jean Bardol. C'est la politique de la casse ! Pour le FEOGA, la France est également défavorisée par rapport aux autres Etats membres. C'est ainsi que de 1972 à 1977 le Royaume Uni a reçu 40,8 p. 100 des aides, l'Irlande 15,1 p. 100 et la France seulement 10,2 p. 100.

Il faut également exiger à Bruxelles que la protection des ressources ne soit plus considérée comme un prétexte pour pénaliser la pêche française, mais comme une nécessité pour empêcher les gros industriels de poursuivre le ravage du fond des mers en détruisant massivement les alevins et les immatures pour faire de la farine.

Il faut savoir que pour la C.E.E., de 1972 à 1978, la production pour la consommation humaine est tombée de 3 125 000 à 2 836 000 tonnes, soit une diminution de 8,6 p. 100, alors que pour l'usage industriel elle passait de 1 234 000 à 1 577 000 tonnes, soit une progression de 27,7 p. 100 ; avec plus de 1 400 000 tonnes les Danois sont rois en la matière.

Enfin, il faut absolument nous opposer à l'entrée de l'Espagne dans le Marché commun. Son potentiel de pêche représente 50 p. 100 de la production et les trois quarts des marins de la Communauté. Il faudrait lui accorder les quotas massifs correspondants, qui diminueraient d'autant les nôtres, et notre marché serait envahi par les poissons produits par l'Espagne à bien meilleur compte que chez nous, compte tenu des salaires et des conditions sociales de ses marins.

Il s'agit bien là d'une politique gouvernementale délibérée de liquidation de nos pêches. Nous en trouvons la preuve dans le rapport de juillet 1980 du groupe de travail « Mer et littoral » pour le VIII^e Plan.

On y lit en toutes lettres à la page 86, que d'ici à 1985, on peut imaginer que dans un secteur qui emploie 25 000 navigateurs et 100 000 personnes aux stades induits et finals disparaîtraient environ 8 000 emplois directs et 40 000 à 50 000 emplois induits. La seule production nationale ne représenterait plus qu'un ou deux milliards de francs alors que les importations s'élèveraient à 5 ou 6 milliards de francs. C'est absolument aberrant.

Dans le peu de temps qui m'est imparti, il m'est difficile, face à cette politique, de développer les solutions que nous préconisons. Elles sont contenues dans la proposition de loi que j'ai déposée à la dernière session au nom du groupe communiste

et que je vais d'ailleurs préciser dans deux questions écrites que je vous remettrai mardi, monsieur le ministre.

Je dirai donc rapidement qu'il est indispensable de créer le carburant spécial IF 30 et, en attendant, de relever l'aide au carburant de dix à cinquante centimes par litre ou d'accorder une aide équivalente, comme le font les Anglais, les Italiens et les Allemands, sous d'autres formes. Il faut aussi aménager les charges sociales, abandonner immédiatement le projet gouvernemental suicidaire de redéploiement à l'étranger sous forme de bases avancées.

Pour assurer un prix minimum garanti et rémunérateur aux marins, il est nécessaire de relever les prix d'orientation et de retrait pour les différentes espèces et de remplacer les prix de référence par des prix minimaux en dessous desquels aucune importation ne devrait être permise. Les prix à la consommation sont parfois cinq à six fois plus élevés qu'à la production. Il faut donc absolument assainir le marché en s'attaquant aux taxes et aux profits des transformateurs et des intermédiaires.

Les stocks, selon les professionnels et les scientifiques, commencent à se reconstituer et le processus se poursuivra. Il faut donc dès maintenant maintenir et renouveler notre flotte de pêche industrielle et semi-industrielle en fonction d'un plan pluriannuel étalé sur cinq ans et prévoyant, sous forme de prêts bonifiés, l'enveloppe budgétaire annuelle nécessaire. Mais l'aide ne doit en aucun cas être subordonnée à la diminution des effectifs et des salaires des marins et des dockers.

Pour la flotte artisanale, génératrice de nombreux emplois il faut rétablir à 25 p. 100 le taux de subvention — au lieu de 12 p. 100 actuellement en moyenne — pour la construction de nouveaux navires et doubler la dotation du F.D.E.S. au Crédit maritime mutuel.

Votre politique tournant le dos à ces objectifs, le groupe communiste votera contre votre budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

M. Guy Guermeur. Dans le temps qui m'est imparti, monsieur le ministre, je parlerai peu de la flotte de commerce, mon collègue et ami M. Lauriol se proposant de traiter ce sujet plus à fond.

Je parlerai plus longuement de la pêche, naturellement, et des problèmes concernant les gens de mer.

C'est la deuxième fois que nous nous voyons, monsieur le ministre, puisque à peine entré en fonctions, vous êtes venu dans la première région maritime de France et dans le premier département pour les pêches, je veux parler du Finistère. Vous avez en l'occurrence fait preuve d'un certain courage compte tenu de ce qui s'était passé l'été dernier. Vous avez donc rencontré les professionnels, vous avez tenu à rencontrer les élus. Cette attitude est suffisamment nouvelle pour que nous la saluons et pour que nous y voyions l'amorce d'une coopération et d'un rapprochement avec ceux qui vivent au jour le jour les problèmes de la mer, en particulier les marins pêcheurs.

Je viserais donc moins aujourd'hui les responsabilités que vous assumez depuis seulement quelques semaines que la politique des pêches maritimes conduites au cours de ces dernières années. Par conséquent, ne prenez pas mes propos pour une critique dirigée contre votre personne ou votre gestion. En ce qui concerne cette dernière, nous verrons l'année prochaine, monsieur le ministre. (Sourires.)

L'essentiel, aujourd'hui, est de conserver aux marins de commerce leur outil de travail. Or nous enregistrons une dégradation constante qui s'explique par le fait que la France est quasiment la seule à appliquer les règles strictes de l'article 117 du traité de Rome, c'est-à-dire à considérer les marins comme des travailleurs dignes de protection au même titre que les autres catégories de travailleurs.

Nos partenaires européens — et que dire des autres pays ! — négligent leur engagement solennel d'égalité sociale et considèrent que la marine marchande est encore une de ces survivances de l'industrie libérale du XIX^e siècle où l'on peut prendre des travailleurs au rabais, les sous-payer, pourvu que le profit soit là.

Il est intolérable d'accepter plus longtemps que nos armements supportent les inconvénients de ces politiques internationales et en particulier des pavillons de complaisance. Je vous demande solennellement, monsieur le ministre, d'exiger très fermement de nos partenaires européens tout au moins, qu'ils abandonnent cette tolérance coupable à l'égard des pavillons de complaisance.

M. Marc Lauriol. Il faut que ce soit général !

M. Guy Guermeur. Mais, je le répète, M. Lauriol aura l'occasion de parler plus longuement de ce sujet qu'il suit tout particulièrement.

Je mettrai aussi l'accent, monsieur le ministre, sur le grave souci des élus bretons à propos de la prévention des pollutions marines, et en particulier de la pollution pétrolière.

Certes, ce secteur n'est pas intégralement de votre compétence; certains disent qu'il relève de vingt ministères, de sorte que vous n'en auriez qu'un vingtième. Mais je considère qu'en qualité de ministre responsable des problèmes de la mer, vous êtes concerné au premier chef par cette question. Les démarches doivent être poursuivies sans relâche auprès de toutes les instances internationales pour que la circulation maritime obéisse aux règles de bon sens, celles qui seraient aujourd'hui admises dans tous les pays, même par les plus réactionnaires parmi les professionnels des armements au commerce si elles étaient imposées.

L'entrée de la Manche doit être balisée de telle manière que les navires dangereux — et je ne songe pas seulement aux pétroliers — empruntent une « autoroute maritime » jusqu'en mer du Nord. Cette voie maritime devra être aménagée de telle façon que les navires ne puissent à aucun moment être coupés des contacts avec la terre, qu'ils restent sous contrôle permanent et qu'ils puissent être à tout moment assistés en cas de difficultés.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Guy Guerneur. Il y va, monsieur le ministre, de la sécurité des hommes mais aussi de la sécurité des côtes. Et nous sommes bien placés pour le savoir, puisque le littoral breton subit ce genre de naufrage environ une fois l'an, en général au mois de mars.

Vous êtes donc, monsieur le ministre, venu vous rendre compte sur place de la situation de la pêche, mais j'évoquerai cette grève, scandaleuse par sa durée, scandaleuse par le désintérêt dont elle a été entourée de la part des pouvoirs publics, et qui s'est développée cet été avant votre visite.

Evidemment, à Paris, les marins pêcheurs en grève pour défendre leur pain quotidien, leur avenir et celui de leurs enfants, ce n'est pas important, surtout en plein été, quand la mode est aux loisirs, au repos. C'est non la trêve des pêcheurs mais celle des plages. Dès lors, que viennent faire les marins pêcheurs avec leur grève dans une telle période ? On le leur a bien fait sentir; comme ils étaient malgré tout tenaces, eh bien on a envoyé la marine nationale. Un de mes collègues, conseiller général du Finistère, estimait qu'il était encore heureux qu'elle n'ait utilisé que les pompes à eau. Que serait-il advenu si elle avait « fait donner » les moyens classiques dont elle dispose ?

Aujourd'hui encore, monsieur le ministre, les cicatrices de cet affrontement demeurent. On ne dresse pas impunément les gens de mer les uns contre les autres.

Ces marins pêcheurs ont été traumatisés, d'autant plus que, parfois, des fils, marins de la marine nationale, ont dû affronter leurs pères ! Tout dépend maintenant de la façon dont on les aidera à l'avenir. Sachez, monsieur le ministre, que des aides appropriées permettraient — peut-être — d'effacer ce traumatisme.

Cette affaire de la grève des marins pêcheurs était d'autant plus scandaleuse que les informations, les propositions, les alertes, n'avaient pas manqué tout au long de la période antérieure, constituant autant d'avertissements qui auraient permis de l'éviter.

C'est ainsi que le conseil général du Finistère s'est réuni le 11 juillet 1980 en session extraordinaire, après plusieurs semaines de préparation, en vue d'arrêter les propositions qui ont été transmises au Gouvernement.

Que je sache, les élus du Finistère n'ont même pas obtenu un accusé de réception. Pourtant, lorsque la crise a éclaté au mois d'août, il eût suffi d'ouvrir ce rapport et l'on y aurait trouvé, préparées avec les professionnels, point par point, les solutions qui s'imposaient pour lever les hypothèques, pour régler les problèmes et pour ouvrir un nouvel avenir aux pêches maritimes.

Ce rapport, monsieur le ministre, nous l'adoptions aujourd'hui dans les mêmes termes qu'hier, car la situation n'a pas changé. Nous vous avons remis ces propositions du Finistère — élus et professionnels. Nous souhaitons que vous les examiniez attentivement et que vous y donniez suite.

Ces propositions sont simples.

Nous devons obtenir la garantie d'un accès à la ressource. Les Français doivent pouvoir pêcher dans les eaux qui sont les leurs, ce qui devient problématique depuis que la Grande-Bretagne a signé le traité du Marché commun. Avant la fin de cette année — sinon j'imagine mal comment il serait possible d'élaborer une politique européenne — les Britanniques

doivent, très clairement et sans aucun faux-fuyant, accepter le principe du respect des droits historiques, en particulier dans les zones de zéro à six milles.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Guy Guerneur. Pour ce qui est des quotas, plusieurs de mes collègues ont déjà déploré leur diminution. Actuellement, des chalutiers de Concarneau vont pêcher au voisinage de l'Irlande et de l'Ecosse mais, pour certaines espèces, leur quota est nul ! Est-ce tolérable ?

Par conséquent, la Bretagne, j'y insiste, doit être considérée, pour l'application des règles européennes, comme une région particulièrement intéressée par les pêches maritimes. A ce titre, il faut que les Bretons aient droit à des quotas exceptionnels, en raison de la position géographique de leur région et du rôle important que joue la pêche dans son économie.

En outre, en aval de l'activité de la pêche, il faut faciliter, par des aides, la transformation et la valorisation du produit. Dans un monde qui meurt de faim, il vaut mieux favoriser la transformation du poisson que sa destruction. Or il existe des moyens pour cela. Les prêts participatifs doivent être largement abondés; une ligne du F.D.E.S. devrait être ouverte pour le Crédit maritime mutuel, afin que les aides pour les restructurations financières, la transformation et la recherche de nouveaux produits soient considérées comme des objectifs prioritaires par le Gouvernement.

Puisque le F.I.O.M. a démontré qu'il avait atteint son seuil d'inefficacité, peut-être le moment est-il venu de créer un office régional du poisson. Nous l'avons demandé pour la Bretagne, et les professionnels sont tout prêts à le mettre en place.

Enfin, un autre style de contacts est nécessaire entre le Gouvernement et les gens de mer. Vous êtes venu nous rendre visite et rencontrer les professionnels, monsieur le ministre. C'est bien, mais il faut institutionnaliser ces contacts, cesser peut-être de s'appuyer sur des organismes qui ne répondent plus totalement aux exigences de la profession. Il convient probablement, si l'on veut ouvrir des perspectives nouvelles aux pêches maritimes, de se reposer bien davantage sur les organisations de producteurs, en particulier les coopératives. Par exemple, on demande beaucoup aux S.I.A. sans leur donner les moyens d'agir.

Les contacts, vous devez les nouer avec ceux qui travaillent, les organisations de producteurs et les organismes qui gravitent autour de la pêche, le Crédit mutuel maritime, les S.I.A., les coopératives en général : voilà les bons interlocuteurs !

D'ailleurs, chaque année, monsieur le ministre, comme le fait le ministre de l'Agriculture pour les agriculteurs, vous devriez rencontrer les professionnels de la pêche dans un cadre qu'on pourrait appeler, par exemple, « la conférence annuelle des pêches maritimes ». Depuis des années ne règle-t-on pas les difficultés de l'agriculture au sein d'une « conférence annuelle » dont tout le monde se trouve bien ? Alors, dans un secteur comme celui des pêches maritimes, pourquoi ne pas adopter une stratégie et un style identiques ? C'est le Premier ministre, je ne l'ignore pas, qui préside la conférence annuelle de l'agriculture; mais il ne perdrait en rien de son autorité s'il présidait aussi une conférence annuelle des pêches maritimes.

Pour finir, j'insisterai sur les questions de sécurité. Là, c'est la vie des hommes qui est en cause. Dernièrement, le naufrage d'un bateau de Concarneau a fait six victimes. Vous avez assisté aux obsèques, monsieur le ministre. Nous avons de fortes raisons de penser que ce bateau a été éperonné sur le « rail » par un énorme navire de transport, qui naturellement, n'a pas laissé sa carte de visite. Il y a là quelque chose de révoltant. La population et les familles ont le droit de savoir ce qui s'est passé. Surtout, il faut prendre des dispositions efficaces pour protéger la vie des marins, comme celle des autres hommes.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Guy Guerneur. Enfin, il faut aussi préparer les hommes à l'exercice de leur métier. J'ai honte de la manière dont est organisée la formation professionnelle. Parce que l'A.G.E.A.M., association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime, est une simple association, on déclare que ce n'est pas à l'Etat de la prendre en charge. Le rôle de l'Etat est bien de prendre en charge la formation professionnelle.

M. le président. Monsieur Guerneur, M. Le Drian demande à vous interrompre.

M. Guy Guerneur. Monsieur le président, j'ai presque terminé, et M. Le Drian aura certainement l'occasion de s'exprimer tout à l'heure à loisir.

M. Jean-Yves Le Drian. Dont acte.

M. Guy Guermeur. Monsieur le ministre, il ne faut pas, s'agissant de l'A. G. E. A. M. et des écoles d'apprentissage maritime, que la situation que nous venons de connaître à cette rentrée se renouvelle : on a « chipoté », pendant que les jeunes gens faisaient une grève des cours, sur les moyens indispensables pour « faire tourner » les écoles. Or il s'agit de jeunes gens qui ont fait le choix du métier de leur père et qui veulent l'apprendre. Toute la population du littoral souhaite que les écoles demeurent ouvertes là où vivent les gens de mer et, donc, que les moyens financiers soient donnés pour que se redresse un secteur auquel tant de générations ont consacré leurs forces.

D'avance, par ma voix, cette population vous fait crédit pour le règlement de tous les problèmes que j'ai évoqués et elle vous remercie des mesures que vous prendrez. (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. Raymond.

M. Alex Raymond. Monsieur le ministre, parmi tout ce qu'en-globe votre budget, c'est-à-dire tout ce qui roule ou permet de le faire, tout ce qui vogue, nage ou vole, je me bornerai à considérer ce qui vole, en laissant d'ailleurs de côté le secteur militaire, traité dans un autre budget, bien qu'il y ait parfois inter-pénétration des secteurs pour les besoins de la production.

Pour ce qui est des personnels, dans le chapitre des dépenses ordinaires, le nombre des créations d'emploi est très limité.

Du reste il conviendrait qu'un véritable plan de carrière soit établi, afin de mieux utiliser les personnels en place. Les problèmes de primes et de retraites devraient être résolus. Sur les petits et moyens aéroports, il faudrait éviter d'introduire du personnel non qualifié, mis à la charge des gestionnaires.

J'enregistre que la subvention versée depuis trente-cinq ans à l'institut du transport aérien est supprimée. Or l'I.T.A. a rendu et rend encore de grands services dans le monde, notamment en Afrique francophone. La suppression de la subvention d'Etat risque d'entraîner le retrait des membres cotisants — constructeurs, compagnies, Etats étrangers — la suppression des contrats d'études entraînant par contre-coup la disparition de l'institut lui-même et des trente-cinq emplois qu'il représente.

Du reste, nos craintes ont été confirmées par les dix licenciements intervenus à la suite de la réunion du conseil d'administration du 7 novembre dernier. Quelles décisions seront prises le 13 janvier 1981 ? Je vous le demande.

D'un autre côté, je constate l'affectation de 7 millions de francs supplémentaires à l'institut de recherche des transports. N'aurait-il pas été possible de rétablir les subventions à l'I.T.A. par ponction sur les dotations servies à l'I. R. T. et à d'autres organismes sans pour autant nuire foncièrement à ces derniers ?

Au titre des dépenses en capital, 40,6 millions de francs sont affectés au centre régional de la navigation aérienne de Reims, mais 41,3 millions de francs seulement aux autres centres qui ont pourtant, eux, un besoin urgent de matériels plus performants et plus neufs, je pense notamment à celui d'Aix-en-Provence.

Sur les 52 millions de francs accordés aux aérodromes, 42 sont destinés à Nice. Après les glissements de terrains qui y ont eu lieu, il serait imprudent de poursuivre les travaux, et j'ose espérer que les crédits en cause serviront à rendre plus sûrs, sur la base d'études cette fois plus sérieuses, les travaux entrepris.

Les crédits des centres du service de la formation aéronautique inscrits au chapitre 53-25 ont été fortement réduits pour l'équipement et reconduits pour le fonctionnement, ce qui risque d'entraîner la fermeture de certains centres en province.

Quant aux transports aériens proprement dits, ce n'est un secret pour personne qu'ils traversent une crise sérieuse. Considérons l'exemple d'une société nationale comme Air France, qui doit bien gérer ses affaires puisqu'elle n'a pas besoin de subvention, sauf celle qui lui est accordée pour compenser le déficit de Concorde. Eh bien, malgré sa bonne place parmi les compagnies mondiales, Air France risque de connaître des difficultés à partir de 1981.

Le pétrole ! nous dira-t-on ? Certes, les choc pétroliers ont leur part dans les difficultés, mais que dire de la concurrence sauvage qui résulte de la « déréglementation » imposée par l'Amérique ? L'instauration d'une concurrence sauvage dans laquelle on laisse à des compagnies qui ne se reconnaissent aucune obligation de service public la possibilité d'« écimer » les meilleures lignes répond-elle à l'intérêt des usagers et de la collectivité ? Quelles devraient être les réactions des compagnies régulières, elles qui assurent actuellement l'essentiel du trafic aérien ?

Pour survivre, devront-elles chercher à se battre sur le même terrain que leurs concurrents, en abandonnant les mauvaises lignes et en renonçant à faire face aux pointes de trafic ?

Mais alors, qui exploiterait les lignes peu rémunératrices ? Le public supporterait-il une telle limitation et une telle dégradation du service ? Quel Gouvernement accepterait la concentration des dessertes sur les grandes agglomérations et le dépérissement du transport aérien vers les autres régions ?

Quelle est la solution, demandera-t-on ? Elle réside dans l'attribution des droits de trafic sur la base d'une répartition équitable des marchés, c'est-à-dire donnant à chaque transporteur sa part de profit et sa part de service public. Là peut s'exercer la vraie concurrence, là réside le véritable intérêt du passager.

Oh ! certes, il est des axes principaux d'action qui s'imposent et dont nous reparlerons le cas échéant, mais c'est aux responsables politiques qu'il appartient de fixer les orientations du transport aérien. Il faut choisir entre la concurrence illimitée et la concurrence organisée.

Encore faut-il que l'opinion publique soit pleinement informée de ces choix et de leurs conséquences également : cela vaudrait mieux que de la bercer de trompeuses illusions. C'est pourquoi il serait bon de poser à l'occasion cette question dont dépend l'avenir des programmes, des infrastructures des services, autrement dit, de l'aéronautique dans son ensemble.

Dans le même ordre d'idées, monsieur le ministre, on parle du désengagement d'Air Inter sur certaines lignes. Une convention existait entre l'Etat et cette compagnie, elle aussi bien gérée, puisque, à part le support en service pour Mercure, aucune subvention ne lui est versée. Qu'en est-il de cette convention qui est, je crois, arrivée à terme ? La société Air Inter ne risque-t-elle pas, elle aussi, d'être concurrencée de façon « sauvage » ?

Le problème des contrôleurs aériens, monsieur le ministre, est toujours d'actualité.

J'ai déjà souligné le peu d'efforts consacrés à cette activité. La capacité du système de contrôle français, je persiste à le dire, ne permet pas de satisfaire la demande actuelle.

En outre, notre espace aérien connaît des troubles plus graves et plus nombreux chaque année.

En dépit des mesures de régulation adoptées, la situation affecte nos transports intérieurs et internationaux, c'est-à-dire même les transports qui n'intéressent pas directement les usagers métropolitains, puisque la France doit à sa position géographique d'être le lieu de croisement de nombreux flux de trafic. Ce ne sont pas les 39 postes d'officier contrôleur prévus dans les 90 emplois que vous annoncez qui apporteront une solution satisfaisante.

De plus, la fragilité des matériels anciens a été récemment mise en évidence par des pannes graves, qui ont eu un retentissement jusque dans le grand public.

Et Eurocontrol, monsieur le ministre ?

Au mois de juin dernier, répondant à une question que j'avais posée à votre prédécesseur, le représentant du Gouvernement m'a déclaré ici qu'il n'y avait aucun souci à nourrir à cet égard et que la France renouvellerait ses engagements. Le 9 octobre, je vous ai interrogé à ce sujet en commission. Vous deviez me répondre. Je suis désolé, mais j'attends toujours votre réponse. Or, le 20 novembre, c'est-à-dire dans cinq jours, les ministres des transports des sept pays membres d'Eurocontrol, dont vous, doivent discuter d'une modification de la convention. Pourriez-vous informer le Parlement, monsieur le ministre, sur les intentions du Gouvernement ? Je vous en remercie d'avance.

La météorologie ?

Le 5 juin 1980, votre prédécesseur déclarait « que l'on pouvait considérer la météorologie comme un créneau d'avenir, puisque la recherche, la coopération et la politique des moyens vont lui donner de nouveaux atouts ». Or que pouvons-nous constater aujourd'hui ? Aucune création d'emploi. Ah ! si, par-don, deux emplois de contractuel !

Avec 454 700 000 francs, le budget de la météorologie paraît en augmentation de 25,3 p. 100 par rapport à celui de 1980. Mais cette évolution, apparemment satisfaisante, n'en est pas moins trompeuse. En effet, les dépenses ordinaires stagnent en volume puisqu'elles ne progressent que de 11,4 p. 100.

Quant aux dépenses en capital, elles augmentent, en apparence, de 96 p. 100 pour ce qui est des crédits de paiement. Les autorisations de programme ne diminuent que de 13,2 p. 100.

Cependant, ce résultat est artificiel puisque cette année les fonds alloués au satellite Météosat sont inscrits au budget de la météorologie, alors qu'ils figuraient dans un autre budget

l'année dernière. Compte tenu de cette manipulation, les crédits de puiement augmentent simplement de 60 p. 100 et les autorisations de programme diminuent de 33,5 p. 100.

Notons enfin que les mesures nouvelles ne représentent qu'une proportion dérisoire : 3,5 p. 100 des crédits.

Tout cela dit, monsieur le ministre, il est regrettable que la présentation du budget des transports ne nous permette pas d'apprécier la politique aéronautique et spatiale globalement. En effet, il serait bon de mieux cerner tout ce qui évolue dans l'atmosphère, voire dans la stratosphère.

Au reste, des établissements industriels, comme la S. N. I. A. S. traitent bien à la fois des avions, des lanceurs et des satellites. Alors, permettez-moi de déborder un peu moi aussi.

S'agissant des grands programmes spatiaux, le projet de budget est dans l'ensemble acceptable, tant pour Ariane que pour les satellites de télévision directe, de télécommunications et d'observation de la Terre.

Mais un grand risque est pris pour l'avenir car les crédits sont notoirement insuffisants. Ils permettront à peine de poursuivre les actions entreprises pour les programmes spatiaux, tout comme, du reste, pour les constructions aéronautiques.

Or, les programmes spatiaux se préparent dix à quinze ans à l'avance et la République fédérale d'Allemagne ou le Japon consentent sur ce point un effort très supérieur au nôtre depuis plusieurs années déjà.

Il est pourtant indispensable de nous affranchir des Américains pour les créneaux technologiques où nous sommes dépendants, et de préparer les nouvelles technologies des années 1990 à 2000. A notre avis, ce n'est pas possible avec les budgets actuels.

Parlons maintenant de la construction aéronautique.

Tout le monde reconnaît que la percée d'Airbus est bonne, mais on peut déjà regretter un certain ralentissement des commandes. Il n'est pas inutile de souligner, une fois de plus, que le poids de la concurrence de Boeing est considérable.

Les commandes d'hélicoptères sont excellentes, mais votre projet de budget soutient-il suffisamment ce secteur ? Je ne le pense pas, monsieur le ministre. Je dirai même que l'effort est des plus minimes.

En revanche, pour ce qui est des programmes Airbus et C. F. M. 56, le budget est, dans l'ensemble, acceptable. Il permettra aux deux sociétés de poursuivre le développement de ces programmes. Encore faut-il bien noter que les crédits sont juste suffisants pour couvrir l'année 1981. D'habitude, les deux premiers mois de l'année suivante étaient couverts en attendant les ordres de service. On se trouve donc à l'extrême limite de l'acceptable.

Mais quel risque est pris pour l'avenir !

Les crédits attribués aux avions nouveaux, soit 25 millions de francs pour les programmes T. A. 9, T. A. 11, S. A. 1 ou 2, ou pour les études de base d'aéronefs avancés, ainsi qu'au projet A. S. 35, sont très insuffisants.

Faut-il rappeler que le Premier ministre annonçait au Salon de 1975 le lancement de l'avion court-moyen courrier de 130-160 places, alors qu'en cette fin d'année 1980, on ne sait toujours pas ce que l'on va faire — vous me l'avez confirmé le 9 octobre dernier, en commission, monsieur le ministre.

Faut-il rappeler que c'est en 1977 qu'a été prise la décision aberrante de ne pas poursuivre le programme de l'avion de transport régional, avec la fabrication du Nord 262 amélioré, pour lequel la S. N. I. A. S. avait enregistré des commandes fermes ?

Devant nos atermoiements, la concurrence sourit et se réjouit. Boeing sera le premier sur le marché avec son 737-300, suivi sans doute bientôt par les Japonais qui, alliés à Fokker, pourraient faire une percée spectaculaire sur le marché du court courrier. Ce serait un produit pur de leur construction aéronautique dans le domaine du transport aérien.

En outre, de nombreux pays se sont lancés sur le marché de l'avion de 30 places dès l'annonce de l'arrêt de la fabrication du Nord 262, prouvant ainsi la vitalité de ce marché.

Et ce n'est pas avec 25 millions de francs pour les dérivés de l'Airbus et 13 millions de francs pour l'avion de transport régional que la France pourra se maintenir sur ces deux marchés. Selon le parti socialiste, la décision de ne pas poursuivre la fabrication du Nord 262 devait être suivie du lancement du programme A. S. 35 de la S. N. I. A. S., et la décision d'admettre la Grande-Bretagne dans le consortium Airbus devait avoir pour conséquence le lancement du programme Jet 200, c'est-à-dire le S. A. d'aujourd'hui.

L'avenir est également menacé par l'insuffisance des crédits destinés aux développements exploratoires ou à la poursuite

des développements déjà existants dans les domaines des turbines à haute température, des matériaux composites, des voilures critiques et de la recherche en général.

Très insuffisants aussi sont les crédits consacrés au développement des petites turbines pour hélicoptères. Ce n'est pas avec 8 millions de francs d'autorisations de programme que l'on pourra lancer les études préliminaires d'un nouveau moteur dont le besoin est réel et urgent. Pourtant, quelle tristesse de voir aujourd'hui des hélicoptères, ces brillantes machines de la S. N. I. A. S., attendre leurs moteurs !

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

M. Alex Raymond. Je vais conclure très vite maintenant, monsieur le président.

Quand se décidera-t-on à rendre à Turboméca la place qui fut la sienne dans la fabrication des turbines de faible puissance ? Cette place a été abandonnée à une certaine époque aux constructeurs américains qui finissent par prendre eux-mêmes du retard.

De même, l'effort réalisé en faveur des équipements d'avions, qui représentent une part croissante dans la construction aéronautique est très insuffisant ; notre dépendance par rapport à l'industrie des Etats-Unis est toujours aussi grande.

Enfin, je n'apprendrai rien à personne en rappelant, comme chaque année, que la part réservée à l'aviation légère est très insuffisante.

Dès lors, monsieur le ministre, si les programmes d'hélicoptères sont une réussite, si les avions d'affaires Falcon se vendent bien, si Airbus a réussi une bonne percée et s'avère un excellent appareil, faut-il s'endormir sur nos lauriers ?

Le projet de budget pour 1981 semble nous y inviter. Mais l'aéronautique est une industrie qui exige des visées à long terme et qui ne saurait se contenter d'une politique à courte vue. Or nous ne donnons pas à nos constructeurs des moyens suffisants pour affronter la concurrence : la S. N. I. A. S., notre société nationale, risque de perdre son identité si, parallèlement à la coopération dans laquelle elle est engagée avec des sociétés étrangères, elle ne peut réaliser un programme d'avions qui lui vaudrait de conserver des équipes complètes de fabrication et de vente nécessaire au maintien de sa personnalité propre.

C'est pourtant possible, monsieur le ministre. Qu'attend-on ?

J'en termine par le problème du moment dénoncé par toutes les organisations syndicales du secteur qui nous intéresse mais qui, hélas ! touche toutes les activités de notre pays : je veux parler du travail intérimaire et de la sous-traitance poussée, avec les risques économiques qu'elle peut engendrer, des contrats à durée déterminée, toutes pratiques qui tendent à devenir une véritable institution d'Etat mais qui ne répondent nullement à la mentalité de nos compatriotes.

Pensez-vous que de telles pratiques puissent motiver les employés de nos industries et leur donner confiance dans l'avenir ? J'aimerais connaître votre point de vue à ce sujet.

En conclusion, votre partie de budget relative à l'aviation civile n'est pas mauvaise à proprement parler, bien qu'il ait été dit par d'autres collègues que 9 p. 100 d'augmentation, c'était bien faible, et inférieur à la hausse des prix.

Je ne vous ferai donc pas de critiques acerbes, mais je constate tout simplement un manque de volonté d'investir dans l'avenir. C'est pourquoi, après une lecture approfondie du « bleu », j'ai refermé ce document en songeant aux jours euphoriques de la période de Caravelle, de Concorde, aujourd'hui d'Airbus. Mais rien de bien nouveau qui assurerait l'avenir. C'est pourquoi, comme mes collègues socialistes, je ne pourrai pas voter ce projet de budget.

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

M. Pierre Micaut. Monsieur le ministre, je pourrais épiloguer sur la faiblesse des crédits destinés aux routes nationales tertiaires déclassées, vous demander de faire plus et insister sur la maigreur des sommes allouées aux voies navigables.

Le temps qui m'est imparti m'oblige à limiter mon intervention à l'autoroute A 26 qui doit relier Calais à Marseille et qui, très prochainement, devrait arriver à Laon et même à Reims. Mais si la section Châlons-Troyes est déjà déclarée d'utilité publique, elle n'est pas encore concédée.

Par suite de la défaillance des Anglais à propos de la réalisation du tunnel sous la Manche, que l'on peut qualifier de serpent de mer, on est en droit de penser qu'elle a pris un caractère trop ambitieux et qu'elle ne correspond plus à un besoin réel. Aussi, monsieur le ministre, afin de lever toutes les hypothèques, qui sont lourdes et qui pèsent sur beaucoup de monde,

Il serait opportun que vous annonciez votre intention de réaliser une route à deux fois deux voies, à mon avis suffisante, qui correspondrait à l'intérêt général et au souci d'économiser les deniers publics, et que vous indiquiez également son tracé.

Une décision et une date : voilà ce que nous attendons le plus rapidement possible de votre part.

La section Troyes-Chaumont de cette autoroute, déclarée d'utilité publique, est concédée à la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône. Les travaux de l'Etoile de Langres ont commencé. Ils se poursuivront l'an prochain. Mais cette autoroute ne sera-t-elle pas seulement l'amorce de l'autoroute A 37 vers Toul ? J'espère qu'il n'est pas question qu'il en soit ainsi, car son prolongement jusqu'aux environs de Paris s'impose. Il permettrait à Troyes de devenir une ville de la couronne, une ville de desserrement. Nous en attendons beaucoup, pour être rattachés à la région parisienne qui nous attire sur le plan économique.

Le département de l'Aube a su accueillir dans le calme, à la différence d'autres régions, des centrales nucléaires d'un grand intérêt pour la nation ainsi que des barrages-réservoirs. Nous demandons qu'en retour les pouvoirs publics s'attachent à poursuivre les remembrements, à hâter les travaux de cette autoroute A 26 pour les sections qui nous concernent et définissent le schéma de l'autoroute A 5. Je vous en remercie. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. le président. J'invite nos collègues à suivre l'exemple de M. Micaut, qui, ne disposant que de cinq minutes, ne les a même pas entièrement utilisées. (Applaudissements.)

La parole est à M. Bourgeois.

M. Irénée Bourgeois. Selon le document de présentation budgétaire, « la politique de renforcement des ports français face à la concurrence étrangère reste fondamentale ». On croit rêver !

En effet, par rapport à cette année, les crédits, destinés aux ports maritimes diminueront, pour 1981, de 12,1 p. 100 en autorisations de programme et de 0,4 p. 100 en crédits de paiement, c'est-à-dire, si l'on tient compte de l'inflation, de respectivement plus de 25 p. 100 et 14 p. 100.

Pour les voies navigables, la situation est encore plus critique. En francs constants, les crédits de paiement seront en baisse de 38 p. 100 et les autorisations de programme de 31,5 p. 100.

A l'évidence, il en est de ce secteur comme des autres : le Gouvernement a décidé de le sacrifier, en visant toutefois à donner à l'austérité son meilleur rendement, c'est-à-dire en répartissant les crédits dans quelques travaux qui s'inscrivent dans le cadre de la politique d'intégration européenne décidée à Bruxelles et conduite par les grands monopoles capitalistes.

Pour les ports, les opérations engagées sont en liaison étroite avec la politique gouvernementale de casse de notre tissu industriel. C'est à la lumière de ce choix qu'il faut, par exemple, interpréter le fait qu'on a dégagé des crédits pour le quai à pondéreux de Dunkerque.

Tandis que l'on ferme nos mines, on finance les importations de charbon avec les deniers publics. Pour le Havre, vous projetez, monsieur le ministre, l'achèvement du dock flottant sans tenir compte, notamment, des besoins d'un nouveau quai minéralier.

Votre politique a pour effet d'encourager les détournements de trafic en réduisant, par ailleurs, les crédits nécessaires aux infrastructures portuaires. Avec huit millions de tonnes de marchandises françaises diverses détournées sur Anvers, ce port étranger est devenu — c'est un comble — le premier port de la région Nord-Pas-de-Calais, alors que c'est précisément ce type de trafic qui entraîne le plus de créations d'emploi.

En dehors de quelques créneaux dont les monopoles européens ont besoin, les autres ports français sont sacrifiés, leur développement est programmé. Ce n'est d'ailleurs pas sans liaison avec vos tentatives de casse de notre flotte marchande.

La politique suivie par le Gouvernement à l'égard des ports moyens est aussi préoccupante pour l'avenir. Je ne citerai, à cet égard, que le port de Dieppe, situé en eau profonde, géographiquement privilégié entre Londres et Paris, à proximité d'immenses ressources industrielles et agricoles. Le Gouvernement semble décidé à le sacrifier. Pourtant la ligne trans-Manche Dieppe-Newhaven connaît une progression constante, presque un million de passagers en 1979. De même, le trafic bananier du port avec les Antilles était le premier de France, avec 3 000 emplois induits. Avec la compagnie générale maritime — la C. G. M. — l'Etat a choisi de le détruire.

Sans la lutte des travailleurs, la S. N. C. F., comme le voudrait M. Guillaumat, comme l'a fait Mme Thatcher qui a désengagé la British Railway, cogérante de la ligne, aurait déjà bradé ses intérêts à une compagnie privée.

Rien n'est prévu pour que cette ligne Dieppe-Newhaven reste compétitive. Ses deux cars ferries, le *Valengay* et le *Villandry*, sont d'un autre âge. La S. N. C. F. vient de désaffecter, sans le remplacer, son seul cargo, le *Capitaine Le Goff*. Le marin français, dites-vous, coûte trop cher ; alors il faut une gestion privée !

Sans se soucier des conséquences désastreuses de la conteneurisation de la banane pour Dieppe et les Antilles, l'Etat a financé la C. G. M. pour qu'elle se sépare de ses navires bananiers classiques, mais construise des portes-conteneurs géants qui n'entrent pas dans le port de Dieppe.

Timidement, pour qu'un trafic de gravas de mer extraits au large de Dieppe puisse alimenter le chantier de la centrale de Penly, on fait actuellement étudier par les services de l'équipement la construction d'un terre-plein adossé à la jetée et d'une route de dégagement dans la falaise.

Certes, un tel équipement empêcherait, dans deux ans, les dragues anglaises de couler dans le port, comme cela s'est produit récemment deux fois en quarante jours en paralysant le trafic.

Seulement, voilà : vous avez chargé les hauts fonctionnaires, les techniciens de faire en sorte que ce projet soit considéré comme n'ayant qu'un intérêt local : ainsi vous n'aurez pas à assurer cette charge financière, qui reposera presque exclusivement sur les collectivités locales concernées.

Outre qu'une telle réalisation, malgré tout l'intérêt qu'elle présente, ne répond en rien aux besoins d'équipement du port de Dieppe pour faire face aux exigences du trafic moderne, c'est-à-dire un port *off shore*, par ce moyen vous vous dispensez de la maîtrise d'ouvrage, vous abandonnez techniquement et financièrement la gestion d'un port international et vous renoncez à rénover les installations existantes.

Et pourtant, le maintien de l'activité et des emplois dépend des choix que nous ne cessons de vous proposer : le développement de la pêche, l'extension du trafic trans-Manche, y compris par les hydroptères dont la Sealink, gérée par la S. N. C. F., pourrait assurer une exploitation rentable ; le maintien du trafic bananier classique en provenance d'Afrique et d'Amérique latine et la création, je le répète, d'un véritable port en haute mer, le trafic des gravas n'étant, et vous le savez bien, que résiduel.

Etes-vous prêt, oui ou non, à peser de votre autorité, monsieur le ministre, pour maintenir à Dieppe le trafic bananier classique en provenance d'Afrique et d'Amérique latine et qui atteint 150 000 tonnes par an ?

Etes-vous décidé à doter le port des crédits indispensables à ses infrastructures et aux équipements que réclame son développement ?

Pour les voies navigables, vous poursuivez la même politique avec plus ou moins de bonheur.

Vos choix, là encore, sont clairs : l'abandon depuis plusieurs décennies du réseau navigable jugé non rentable par le patronat en entraînant une vétusté jugée grave, voire dangereuse.

Le VIII^e Plan entérine votre classification du réseau des voies navigables en trois catégories.

La dernière catégorie, appelée « autres voies », ne présenterait plus d'intérêt pour les transports et seraient concédées à des collectivités locales pour d'autres usages : tourisme, pêche et plaisance.

Cette image idyllique cache votre volonté d'abandonner une partie du réseau et de transférer les charges d'entretien, en particulier, sur les collectivités locales. Ce choix va à l'encontre des besoins nationaux et du développement des régions. Le transport par eau, qui a fait la preuve de son caractère économique, pourrait permettre de revivifier un certain nombre de zones que vous videz de leur substance, c'est-à-dire de leur population et de leurs industries, en favorisant leur déménagement.

M. le président. Je vous prie de conclure.

M. Irénée Bourgeois. J'en termine, monsieur le président.

Or vous avez décidé, sous la houlette des monopoles, de favoriser les grands axes de l'intégration européenne.

Ainsi faut-il interpréter la réalisation — qui, au demeurant, ne progresse pas au rythme prévu — de la liaison Rhin-Rhône, conduite de façon centralisée et bureaucratique sans souci de l'intérêt des populations locales.

Les communistes ne seraient pas opposés à une telle opération si étaient pris en compte en premier lieu les intérêts nationaux et régionaux. Cela supposerait, par exemple, que la liaison passe par la Lorraine, ce qui pourrait être un facteur de développement de cette région sacrifiée sur l'autel des profits de la sidérurgie.

La liaison Seine—Nord a pour objectif de relier le bassin de la Seine avec le bassin du Nord et, au-delà, avec la Belgique.

D'une manière générale, la baisse des crédits consacrés aux voies navigables semble consacrer l'orientation donnée dans le VIII^e Plan qui recommande la réduction sensible du réseau d'intérêt national.

L'austérité renforcée se traduit par de nouvelles atteintes à l'encontre des personnels de l'équipement. Le soutien au « redéploiement industriel » a pour effet de briser le potentiel industriel et humain de nos régions. Le transfert accru sur les collectivités locales accroît le financement public des monopoles : telles sont les lignes directrices de votre budget en matière de ports et voies navigables.

Voilà pourquoi non seulement nous ne le voterons pas, mais nous serons de façon résolue aux côtés des travailleurs et de la population dans leurs luttes contre le déclin et l'abandon national. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

M. Jean Fontaine. Monsieur le ministre, là-bas, à 10 000 kilomètres, dans l'océan Indien, se trouve une île qui est un département français : la Réunion.

Sur cette île, vivent 500 000 Français et Françaises, non pas par l'effet de quelque séquelle de la colonisation, mais bien par celui de l'histoire : il y a 350 ans, des Français l'ont découverte, déserte, s'y sont installés et l'ont fécondée. C'est probablement ce qui a fait dire au Premier ministre : « La Réunion, c'est la France de l'océan Indien. »

De cette île le poète dit volontiers :

Tu as réuni dans ton cœur
Des gens de toutes les couleurs
Comme un défi au monde entier
Pour le pire et pour le meilleur.

Mon île a besoin de se sentir proche, rapprochée de sa métropole à laquelle elle est viscéralement attachée. Ses habitants ont besoin de vivre en symbiose avec leurs compatriotes de l'hexagone dans l'unité nationale. C'est là leur seconde nature.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Jean Fontaine. Mais, pour réaliser complètement ce souhait qui est au fond du cœur de tous les hommes et les femmes de ce pays, il y a une difficulté, un handicap : la distance.

Il serait irréaliste de prétendre qu'on peut supprimer d'un trait de plume ce handicap géographique. Mais comme il serait criminel d'en tirer argument pour se replier sur soi et mener une vie déconnectée ! Je laisse cette attitude aux rêveurs impénitents, aux irresponsables et aux inconséquents.

Pour ma part, si je clame bien haut qu'il n'est pas facile de faire disparaître cet éloignement, j'affirme qu'il est possible — et c'est là une question de volonté politique — d'améliorer la desserte aérienne et maritime de ce département lointain et de faire en sorte que l'on puisse s'y rendre et en revenir dans des conditions acceptables. C'est une question de vie ou de mort pour les 500 000 Français et Françaises qui vivent dans cette île lointaine.

Le chômage, qui nous frappe durement, beaucoup plus durement qu'il ne frappe en métropole, oblige mes compatriotes, surtout les jeunes, à venir chercher du travail en métropole. Il importe que cette recherche ne les condamne pas à l'exil. Pour ceux qui vivent dans leur chair la douloureuse épreuve de l'éloignement de la terre natale, nous devons faire en sorte que le cordon ombilical ne soit pas définitivement coupé. Des engagements ont été pris à cette fin : ils doivent être tenus.

C'est dire, d'entrée de jeu et sans ambages, qu'une évidence s'impose : la desserte de la Réunion est un service public et non pas, comme on l'a dit, un service « à caractère public ». Je souhaite, monsieur le ministre, que, au nom du Gouvernement tout entier, vous affirmiez avec netteté que la desserte de la Réunion est un service public, au même titre que la production et la distribution d'électricité, le téléphone ou la santé. Après quoi, il faudra en tirer les conséquences.

Le Gouvernement doit prendre sa part de responsabilité car, dans cette affaire, si la compagnie nationale Air France est l'instrument privilégié de ce service public, elle n'est pas, tant s'en faut, seule en cause.

Le problème se présente sous forme d'une équation à plusieurs paramètres. Les uns ressortissent à la seule responsabilité d'Air

France tels que, s'agissant de la relation Réunion—métropole ou vice-versa, le nombre de fréquences hebdomadaires en fonction de la demande et de l'offre de places, le coefficient de remplissage des appareils, les conditions de transport proprement dites, c'est-à-dire les prestations à mettre au service du public. C'est donc à juste titre que votre prédécesseur, Joël Le Theule, a mis en place une commission de concertation pour débattre de tous ces problèmes avec les représentants de la compagnie Air France et pour obtenir des améliorations de la desserte proprement dite.

Les autres paramètres sont de la seule responsabilité de l'Etat, en particulier la fixation des tarifs, avec ses conséquences non seulement économiques sur le compte d'exploitation de la compagnie, mais aussi et surtout humaines sur l'avenir d'hommes et de femmes, sur l'économie pluri-dimensionnelle du département, sur le climat politique de l'île. Sur ce point, Air France n'est plus et ne doit plus être le seul partenaire concerné, et il ne serait pas digne en l'occurrence de jouer les Ponce Pilate.

Dis-je, en effet, rappeler que l'Etat est l'actionnaire majoritaire de la compagnie avec laquelle il est lié par un contrat d'entreprise ? Ce contrat prévoit d'ailleurs que sur directives expresses du Gouvernement Air France est invitée à prendre toutes dispositions pour équilibrer son compte d'exploitation — en d'autres termes, pour ajuster ses tarifs en fonction des dépenses. Mais il stipule aussi que l'Etat versera des contributions financières à Air France, dès lors qu'il lui imposera des sujétions particulières. Il en est d'ailleurs ainsi pour l'exploitation du Concorde, des Caravelle, de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, de la desserte internationale de Strasbourg, qui est déficitaire, monsieur le ministre, de la desserte de la Corse. Or la Réunion se trouve dans ce cas de figure, comme on dit.

A l'évidence, si Air France doit régulièrement répercuter sur le prix de ses services les hausses successives et continuelles du prix du carburant, les tarifs qui nous seront proposés atteindront un niveau tel qu'ils seront inaccessibles au plus grand nombre. Et mes compatriotes se retrouveront enfermés dans leur île comme dans un ghetto, condamnés à tourner sur place.

Je ne pense pas que tel soit l'objectif du Gouvernement. Il convient donc de prendre des mesures en conséquence. S'agissant d'un service public, il appartient au Gouvernement, d'une part, d'en fixer les tarifs et, d'autre part, d'apprécier, après contrôle et analyse des comptes qui lui sont présentés, le montant de sa contribution versée en contrepartie de la sujétion imposée à Air France.

La balle est donc bien dans le camp du Gouvernement : la renvoyer dans celui de la commission de concertation serait un alibi inacceptable. C'est au Gouvernement et à lui seul de prendre ses responsabilités. J'attends, monsieur le ministre, avec les Réunionnais et les Réunionnaises, votre réponse sur ce point précis. Ils ne manqueront pas, j'en suis certain, d'apprécier cette réponse et d'en tirer les conséquences. Car ils ont bien noté, avec satisfaction d'ailleurs, qu'un effort particulier a été consenti dans ce domaine en faveur de la Corse, puisqu'une dotation de 407 millions de francs a été inscrite dans le budget pour 1981.

Je dirai deux mots de la desserte maritime.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Jean Fontaine. J'en ai pour une minute, monsieur le président.

M. le président. Vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Jean Fontaine. Alors, je me bornerai à dire que notre port, qui fut un temps le plus dynamique, le plus fonctionnel de l'océan Indien, est déjà dépassé.

Une décision doit être prise par le Gouvernement non pas seulement sur l'implantation, mais sur le mode de financement. Sur ce dernier point, la participation de l'Etat devrait être non de 50 p. 100 mais au moins de 60 p. 100 comme elle le fut pour Le Havre. Je vous rappelle en outre que le port de Degrad-des-Cannes en Guyane a été entièrement financé par l'Etat.

J'aurais souhaité parler aussi des marins pêcheurs : je ne le puis car j'ai dépassé mon temps de parole et je prie M. le président de m'en excuser. (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. Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris qu'eu d'une région maritime et d'un grand port français, j'évoque aujourd'hui des problèmes maritimes. Et puisqu'il faut bien choisir entre des sujets également intéressants

sants, je traiterai plus particulièrement de la politique qui me paraît devoir être conduite en ce qui concerne notre marine marchande.

Vous ne vous étonnerez pas, monsieur le ministre, que d'entrée de jeu, j'affirme que, si la France veut rester un grand pays industriel — et elle le souhaite — elle doit avoir une politique de transports maritimes vigoureuse et dynamique. Pourquoi ? Parce que notre économie doit s'ouvrir de plus en plus sur le monde entier et pas seulement sur les Etats qui constituaient notre ancien empire colonial ; parce que nous devons transporter toujours plus loin de plus grandes quantités pour nous approvisionner et pour vendre aux meilleures conditions possibles.

La politique des transports maritimes conditionne donc la majeure partie de l'approvisionnement de nos industries en matières premières et aussi, bien sûr, l'exportation de nos productions.

La France doit donc assurer la maîtrise de ses transports maritimes pour des raisons d'abord de sécurité contre des risques politiques extérieurs d'ordre militaire et économique, ensuite d'équilibre de notre balance des paiements, enfin de contribution à la compétitivité de notre industrie — car, on l'oublie trop souvent, la concurrence entre pays industrialisés se fait autant, sinon plus, sur le coût du transport que sur celui de la production elle-même.

Dans ces conditions, quel doit être l'objectif de la France dans le domaine des transports maritimes ? Et comment doit-elle l'atteindre ? Telles sont les deux questions auxquelles je vais tenter de répondre.

L'objectif évident est d'assurer la maîtrise des transports maritimes français. En effet, il n'est pas possible de s'en remettre aux pavillons étrangers, car nous savons qu'ils ne sont et ne seront disponibles que pour autant qu'ils y trouvent leur intérêt direct et immédiat.

En outre, à supposer que des armateurs français exploitent des navires étrangers, l'Etat français n'a, lui, nulle garantie que leurs navires seront disponibles au moment et aux conditions qu'il faudrait !

M. Marc Lauriol. C'est ce qui est grave !

M. Antoine Rufenacht. De plus, la France peut difficilement, si elle entend l'assurer avec des navires étrangers, revendiquer la maîtrise d'une importante part des échanges qu'elle effectue avec des pays qui soutiennent leur propre pavillon, situation de plus en plus fréquente de la part de pays en voie de développement, de pays socialistes mais aussi de pays développés à économie libérale.

Par conséquent, la solution ne peut consister qu'à transporter sous notre propre pavillon une part suffisante de nos échanges.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Jean-Yves Le Drian. Mais il faut le faire !

M. Marc Lauriol. En effet : nous sommes bien d'accord !

M. Antoine Rufenacht. Un objectif raisonnable consiste à assurer la couverture par notre pavillon des deux tiers de nos approvisionnements énergétiques afin de respecter la loi de 1928 pour le pétrole, au moins de 50 p. 100 pour les produits autres que pétroliers et de 45 p. 100 du reste de nos trafics, c'est-à-dire les 40 p. 100 de la part nationale et une part des 20 p. 100 ouverts à la concurrence internationale, prévus par le code de conduite des conférences, qui est devenu la règle pratique ou écrite entre les Etats.

Tel est l'objectif ; comment l'atteindre ?

Trois conditions s'imposent : une bonne marine marchande, l'existence d'une règle du jeu entre les partenaires de la vie maritime, la conclusion d'accords internationaux qui nous donnent des atouts et des garanties.

Une bonne marine marchande suppose, d'abord, une flotte suffisante en capacité, c'est-à-dire des navires en assez grand nombre et d'un type adapté aux besoins du trafic, ce qui n'exclut nullement la possibilité d'affréter des navires étrangers, ne serait-ce que pour permettre à nos armements de faire face à certaines pointes et aussi de desservir avec leurs propres navires des trafics entre pays tiers, car le taux de couverture par notre pavillon national doit être apprécié sur la base de la totalité de l'activité du pavillon français et pas seulement sur l'activité pour le trafic à destination ou au départ de la France.

Une bonne marine marchande implique ensuite des équipages qualifiés, donc correctement formés, convenablement rémunérés et socialement bien protégés, mais qui doivent, en contrepartie, accepter les évolutions nécessaires à une meilleure productivité.

Un objectif prioritaire doit être l'amélioration de l'organisation du travail à bord par le recours à la polyvalence.

Enfin, une bonne marine marchande, c'est une profession bien organisée et structurée, c'est-à-dire des entreprises de taille convenable — sans gigantisme mais assez importantes ou structurellement coordonnées, mais avec un nombre suffisant de navires pour pouvoir parler haut et fort au nom de la France dans les diverses conférences — et des entreprises disposant d'une bonne organisation commerciale pour aller chercher le fret et, si possible, le rabattre sur les ports français.

Obtenir un tel résultat suppose une étroite coopération avec les commissionnaires de transport, ce qui est plus facilement assuré si les armements ont des liens privilégiés avec ces commissionnaires, et si ces derniers disposent eux-mêmes de structures financières solides.

La deuxième condition d'un transport maritime autonome et solide est l'existence d'une règle du jeu claire pour tous les partenaires, c'est-à-dire l'Etat, d'une part, et les acteurs de la vie maritime, d'autre part.

Pour ce qui est des dispositions relatives à l'action des armements, il n'est pas nécessaire de changer le régime actuel qui laisse les armements largement maîtres de la composition de leur flotte et leur donne la possibilité d'affréter. De même, ils doivent rester libres d'exploiter leurs navires sur les lignes et les relations qu'ils veulent.

En revanche, le code du travail maritime doit être modernisé mais sans naturellement remettre en cause le régime des marins car pendant longtemps encore le métier gardera sa spécificité : à la différence des autres modes de transport, le navire restera pendant de nombreuses années le lieu de travail mais aussi le lieu de détente et la demeure du marin.

Enfin, les règles d'hygiène et de sécurité applicables au personnel et au matériel doivent être celles des conventions internationales, sauf nécessité de les dépasser en cas d'insuffisance manifeste.

La troisième condition, enfin, pour atteindre notre objectif, est la conclusion d'accords internationaux qui donnent les meilleurs atouts possibles à notre pavillon.

Il s'agit non pas de prendre des initiatives en matière d'accords bilatéraux, susceptibles d'entraver la loi du marché, mais de conclure rapidement les accords indispensables afin de pallier les effets néfastes pour notre pavillon de dispositions autoritaires prises ou susceptibles d'être prises unilatéralement par tel ou tel Etat étranger.

Il s'agit aussi de mener une rigoureuse action internationale au sein de différents organismes tels que la C.E.E., la C.N.U.C.E.D., l'O.C.D.E., pour que les autres Etats rattrapent le plus vite possible le haut niveau de sécurité et de régime social imposé par notre législation à nos armements.

Il convient à cet effet de renforcer l'action contre les pavillons de complaisance qui compromettent la compétitivité de toutes les flottes respectueuses des hommes et de l'environnement.

La conclusion de ces considérations générales sur la marine marchande peut tenir en une phrase : il faut être conscient des graves difficultés du court terme.

D'abord, le coût élevé de l'énergie exige un effort de recherche pour concevoir des navires économiques. Le budget de l'Etat doit naturellement y contribuer mais les armements et les chantiers navals doivent aussi consentir un effort parallèle.

Ensuite, l'avance sociale du régime de nos marins impose une grande prudence et beaucoup de raison dans les discussions entre les partenaires sociaux.

Enfin, l'obtention d'une plus grande productivité des navires conduira inévitablement à une réduction des effectifs à bord. Il s'ensuivra un problème d'emploi. Il faudra vérifier à cet égard s'il n'est pas nécessaire de prolonger le régime de préretraite mis en place en 1978 dans la perspective d'une diminution des effectifs. Il s'ensuivra aussi un problème pour le régime de retraite des marins, d'autant plus délicat que malgré un effort considérable du budget de l'Etat, les pensions ont un certain retard — vous ne l'ignorez pas, monsieur le ministre — sur les salaires réels. Sans doute faudra-t-il envisager une action sélective donnant la priorité aux petites catégories.

Toutes ces considérations conduisent à justifier une intervention financière conjoncturelle du budget de l'Etat pour aider les armements à franchir certains passages difficiles à court terme. Les armements et leurs équipages devront en contrepartie accepter une certaine discipline de sorte que l'aide de l'Etat, dont le niveau sera conditionné par les possibilités de notre économie, atteigne son objectif.

Cette discipline ne signifie nullement que sera abandonné le caractère libéral qui doit rester la règle dans le transport maritime. Il s'agit simplement de respecter la règle du jeu pour une

bonne utilisation de l'argent public qui sera affecté à l'action conjoncturelle ou encore pour la conjonction de l'effort de l'Etat, des professions, de leurs personnels pour gagner dans la compétition internationale.

Monsieur le ministre, avant d'en terminer, on ne comprendrait pas que, élu du Havre, je ne parle pas de ce qui s'est passé dans les grands ports de commerce au cours de l'été.

Je m'étonne, d'abord, d'avoir entendu certains de mes collègues ici présents se porter haut et fort les défenseurs de notre marine marchande, alors qu'il y a quelques mois ils soutenaient la prise en otage de nos grands ports de commerce.

Je ne reviendrai pas sur les causes de ces incidents regrettables. Notre collègue M. Guermeur les a parfaitement rappelées et il est plus compétent que moi pour en parler.

M. Jean-Yves Le Drian. Vous n'étiez pas d'accord au moment de la grève !

M. Antoine Rufenacht. Je voudrais tout de même évoquer leurs conséquences pour les grands ports.

Monsieur le ministre, vous les connaissez : les trafics ont été détournés des ports autonomes vers des ports étrangers ; leurs pertes financières ont été considérables et leur image de marque a été sévèrement atteinte.

M. Jacques Mellick. Réaction tardive !

M. Antoine Rufenacht. Si j'ajoute que la responsabilité de l'Etat, et donc des contribuables, pourrait être mise en cause en cas d'entrave tolérée à la liberté du trafic, comme le prouvent plusieurs arrêts des juridictions administratives...

M. Marc Lauriol. Parfaitement.

M. Antoine Rufenacht. ...j'en conclus, monsieur le ministre, que des mesures efficaces doivent être mises en œuvre pour pouvoir intervenir rapidement sur les plans d'eau.

Il me paraîtrait en tout cas nécessaire, d'abord, de définir clairement qui est chargé de rétablir l'ordre sur les plans d'eau...

M. Jean-Yves Le Drian. Comme pendant la grève des marins pêcheurs !

M. Antoine Rufenacht. ...ensuite, d'élaborer des plans d'intervention comprenant les moyens techniques et en hommes ; enfin, de disposer, dans les grands ports, d'une unité entraînée d'intervention rapide.

Tels sont, monsieur le ministre, les points sur lesquels je souhaiterais connaître votre sentiment, peut-être pas immédiatement, car je comprends qu'il s'agit d'un problème délicat, difficile, qui doit être appréhendé avec sérieux et qui exige une mûre réflexion. Mais cette réflexion doit être menée sans délai, car personne ne comprendrait que ce qui s'est passé au mois d'août dernier puisse se renouveler l'an prochain. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. Jean-Yves Le Drian. On ne trouve pas beaucoup d'espérance dans vos propos !

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

M. Jacques Mellick. Monsieur le ministre, mes chers collègues, par ma voix s'expriment deux députés-maires socialistes de villes batelières, Conflans-Sainte-Honorine, avec mon ami Michel Rocard qui aurait souhaité intervenir dans ce débat, et Béthune avec votre serviteur.

Les rencontres nombreuses et fructueuses que nous avons l'un et l'autre avec les professionnels et les travailleurs de la voie d'eau nous autorisent à affirmer que le projet de budget pour 1981 est assurément, en ce qui concerne les voies navigables, le plus mauvais depuis la guerre. Vous savez bien, monsieur le ministre, que tous les professionnels de la voie d'eau, qu'ils soient artisans, armateurs, salariés ou fonctionnaires ont ressenti comme une véritable gifle, pour eux-mêmes et pour un métier auquel ils sont passionnément attachés, l'annonce des crédits de misère qui leur étaient destinés pour 1981. Vous-même n'avez pu vous empêcher d'en convenir lors de la réunion de l'association Les Nautiles à Strasbourg, le 17 octobre dernier.

Avec 267 millions de francs de crédits inscrits aux titres V et VI, il est clair que tous les espoirs placés dans des opérations d'investissement qui viendraient apporter un souffle nouveau à ce mode de transport se sont envolés. Avec 69 millions de francs au titre des dépenses ordinaires, il n'est pas moins clair que l'entretien des voies navigables se limitera à la pose de quelques rustines sur les trous les plus voyants.

Pour détourner le profond mouvement de colère des gens du fleuve, vous avez repris à votre compte l'engagement de votre prédécesseur de présenter un plan quinquennal de modernisation des voies navigables.

Première remarque — et il ne s'agit pas de jouer sur les mots — ce plan quinquennal diffère notablement du schéma directeur des voies navigables que, sûrs de traduire la volonté de toute la profession, nous avons proposé à plusieurs reprises à cette tribune.

Dans notre esprit, un schéma directeur doit être complet et cohérent, c'est-à-dire dégager les priorités à court, moyen et long terme et ne pas borner son horizon à cinq ans ; assorti d'un échéancier et des moyens de financement nécessaires ; élaboré en concertation avec les professionnels et les collectivités locales et régionales intéressées.

Il est clair que votre plan quinquennal, ou plutôt celui de votre prédécesseur, ne présente aucune de ces caractéristiques.

La deuxième remarque qui s'impose est que vous faites, une fois de plus, des promesses que vous n'avez pas les moyens de tenir.

A l'occasion du forum organisé le 21 juin dernier par la ville de Conflans-Sainte-Honorine, dans le cadre du XXI^e Pardon de la batellerie, votre représentant, monsieur le ministre, c'est-à-dire le directeur général des transports intérieurs, avait indiqué que les estimations des services pour la réalisation du plan de cinq ans annoncé par votre prédécesseur étaient de 1,8 milliard de francs, hors l'enveloppe Rhin-Rhône, soit plus de 300 millions de francs par an pendant cinq ans. Bref, aussi bien pour l'administration que pour le comité des transports du VIII^e Plan, il fallait au minimum doubler les crédits annuels d'investissement consacrés aux voies navigables et ce, toujours hors Rhin-Rhône.

Les arbitrages politiques qui ont été rendus pour ce budget nous mettent bien loin de cet objectif. A dire vrai, votre plan quinquennal est d'ores et déjà vidé d'une grande partie de sa substance par ce projet de budget.

Ma troisième remarque exprimera l'inquiétude qu'inspire à tous les responsables régionaux et locaux la perspective de « classement » des voies navigables en trois catégories : d'intérêt national, régional ou local. Nombre de présidents de conseils régionaux et de conseils généraux ont en mémoire les mauvais souvenirs qu'évoque, en termes de transferts de charge, la départementalisation des routes nationales.

Il faut dire ici hautement que les collectivités locales et régionales font, dans le domaine des voies navigables, un effort qui, proportionnellement à leurs responsabilités actuelles et à leurs moyens, est bien supérieur à celui de l'Etat.

Déjà, douze conseils régionaux sur vingt-deux font figurer le transport fluvial parmi leurs préoccupations prioritaires. C'est pourquoi, je trouve qu'il y a quelque chose de profondément indécent à voir l'Etat, l'année même où vous nous présentez ce budget indéfendable, se tourner à nouveau vers les régions et les départements pour se désengager un peu plus des missions qui ont toujours figuré parmi les attributs de la puissance publique au plus haut niveau : les communications et les transports.

Il y a quarante-huit heures, le Président de la République a adressé au Premier ministre une lettre rappelant les promesses qu'il avait faites et les engagements qu'il avait pris et pour lui demander de les réaliser ou de les mettre en œuvre avant l'échéance présidentielle. En ce qui concerne les voies navigables, il est déjà trop tard.

Le Président de la République avait déclaré à Dijon, en novembre 1975 : « L'effort de la nation en faveur des voies navigables doit de toute manière augmenter significativement. » Ce n'est pas en cinq mois que l'on pourra rattraper les retards, les défaillances et les promesses non obtenues depuis cinq ans.

M. Claude Wilquin et M. Dominique Dupilet. Très bien !

M. Jacques Mellick. Cette absence de politique est d'autant plus navrante que depuis deux ans, et tout particulièrement au cours des derniers mois, le transport fluvial a vu son activité progresser sensiblement. Armateurs et artisans ont fait des efforts importants pour moderniser leur flotte et rechercher de nouveaux marchés. Ils n'en sont que plus amers de se sentir délaissés par le Gouvernement.

Au niveau européen, les socialistes ont formulé des propositions tendant à favoriser un relèvement budgétaire des moyens accordés aux transports dans le budget de la C.E.E. et à harmoniser les politiques des Etats membres. L'indifférence dont a toujours fait preuve le Gouvernement français à cet égard est une marque de plus de son absence de volonté.

Face à l'absence totale de projets, de moyens, de perspectives et d'ambition pour la France qui caractérise votre politique — et ce budget en est une fois de plus la triste expression — tous les professionnels du transport fluvial savent que les socialistes ont fait des propositions précises, aussi bien pour les

infrastructures et la modernisation de la flotte que pour l'amélioration des conditions économiques et sociales de l'artisanat batelier.

C'est pour être cohérents avec ces propositions, avec le soutien constant que nous avons toujours exprimé aux professionnels et aux travailleurs de la voie d'eau, que nous refuserons votre budget. Mais, à vrai dire, peut-on vraiment choisir entre l'être et le néant ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. François d'Harcourt.

M. François d'Harcourt. La pêche française est en crise.

La situation de la pêche artisanale, en particulier, reste préoccupante. En effet, depuis les événements du mois d'août dernier, la situation financière de l'armement ne s'est pas améliorée et, dans certains ports, les matelots n'ont touché qu'entre 600 et 2 000 francs. Nous sommes ainsi obligés, encore aujourd'hui, d'octroyer des secours, de procéder à des distributions de bons de viande.

J'insisterai, si vous le permettez, monsieur le ministre, sur cinq points.

Votre projet de budget met l'accent sur les aides aux constructions de bateaux neufs. Si, dans certains de nos ports, un besoin en construction neuves se fait sentir, dans d'autres régions, notamment de Basse-Normandie, les marins pêcheurs ne sont pas demandeurs de bateaux neufs, en raison même des difficultés d'exploitation qu'ils rencontrent. Les aides distribuées ne sont pas de nature à régler un problème qui ne tient pas tant à l'investissement qu'à l'exploitation.

Les recettes sont insuffisantes car nombre de marins pêcheurs hésitent — il y renonce dans la plupart des cas — à se rendre dans des zones de pêche qui sont parmi les meilleures du fait de leur éloignement. Dans le souci d'économiser du carburant, ils se trouvent donc condamnés à ne ramener que des prises de faible valeur.

De plus, la France est, hélas, l'un des pays de la Communauté économique européenne où, dans le secteur de la pêche maritime, les charges sont les plus lourdes.

La situation des soixante-six ports français variant suivant les régions, il faudrait prévoir une aide spécifique port par port. Cette situation, préconisée par votre prédécesseur, serait de nature, nous en sommes convaincus, à aider au règlement de ce problème.

Deuxième point : les importations. Elles pèsent de façon dramatique sur les cours à la production et donc sur les revenus des marins pêcheurs. Ces importations, au départ, étaient destinées à compenser les insuffisances de la production nationale, mais les ports français sont parfaitement capables s'ils sont normalement aidés, de faire face aux besoins de la consommation. Nous ne sommes donc pas obligés de procéder à des importations massives, persistantes et toujours accrues, qui ont d'ailleurs le double inconvénient d'augmenter le déficit de notre production et celui de notre balance commerciale.

Mais il y a plus grave encore : le poisson importé est payé au prix fort, le prix à la commission, et le poisson français à un prix faible, le prix de criée. La production française est devenue le complément des importations, alors que c'est la situation inverse que nous devrions connaître.

La solution, ce serait de stopper, ou en tout cas de freiner dans toute la mesure du possible les importations en provenance de pays non communautaires et qui ne sont pas soumis aux prélèvements obligatoires. En attendant, il conviendrait de taxer ces importations et d'affecter le produit de la taxe à l'ensemble de la pêche maritime.

La solution, ce serait aussi de rétablir le principe de la priorité au poisson produit dans les ports français sur le poisson importé.

Troisième point : le F. I. O. M. ne peut pas faire face aux problèmes qui se posent aujourd'hui à la pêche maritime. Sa dotation sera en 1981 sensiblement égale à celle de 1980 : autant dire que, compte tenu de l'inflation, elle baissera.

Quatrième point : le chômage. Les matelots qui sont licenciés pour cause économique n'ont droit à aucune indemnité. Comment un pays qui se veut à la pointe du progrès peut-il accepter que toutes les catégories de Français ne bénéficient pas de la même protection sociale ?

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. François d'Harcourt. Il est urgent d'accorder aux marins des indemnités de chômage. La Grande-Bretagne vient de le faire. Pourquoi pas nous ?

Cinquième point : l'aide aux régions. Les établissements publics régionaux auraient les possibilités financières de venir

en aide à des professions en difficulté, et donc à la pêche maritime. Mais la loi de 1972 leur interdit de le faire dès lors qu'il ne s'agit pas d'investissements. C'est une situation regrettable parce que les établissements publics régionaux pourraient utilement prendre le relais de l'Etat pour des actions spécifiques.

Un dernier mot : les associations de sauvetage en mer voient leurs subventions et les aides dont elles bénéficiaient diminuer globalement : pour l'équipement, elles accusent une baisse de 31 p. 100, pour le fonctionnement elles n'augmentent que de 4 p. 100. Ces associations auront du mal à faire face à la mission qui est la leur.

Faites en sorte, monsieur le ministre, vous qui venez de prendre vos fonctions, d'apporter à la pêche maritime par des mesures appropriées, par des mesures attendues, par des mesures spécifiques le soutien efficace dont elle a besoin. Ainsi, vous pourriez rétablir la confiance. (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. Kalinsky.

M. Maxime Kalinsky. A l'instar de ce qui se passe pour les autres activités économiques du pays, ce sont les travailleurs qui, dans les diverses branches de l'aviation, défendent réellement notre potentiel de production et d'exploitation.

Les travailleurs produisent, et c'est d'ailleurs pourquoi, connaissant les problèmes qui se posent dans leur emploi, ils ont la compétence — de l'O.S. à l'ingénieur — d'émettre les propositions cohérentes pour la vie et le développement de leur activité. Les travailleurs n'ont d'intérêts autres que ceux qui s'inscrivent dans le sens de l'intérêt national.

Ce rappel que je tenais à faire est particulièrement valable, particulièrement d'actualité pour l'aviation civile.

Ah, je sais qu'en paroles vous êtes tous d'accord ! La remise de médailles du travail vous donne bonne conscience, mais dans les faits c'est le principe : « Travaille et tais-toi » qui s'applique.

Tous les thèmes développés sur la croissance zéro vont à l'encontre de l'intérêt économique national, à l'encontre de l'intérêt des travailleurs.

Ei si, dans certains domaines, des résultats positifs ont été obtenus, ils sont bien à inscrire au bilan des luttes des travailleurs qui défendent leur emploi, la production aéronautique française et les sociétés nationales de transport aérien.

Le transport aérien souffre de votre politique qui a conduit à la crise économique dans notre pays et l'aggrave.

Développer le transport aérien, c'est le démocratiser, c'est relancer l'économie nationale, c'est se donner les moyens en investissant dans la flotte et les installations au sol.

Les preuves ont été faites qu'une véritable évolution ne peut se faire qu'au travers du développement et de l'extension des entreprises nationalisées du secteur public, et en premier lieu de la compagnie Air France.

Les travailleurs luttent pour la défense de notre potentiel national alors que vos objectifs visent à son intégration dans un consortium européen qui sacrifierait l'intérêt national au profit de l'Allemagne fédérale.

La production de l'A 300 et la mise en chantier du B 10 sont à inscrire au bilan des victoires obtenues par les travailleurs de la production aéronautique et du transport aérien.

Personne ne peut nier l'urgence de réaliser l'A 200 afin de renouveler et de développer notre flotte en courts et moyens-courriers. Quand allez-vous, monsieur le ministre, décider de lancer effectivement sa production ?

L'activité d'Air France est en progression. 210 millions de bénéfices nets ont été réalisés en 1979. Nous pouvons nous réjouir de ces succès, fruits du travail de l'ensemble des personnels de la compagnie. Mais, si la productivité a augmenté de 7 p. 100 en 1979, les travailleurs ont subi une baisse du pouvoir d'achat.

Les revendications des salariés peuvent et doivent être satisfaites.

Ne soyez pas discret, monsieur le ministre, sur certains chiffres. Le transport aérien c'est 3 milliards de gains en devises. S'engager résolument dans la voie du développement, comme cela est possible, permettra le développement de ces gains. Il en est de même pour la production aéronautique. Les besoins existent, il faut les satisfaire.

Des créations d'emploi ont été obtenues à Air France et à Air Inter. Les travailleurs, qu'il faut écouter car ils savent de quoi ils parlent, vous font la démonstration des besoins existants et qu'il faut satisfaire.

Pour ne prendre qu'un exemple, à la D. M. L. A. à Orly, une part importante des travaux sont confiés en sous-traitance. C'est ainsi que trente-trois entreprises étrangères effectuent des travaux qui devraient être rapatriés pour être réalisés par Air France. Les luttes ont conduit la direction à prendre l'engagement de ramener aux ateliers JW 110 000 heures de travail sur les 150 000 réalisées actuellement en Amérique pour la réparation des réacteurs. C'est un premier succès qu'il faut rapidement concrétiser.

Conservier et développer l'emploi est un problème également d'une actualité brûlante pour Aéroport de Paris, où la sous-traitance est importante, pour Air Inter, car le transfert au secteur privé de certaines de ses activités s'inscrit à l'encontre de l'intérêt national.

En résumé, monsieur le ministre, et si j'en avais le temps, je vous en ferais une démonstration plus détaillée, sans difficulté : il n'y a pas de succès sans l'intervention des travailleurs, et si l'on ne prend pas en considération leurs propositions. Oui, heureusement, les luttes des travailleurs mettent des bâtons dans les roues que vous voulez faire tourner dans le sens de l'intérêt des multinationales.

Depuis près de quatre mois, un conflit oppose les mécaniciens de la division « matériel » à Orly à la direction d'Air Inter. Ces travailleurs, qui exercent leur activité jour et nuit dans le bruit des réacteurs, ont présenté des revendications légitimes. Les menaces de sanctions ne peuvent que durcir le conflit sans rien régler. Il faut leur donner satisfaction en leur accordant de meilleures conditions de travail.

Le travailleur doit être considéré comme un citoyen responsable au sein de l'entreprise. Il a montré sa compétence non seulement pour créer et réaliser, mais aussi pour penser et proposer, afin de conserver et de développer l'emploi et les possibilités productrices de notre pays.

La liberté syndicale et politique du citoyen travailleur est donc un droit pour lequel il lutte en pleine conscience de ses responsabilités. Sur ce plan aussi, l'offensive que mène le pouvoir est marquée par des assauts mais aussi par des reculs.

La direction générale d'Air France a été contrainte de lever les sanctions qu'elle avait infligées à 150 travailleurs. En même temps, elle développe une nouvelle offensive. Aux menaces s'ajoutent des retenues sur les salaires de délégués du personnel, accusés de prendre le temps nécessaire pour répondre à la multiplication des problèmes créés par la direction.

Les travailleurs ont une certaine expérience. Seules, les luttes mènent aux victoires. Ne vous étonnez donc pas si elles se développent.

Nous, communistes, nous leur disons : c'est de vous qu'il en dépend, agissez pour défendre vos droits, votre travail et par là même l'avenir de notre pays.

Oui, nous, communistes, sommes avec les travailleurs dans leurs luttes pour la liberté et le progrès, alors que vous, vous prônez ce que vous appelez le consensus et qui n'est qu'une soumission aux diktats du pouvoir et du grand patronat.

Voisin de l'aéroport d'Orly, je tiens à réaffirmer notre position claire et nette en la matière : le développement du transport aérien pour lequel nous agissons peut et doit être compatible avec les revendications des riverains, victimes du bruit.

Nous ne sommes pas comme certains qui, au nom de l'environnement, s'orientent vers le déclin économique.

L'environnement, c'est tout ce qui concerne la vie, et vouloir un meilleur environnement, c'est vouloir le progrès dans tous les domaines et l'utilisation, pour ce faire, de tous les moyens que nous offre le développement des sciences et des techniques.

Le développement de l'emploi sur la plateforme d'Orly et une extension du transport aérien dans le pays ne sont pas des objectifs contraires à ceux des riverains si toutes les dispositions nécessaires sont prises.

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

M. Maxime Kalinski. Je conclus, monsieur le président.

A ce sujet, monsieur le ministre, je vous pose trois questions précises auxquelles j'espère que vous me donnerez des réponses précises.

Quand allez-vous appliquer l'arrêt du Conseil d'Etat du 21 avril 1975 et subventionner l'insonorisation des habitations aux abords d'Orly ?

Quel est votre objectif lorsque vous envisagez de transformer la taxe parafiscale instaurée par décret en 1973 en redevance ? Est-ce la suppression de tout droit de regard des élus ou certains détournements dans l'utilisation du produit de cette taxe ?

Voilà plus d'un an, la commission des lois a adopté la proposition que j'avais déposée en vue de la création d'une commission d'enquête sur la situation des riverains des grands aéro-

ports et les moyens à mettre en œuvre afin d'améliorer leurs conditions de vie dans le cadre d'une politique de développement de la production aéronautique et de l'accroissement du transport aérien. Quand le Gouvernement, maître de notre ordre du jour, va-t-il permettre à notre assemblée d'en débattre ?

Monsieur le ministre, l'examen de votre budget ramène bien à l'actualité de l'aspiration profonde des Français qui veulent vivre, travailler et décider au pays.

Les succès déjà obtenus par les luttes des travailleurs et des riverains appellent au développement de ces luttes qui mèneront inexorablement vers de nouveaux succès. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

M. Jean Bozzi. L'un des problèmes auxquels vous êtes confronté, monsieur le ministre, à savoir une desserte convenable de l'île de Corse par la voie aérienne, est complexe, difficile et — vous l'avez souligné récemment et je vous en sais gré — spécifique.

Spécifique pourquoi ? Examinons-en rapidement les données. La Corse est une île. Il en résulte qu'elle n'a pas et qu'elle n'aura jamais d'autoroute de liaison ou de chemin de fer rapide pour la desservir. Certes, elle a le bateau, mais croyez-en mon expérience vécue quotidiennement, celui-ci n'est pas un moyen de transport alternatif, comme le sont, pour nos compatriotes de ce côté-ci de la Méditerranée, les trains rapides et les autoroutes.

Mais l'île de Corse est également un archipel, ce qui est moins connu de certains, c'est-à-dire qu'elle est composée de la juxtaposition de quatre régions d'importance humaine et économique à peu près comparable, une certaine priorité étant tout de même donnée aux régions d'Ajaccio, de Bastia et de Corte. Cela se traduit par une multiplication des dépenses, car on doit desservir non pas un aéroport unique, mais d'ores et déjà trois aéroports et demain, peut-être, un quatrième, celui de Figari. Cela augmente les difficultés et les dépenses, et je crois qu'il serait malhonnête de taire cet aspect des choses.

Mais, de cette île, bien qu'elle soit relativement grande et peu peuplée, les deux tiers de la population ont dû s'expatrier pour trouver du travail, essentiellement en France continentale, mais aussi quelquefois à l'étranger. Ses fils sont très attachés, par des traditions ancestrales, au retour périodique dans leur île, et lorsqu'ils reviennent pour des motifs touristiques — ils se promènent comme tout le monde — ils empruntent la voiture puis le bateau. Mais lorsqu'ils viennent pour des motifs familiaux ou professionnels — ils sont en effet de plus en plus intégrés dans la vie économique de la nation, et de cela aussi il faut tenir compte — ils empruntent l'avion. Autrement dit, pour nous — et les rapporteurs y ont insisté ce matin, notamment mon ami Claude Labbé — l'avion est un moyen de transport banal ; il n'a pas de substitut comme ceux qui sont à la disposition de nos compatriotes du continent.

Or il se trouve que cette île ou cet archipel est également un gisement touristique d'une importance considérable, le plus riche sans doute au sein de la Méditerranée.

Chaque année, la Corse est visitée par plus d'un million de touristes et, parmi ce million de touristes, un bon tiers sont des porteurs de devises. Par conséquent, ce que la représentation nationale et vous-même, monsieur le ministre, pouvez décider, dans le cadre de la solidarité nationale, en faveur d'une meilleure desserte de la Corse, retentit peu ou prou sur la balance des comptes de la nation et cela ne doit être indifférent à personne, notamment dans la phase de difficultés économiques que traverse notre pays.

Face à ces données, confrontées à la difficulté et à la complexité du problème, que demandons-nous ? Je vais essayer de le dire brièvement, et le plus clairement possible.

D'abord, il faut offrir un nombre suffisant de sièges. Je sais que, dans ce domaine, des progrès importants et constants ont été réalisés et que la situation, vue de Paris, pourrait paraître satisfaisante. Ce matin, le rapporteur de la commission de la production et moi-même avons entamé ce qui, n'eût été notre vieille et longue amitié, aurait pu apparaître comme une polémique sur le taux de remplissage. Claude Labbé est venu me dire quelques instants après, et vous l'avez confirmé vous-même officieusement, monsieur le ministre, que le chiffre de 30 p. 100 résultait d'une erreur matérielle et que le taux de remplissage est, en fait, de 68 p. 100.

Toutefois, nous, élus de la Corse, qui prenons l'avion au moins deux fois par semaine dans les deux sens, nous contestons ce chiffre. Mais alors, allez-vous dire, vous accusez de « tripateuilage » de chiffres les dirigeants des compagnies qui les fournissent. Certes pas, car tout le monde est de bonne foi. Pour notre part, nous savons combien il est parfois difficile d'obtenir des

places pour nous ou nos amis. Quant aux compagnies, elles affirment que leur coefficient de remplissage n'est pas suffisant, ce qui les empêche d'abaisser les tarifs.

Comment expliquer cette contradiction ? D'abord, les compagnies ne tiennent pas compte pour calculer le taux de remplissage des très nombreux passagers-compagnies, les fameux G.P., qui choisissent la Corse pour y passer leurs week-ends ou leurs vacances, et nous nous en réjouissons, mais qui se déplacent dans des conditions particulières. Ils n'en occupent pas moins des sièges qui ne sont pas à la disposition des autres passagers.

Par ailleurs, lorsque les compagnies, de leur propre initiative, mettent en place des avions supplémentaires pour couvrir certaines périodes de pointe — ce trafic est en effet très directionnel et saisonnier — les avions arrivent à vide en Corse ou à Paris suivant qu'ils sont venus conduire des touristes en Corse ou qu'ils les ramènent chez eux.

Pour que les choses soient plus claires et pour avoir une vue plus précise des besoins ordinaires de la Corse, il faudrait que ces vols et ces passagers ne soient pas inclus dans les statistiques, afin que nous ne puissions plus paraître de mauvaise foi lorsque nous affirmons que le taux de remplissage est bien supérieur à 68 p. 100.

Mais nous demandons surtout des tarifs acceptables, c'est-à-dire sensiblement inférieurs à ceux qui sont actuellement pratiqués, lesquels nous paraissent excessifs. Nous souhaitons que, comme cela a été fait pour les transports maritimes de voyageurs et de marchandises, la voie ferrée soit, par hypothèse, prolongée au-delà de Marseille et au-delà de Nice vers l'île de Corse. Comme l'avion est un moyen de transport commode, confortable et surtout rapide, il convient de prendre pour base de calcul le tarif kilométrique des trains les plus chers — c'est-à-dire les Trans-Europ-Express — la distance retenue étant la distance orthodromique entre les villes du continent et celles de Corse.

M. Pierre Bas et M. Claude Labbé ont souligné, ce matin, l'intérêt que présentait pour les transports maritimes ce principe de la continuité territoriale. Pour l'application de celui-ci, 407 millions de francs sont inscrits à votre projet de budget pour 1981. J'en profite pour exprimer la reconnaissance des élus de la Corse envers le Gouvernement et la nation tout entière pour l'effort considérable, surtout compte tenu des circonstances actuelles, qui est consenti dans ce domaine. Ce chiffre peut être comparé à la subvention de 2 044 millions de francs versée dans le même temps par l'Etat pour couvrir le déficit des transports de la région parisienne.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, a posé, à Ajaccio, voici bientôt deux ans, le principe de l'extension aux transports aériens de la continuité territoriale. Hélas ! nous en sommes toujours, à peu de chose près, au plan des principes. Nous nous réjouissons que vous entriez dans la voie de la globalisation de l'enveloppe et que vous entendiez, à cet égard, agir en concertation avec les élus de la Corse. Cela me semble une façon réaliste de voir les choses. Encore conviendrait-il de ne pas trop désavantager les transports maritimes. Il y a là un équilibre à trouver. Dans cette tâche, monsieur le ministre, vous pouvez compter sur notre aide.

Le tarif de base d'un aller-retour nous paraît devoir se situer entre 350 et 400 francs pour le bord à bord, et le prix de base d'un aller-retour entre la Corse et Paris devrait être d'environ 900 francs.

Ces tarifs étant arrêtés, il conviendrait sans doute de se poser honnêtement la question de savoir si l'extension pure et simple à la desserte si particulière de la Corse du système tarifaire applicable sur les lignes du continent, qui sont tout de même un peu différentes, doit être maintenue ou si, au contraire, on doit faire du « sur mesure ». Nous en discuterons loyalement entre hommes de bonne volonté.

Des places en nombre suffisant et des tarifs comparables à ceux que paient, sur des distances comparables, nos compatriotes du continent lorsqu'ils empruntent les trains les plus rapides, telles sont nos priorités.

Mais je dois également parler des horaires. Ceux du trafic bord à bord sont satisfaisants, mais nous souhaiterions que ceux des liaisons avec Paris puissent l'être également. Nous savons que vous vous engagez dans cette voie, monsieur le ministre, mais nous sommes impatients.

L'un des grands mérites de votre prédécesseur aura été d'avoir mis en place deux instances de concertation : le comité consultatif des transports maritimes et aériens et le comité technique de gestion, l'un siégeant généralement en Corse, l'autre à Paris, mais tous deux sous votre présidence.

Utilisez-les résolument, monsieur le ministre, étant entendu que si la concertation a du bon, elle ne saurait être une fin en soi sans déviation pernicieuse qu'évidemment nous n'admettrions

pas. Or il faut bien constater que depuis que le comité de gestion existe, soit depuis un peu plus de six mois, il s'est contenté d'analyses, de plus en plus poussées j'en conviens, mais il n'a encore abouti à aucune décision concrète. Nous piétons alors qu'il nous faudrait avancer — prudemment je l'admets, lentement je le redoute, mais résolument — vers des objectifs qui devraient pouvoir être fixés sans plus attendre, étant entendu que des solutions transitoires pourraient être mises en place dès maintenant.

Ainsi, en matière tarifaire, un progrès sensible consisterait à rendre plus facile l'accès aux vols du type « avion pour tous », les conditions actuellement en vigueur étant par trop draconiennes. Sur les liaisons bord à bord, il faut étendre à toute l'année les tarifs pratiqués pendant la période du mois de novembre au mois de mai au cours de laquelle les tarifs sont abaissés de 20 p. 100. En effet, l'argument avancé selon lequel il conviendrait de faciliter l'accès aux avions uniquement pendant cette période d'hiver où les liaisons maritimes sont moins nombreuses et moins confortables, n'adhère pas à la réalité. La réalité, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, c'est que ceux qui viennent en Corse pour leur plaisir prennent le bateau, alors que ceux qui se déplacent pour des motifs familiaux ou professionnels prennent l'avion. L'I.N.S.E.E. a conduit sur ce point une enquête dont j'ai communiqué naguère les résultats au cabinet de votre prédécesseur.

Et puis le provincial réaliste que vous êtes, monsieur le ministre, me comprendra, j'en suis sûr, si je dis que les centres de décision pour la gestion de la flotte, au demeurant disparate et inadaptée, du trafic bord à bord, devraient se trouver au siège du chef-lieu de notre région. Cela permettrait de gagner du temps dans les décisions et faciliterait une meilleure adaptation aux besoins permanents ou momentanés qui viendraient à se manifester. Combien d'erreurs de manœuvre pourraient être évitées ! Pour chacune des directions centrales des mouvements des compagnies — Air France surtout, qui gère un réseau mondial, mais également Air Inter qui est une compagnie importante — la Corse, c'est peu de chose.

De plus, si l'on peut bien gouverner de loin, on ne gère bien que de près. Alors, demandez aux dirigeants des compagnies d'étudier cette proposition dont l'utilité ne serait réelle que si les machines nécessaires à la desserte ordinaire de la Corse — je ne parle pas des périodes de pointe — y étaient stationnées. Une telle décision se situerait dans le droit fil de la spécificité que vous avez bien voulu reconnaître au trafic aérien insulaire.

Monsieur le ministre, j'évoquais tout à l'heure l'action de votre prédécesseur pour lui rendre hommage. Il a été, dans l'acception la plus noble de l'expression, un homme de bonne volonté. Ce que les élus de la Corse attendent de vous, monsieur le ministre, sans impatience mais avec confiance et fermement, c'est que vous vous révéliez un homme de volonté. (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. Alain Richard.

M. Alain Richard. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais traiter brièvement, en essayant de respecter mon temps de parole, des transports dans la région d'Ile-de-France, et cela sans faire appel à l'opposition classique, et qui dans ce cas précis serait quelque peu caricaturale, entre les transports en commun et les transports individuels. Les différentes politiques doivent en effet avoir pour objectif essentiel de « libérer » les résidents de la région d'Ile-de-France pour leur faciliter l'exercice d'activités économiques sociales ou culturelles au sens large, et cela tout en tenant compte de la nécessité d'économiser l'énergie et de sauvegarder l'espace, déjà rare en région d'Ile-de-France.

Le système de transport est vital dans notre région pour la qualité de l'environnement des habitants puisqu'il conditionne leurs conditions de travail, de vie, d'accès aux services collectifs.

Cette politique concerne des zones très différentes et dont la répartition est en rapide mutation : Paris, la première couronne — où la desserte est la plus dense — la grande banlieue et, enfin, les zones rurales qui subsistent et qui ont leur propre équilibre autour de l'agglomération parisienne.

Je rappelle qu'on enregistre chaque jour 3 millions de déplacements à l'intérieur de Paris, 3,6 millions entre Paris et la banlieue, et 10,5 millions entre différents points de la banlieue.

La politique des transports doit donc tenir compte de ce changement progressif de la répartition de la population et des activités en région d'Ile-de-France.

Pour qu'une nouvelle politique voie le jour et obtienne des résultats satisfaisants, il faut revoir la définition et le partage des financements de cette politique.

Aujourd'hui, les investissements pour les transports collectifs en région d'Ile-de-France sont financés pour 10 p. 100 par l'Etat

— peut-être 11 p. 100 depuis 1979 — contre 24 p. 100 par les entreprises et 23 p. 100 par la région. Le reste, soit 42 p. 100, est financé par l'emprunt, ce qui se traduira, pour l'essentiel, par des charges de remboursement incombant aux usagers et à la région. La part de l'Etat devient résiduelle, 10 p. 100, et cette structure financière ne nous semble pas réaliste.

Certes, le nombre des réalisations a augmenté depuis quelques années. L'effort de structuration, aussi bien en ce qui concerne les transports collectifs que les voiries s'amplifie, mais cela est dû, essentiellement, à l'effort des collectivités locales et des usagers. Ces conditions de financement sont à la fois injustes et inefficaces. En effet, les bases financières de ces investissements sont des impôts à caractère local, dont chacun connaît le caractère anti-économique et socialement discutable. Par ailleurs, les autorités chargées de fixer les priorités, c'est-à-dire les véritables décideurs de la politique des transports de la région parisienne ne sont pas encore les collectivités locales.

Ainsi, pour la programmation des opérations routières en région d'Ile-de-France, bien que la région fournisse jusqu'à 70 p. 100 du financement, l'ordre de priorité des opérations est fixé par le Gouvernement qui n'apporte que 30 p. 100 du financement.

Où est dans tout cela le développement des responsabilités locales dont le Gouvernement parle tant par ailleurs ?

M. Marc Lauriol. Mais cela allège leurs charges !

M. Alain Richard. Je ne crois pas, mon cher collègue. Ce sont toujours des contribuables qui paient. Mais les uns paient d'après un système fiscal diversifié et ayant certaines justifications économiques...

M. Marc Lauriol. Justement !

M. Alain Richard. ... tandis que les contribuables locaux payent d'après un système fiscal que vous ne cherchez, je crois, pas plus que moi à justifier. Et c'est leur part qui s'alourdit !

La participation de l'Etat aux charges de fonctionnement diminue : l'indemnité compensatrice versée à la R. A. T. P. augmentera, cette année encore, moins vite que l'inflation et beaucoup moins vite que les tarifs payés par les voyageurs.

Nous assistons actuellement à une politique d'enchérissement volontaire des tarifs des transports collectifs de la région parisienne, qui atteignent un niveau difficilement supportable. Ainsi, entre le 1^{er} janvier 1978 et le 1^{er} janvier 1981, le prix de la carte hebdomadaire et des cartes orange des différentes zones se sera accru de 78 p. 100, c'est-à-dire d'un peu plus de 23 p. 100 par an en moyenne.

Je ne crois pas qu'une telle politique augmente la fréquentation des transports en commun, ni qu'elle améliore la circulation dans la région parisienne. Dans la situation économique et écologique actuelle, elle me semble totalement irréaliste, notamment au regard de la recherche d'économies d'énergie.

M. Marc Lauriol. C'est exact !

M. Alain Richard. Second point de mon intervention : je relève le caractère embryonnaire de la politique des transports spécifiques à la grande couronne et à la périphérie de la région d'Ile-de-France.

C'est pourtant dans cette zone que la situation est la moins satisfaisante, tant en ce qui concerne la durée des transports que leur coût. Je signale en particulier l'importance de ce que l'on appelle la « bimotorisation », qui consiste, pour un ménage, à posséder deux voitures. Ce phénomène est largement répandu dans toute la périphérie de l'Ile-de-France : c'est, pour les ménages actifs, la seule possibilité d'avoir un minimum de mobilité, mais cela alourdit fortement leurs charges.

Il convient donc de rechercher des modes de transport mieux adaptés.

Il est vrai que les transports lourds, dits « en site propre », du type R. E. R., sont mal adaptés aux relations dans la grande périphérie, où la population est moins dense. Mais il faut chercher d'autres solutions, il faut innover. On réfléchit beaucoup, en particulier, à l'utilisation du tramway dans les grandes agglomérations de province. Pourquoi ne pas envisager d'utiliser des transports de surface « en site propre », en particulier des tramways, dans certaines zones de la grande banlieue ?

Toutes les formules qui se situent à la jointure du transport individuel et du transport collectif, qu'il s'agisse du taxi collectif, des transports articulés, mini-cars et cars rapides en zone rurale, qu'il s'agisse encore des bus-phones ou des bus à circuit adapté, voilà des initiatives qui devraient être développées.

Les collectivités locales, vu l'état de leurs finances, ne peuvent le faire seules : il faut que la politique de l'Etat les y incite.

Je citerai pour conclure deux exemples significatifs de la politique des transports en grande banlieue et de ses blocages.

La liaison Ermont-Invalides représenterait un progrès considérable pour la desserte de plus d'un million d'habitants de la banlieue nord-ouest. Elle raccourcirait les trajets et diminuerait sensiblement les embouteillages dans le centre de Paris. Elle risque de se trouver bloquée si le Gouvernement ne reprend pas l'initiative et s'engage dans des considérations de protection qui ne concernent qu'une infime partie de Paris *intra muros* et devraient donc être assez facilement surmontées.

D'autre part, la liaison vallée de la Seine-Picardie-Nord, celle tangente qui permettrait de joindre deux grands centres industriels par la vallée de l'Oise, en évitant l'agglomération parisienne, emprunte la nationale 322. Le tronçon restant à réaliser risque d'être très fortement retardé car l'Etat a décidé, dans la répartition des crédits régionaux de voirie, de privilégier l'autoroute A 86. Or, cette opération est extrêmement lourde et sa durée de réalisation sera très longue, alors que la création d'un certain nombre de contournements, comme la route nationale 322, soulagerait durablement les axes surchargés pour un coût moindre. C'est à la région d'Ile-de-France que devrait incomber la responsabilité de tous ces choix et non au Gouvernement, qui voit cela de beaucoup trop loin.

Je formulerai en outre deux remarques concernant les tarifs appliqués dans la périphérie.

S'agissant du lancinant problème de l'extension de la zone de la carte orange, la réponse que vous avez faite à mon ami Alain Vivien remonte à quelques semaines : elle me semble être plus une échappatoire qu'une véritable réponse. Les habitants de la périphérie voudraient bénéficier de la même carte orange que les usagers de la région parisienne et non avoir une seconde carte qui n'offrirait pas les mêmes commodités ni les mêmes avantages tarifaires.

J'insiste donc pour que vous preniez la mesure la plus simple et la plus juste : l'extension de l'actuelle carte orange.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Richard.

M. Alain Richard. Il y a ensuite le problème, non réglé jusqu'à présent, des 50 000 salariés de la grande périphérie, qui se trouvent hors de la zone des 75 kilomètres donnant droit à la carte hebdomadaire. Ce sont les laissés-pour-compte du système de tarification de banlieue, alors que, dans la réalité de tous les jours, ce sont des banlieusards de fait qui effectuent matin et soir un trajet entre la proche province et Paris.

Il conviendrait de régler ce problème.

Si j'avais voulu mettre un peu d'animation dans ce débat, monsieur le ministre, j'aurais pu déposer un amendement, qui aurait sans doute été jugé recevable, tendant à obliger les employeurs assujettis au versement transport à le payer directement à ces 50 000 salariés : en effet, ce versement, qui doit bénéficier aux catégorisés de transport public pour les avantages tarifaires qu'elles consentent aux salariés, est en réalité détourné dans leur cas, puisque les salariés de la grande périphérie ne bénéficient pas des tarifs spéciaux. Je n'ai pas voulu déposer un tel amendement, quelque peu humoristique, mais reconnaissez que la situation est paradoxale !

Il est possible, par un effort budgétaire, de modifier certaines options de la politique des transports et cela est urgent, vu le temps et l'argent que les habitants de l'Ile-de-France consacrent à leurs transports.

Notre vision du poids économique des décisions à prendre est sans doute différente. Vous ne cherchez, vous, qu'à limiter les dépenses budgétaires ; nous, socialistes, dépassons cette vision de comptable pour faire du transport un moyen de développement économique équilibré, de progrès écologique et de correction des inégalités sociales.

C'est bien la preuve que même sur des sujets relativement techniques, les grandes traditions politiques, le grand choix entre la gauche et la droite, continuent de se manifester. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Jean-Marie Caro. Monsieur le ministre et cher ami, en avant-propos, je voudrais exprimer toute ma satisfaction de voir à la tête du ministère des transports un homme de votre compétence. Je me félicite de la confiance que, par votre nomination, vous ont témoignée M. le Président de la République et M. le Premier ministre. Cette confiance n'a d'égale que celle que vous portent les Alsaciens.

Je ne céderai pas à la tentation facile de vous demander ce que vous ne voudriez à juste raison pas faire, c'est-à-dire de réserver à notre chère Alsace une place privilégiée dans vos préoccupations. En effet, les autres régions françaises ont droit à la même et légitime sollicitude du ministre des transports.

Je sais combien vous maîtrisez les problèmes du dossier alsacien et à quel point vous aurez à cœur de leur trouver les solutions appropriées.

Qu'il me soit cependant permis de réaffirmer les conditions fondamentales du redéploiement économique et social à travers une judicieuse politique des transports et des voies de communication dans notre région.

Ces conditions, succinctement résumées, sont au nombre de quatre.

D'abord, accroître les atouts de l'Alsace dans l'action exemplaire qu'elle mène en matière de commerce extérieur. L'atout maître dont nous avons besoin est la liaison du canal à grand gabarit Rhin-Rhône, dont la réalisation devrait entrer d'urgence dans sa phase concrète.

Ensuite, accélérer les facilités de communications routières et aériennes pour permettre à Strasbourg de répondre pleinement à sa vocation de capitale parlementaire européenne.

En outre, relancer, par un effort vigoureux et soutenu, le désenclavement des vallées vosgiennes, faute de quoi il serait absurde d'espérer parvenir à un équilibre et à l'égalité des chances de part et d'autre du territoire alsacien.

Je souhaiterais que vous confirmiez la détermination du Gouvernement de réaliser trois séries d'équipements essentiels.

Premièrement, le contournement de la ville de Schirmeck, point noir sur le tracé remarquable de la voie express de la vallée de la Bruche, construite par le département du Bas-Rhin, et de la route nationale 420, dont le renforcement coordonné se poursuit grâce à des crédits d'Etat enfin débloqués et pour lesquels je vous remercie encore, ainsi que votre prédécesseur, M. Joël Le Theule.

Deuxièmement, la jonction autoroutière de l'autoroute B 35 et de la voie express de la vallée de la Bruche, élément essentiel de la politique de désenclavement dont le projet — vous le savez certainement, monsieur le ministre — était déjà inscrit au V^e Plan.

Troisièmement, la liaison Saint-Dié - Sélestat - Rhin - pont de Markolsheim par la route nationale 59.

Ces trois projets d'équipement sont indispensables à la fluidité des communications entre les Vosges et l'Alsace. Ils joueront un rôle déterminant pour le sauvetage des vallées vosgiennes, en permettant à celles-ci de tirer bénéfice de l'activité économique des métropoles strasbourgeoise et déodatiennne, entre lesquelles elles sont enclavées. C'est dans cette perspective impérieuse que doit être programmé d'urgence l'aménagement du col de Saales qui a, depuis toujours, été la traversée vosgienne la plus praticable.

Enfin, et ce n'est pas la moindre des priorités, il faut restaurer, chaque fois que cela est possible, la valeur des services publics de transport collectif. Qu'il s'agisse de la S.N.C.F. ou des sociétés de transport routier, leur maintien à la disposition des populations est une exigence fondamentale. La concurrence sans cesse croissante du transport individuel ne saurait masquer le rôle prédominant des transports publics comme instrument privilégié d'un aménagement du territoire équilibré et d'une égalité des chances entre vallées et plaines. La qualité de vie, alors, pourra devenir authentique.

L'écolier, l'ouvrier, les personnes âgées et tant d'autres veulent ou doivent se déplacer, très souvent quotidiennement. Mais ils veulent aussi continuer à vivre chez eux, dans leurs villes et dans leurs campagnes. Pour « garder l'église au milieu du village », selon le vieil adage, c'est un bon service public de transports qu'il nous faut.

En votant votre budget, monsieur le ministre, je tiens non seulement à faciliter votre lourde mission, mais aussi à vous donner les moyens de réaliser certaines des actions prioritaires que j'ai tenu à rappeler. *(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. Guhier.

M. Roger Guhier. Monsieur le ministre, le projet de budget des transports pour 1981 traduit la volonté gouvernementale de poursuivre, voire d'accélérer, la liquidation du service public dans ce domaine.

Il s'agit bien d'un budget d'austérité dont les choix contribuent à l'intégration de la France dans l'Europe capitaliste et qui applique les grandes orientations économiques et sociales décidées à ce niveau.

La situation et votre action en matière de transport des voyageurs peuvent être caractérisées de la façon suivante :

Premièrement, les moyens en transports collectifs mis à la disposition des populations dans les grandes villes et régions

de France sont insuffisants et même remis en cause ; les conditions dans lesquelles s'effectuent ces transports sont loin d'être satisfaisantes.

Deuxièmement, par la volonté gouvernementale — et votre budget en est une nouvelle illustration — les hausses successives font que les transports collectifs sont trop onéreux et la charge représentée par les frais de transports dans le budget des familles est trop lourde.

Enfin, le Gouvernement souhaite dégager toujours plus le budget de la nation des dépenses de transports — ce que vous faites très concrètement dans le projet de budget pour 1981 — pour les faire supporter aux régions, aux départements et aux communes.

La progression des crédits du budget des transports est de 11,4 p. 100. Elle est inférieure au pourcentage des dépenses de l'Etat, inférieure aussi à la hausse prévisible des prix.

Les usagers et les salariés des entreprises publiques ne trouveront pas dans votre budget les dispositions financières qui permettraient de donner satisfaction à leurs revendications, qu'ils ont exprimées hier encore aux côtés des autres travailleurs de la fonction publique.

Ils ont eu raison d'agir sous différentes formes pour défendre leurs conditions de vie et de travail, leur statut, pour affirmer aussi leur volonté de défendre le service public, pour obtenir une grande qualité des prestations offertes à la population et pour créer les conditions de son extension.

Il suffit de regarder la politique que vous appliquez à la S.N.C.F., en étroite collaboration avec sa direction, pour comprendre les buts que vous cherchez à atteindre. Alors que cette société nationale a fait la preuve de son efficacité, que ses salariés ont démontré leurs qualités professionnelles, que leur statut est une conquête démocratique, vous vous acharnez à vouloir réduire son action et son influence. Pour cela, de façon insidieuse ou directe, vous appliquez, sans vouloir l'avouer, le rapport Guillaumat, qui est à la S.N.C.F. ce que le plan Davignon est à la sidérurgie : un plan de casse.

C'est si vrai que les fermetures de lignes se poursuivent. En dix ans, plus de 3 000 kilomètres ont été supprimés. Vous aviez d'ailleurs l'intention, vous et votre Gouvernement, d'en supprimer encore plus. Ce sont les usagers, dans différents départements, qui vous ont empêchés de le faire.

Avec le contrat d'entreprise, les fermetures s'accroissent : en moins de deux ans, 1 300 kilomètres de voies ferrées ont été fermés.

Lors de votre audition par la commission de la production et des échanges, je vous ai demandé, monsieur le ministre, quel était le programme de fermetures de lignes pour 1981. Pour ne pas répondre à ma question, vous avez fait savoir que cela dépendrait des résultats de la concertation avec les conseils régionaux et les conseils généraux.

Les élus communistes refusent que soient reportés sur les contribuables, au niveau des régions et des départements, les déficits d'exploitation des lignes.

Mais vous avez aussi d'autres objectifs.

Vous accélérez le démantèlement pour vous appuyer ensuite sur cette situation afin de justifier la remise en cause de l'actuel statut.

N'y a-t-il pas chez vous la volonté d'harmoniser les différents statuts des entreprises de transport au niveau européen, en prenant bien entendu en compte ce qui est le plus défavorable aux travailleurs ?

Si la situation financière de la S.N.C.F. est préoccupante, c'est votre politique qui en porte l'entière responsabilité. Le déficit cumulé s'élevait à plus de 4 milliards de francs en 1979. Selon les prévisions, ce déficit devrait augmenter cette année de 1 milliard de francs et de 2 milliards de francs en 1981.

Mais pour le seul budget de 1980, les charges financières atteignent 3,3 milliards de francs, dont 2,8 milliards au titre des charges d'emprunt. Ainsi la démonstration est-elle faite que le déficit est un moyen supplémentaire pour financer les grands groupes financiers et bancaires. C'est tout le sens de la politique de subventions, d'investissements sélectifs, d'obligation d'emprunt aux banques privées, de cadeaux fiscaux, de marchés publics juteux orientés en fonction des grands groupes monopolistes.

Vous ne témoignez pas la même sollicitude au personnel : en trente ans, les effectifs ont été réduits de près de moitié mais la productivité du travail a presque été multipliée par quatre.

Je sais que vous contesterez mon argumentation. Vous allez mettre en évidence les efforts consentis par la S.N.C.F., les travaux du T.G.V. et ceux qui intéressent les grandes gares. Ces réalisations nécessaires n'estompent ni n'atténuent les aspects

de votre politique que je viens de citer. Je rappelle d'ailleurs que les investissements n'avaient pas, en 1978, retrouvé leur niveau de 1966.

La politique que vous poursuivez a les mêmes conséquences dramatiques pour les personnels et pour les usagers de la R. A. T. P., ainsi que nous l'avons souligné dans une récente conférence de presse. Je profite de cette discussion budgétaire pour vous inviter à prendre immédiatement des mesures afin que soit assurée la sécurité des salariés et des usagers de la R. A. T. P., comme je vous l'avais demandé en commission.

Le plan d'entreprise 1981-1985 de la R. A. T. P. révèle que la part relative du financement venant des sommes payées par les voyageurs dans la couverture des charges d'exploitation passera de 36 p. 100 en 1979 à 45 p. 100 en 1985 et à 48 p. 100 en 1990. Corollaire : l'augmentation à un rythme de 14,5 p. 100 par an du prix des billets, qui passerait de 1,75 franc en 1980 à 3,45 francs en 1985.

L'Etat, de son côté, continue à se désengager de façon constante puisque sa part dans les ressources de la R. A. T. P. passerait de 25 p. 100 en 1977 à 21 p. 100 en 1985. Un exemple nous en est fourni par l'article 35 de la loi de finances pour 1981, qui réduit la participation de l'Etat aux travaux d'infrastructure de transports en commun en Ile-de-France de vingt millions de francs, cette réduction étant compensée par une augmentation presque équivalente de la participation de la région.

Enfin, la part employeur diminuerait de 3 points de 1980 à 1985, ce qui est proprement inadmissible. Je veux à ce propos réfuter l'argument gouvernemental, repris par les médias, selon lequel il est tout à fait normal que l'utilisateur des transports collectifs paie ceux-ci sur la base du prix de revient réel du kilomètre parcouru. C'est refuser de prendre en compte le fait que la grande masse des utilisateurs des transports en région parisienne et dans d'autres régions de France sont des salariés à qui il est fait obligation de prendre le train, le métro, bref les transports en commun.

Ils ne sont pas les bénéficiaires d'un service mis gracieusement à leur disposition mais les victimes d'une situation dont ils ne sont pas responsables.

Dans ce système en crise, dans la situation économique et sociale actuelle, il n'est pas question pour chaque famille de pouvoir faire un choix délibéré, réfléchi, mettant en parallèle le lieu de travail et le lieu d'habitation.

C'est bien la politique gouvernementale et le patronat qui sont responsables de l'importance des migrations et de la longueur des parcours entre le domicile et le lieu de travail.

C'est pourquoi nous considérons que l'équilibre financier des transports doit être assuré à partir de l'analyse des responsabilités sociales et nationales et non en pénalisant une fois de plus les travailleurs.

Il n'est pas question d'admettre que la part des employeurs diminue; elle devrait, au contraire, augmenter.

Votre politique en matière de transports collectifs urbains est aux antipodes des besoins. Il faudrait augmenter considérablement les investissements.

Nous nous félicitons des opérations de prolongement de lignes de métro qui vous ont été imposées après des années de lutte des usagers et des employés; mais nous restons attentifs car l'expérience nous a appris que vous tentez toujours de revenir sur les acquis des luttes ou que vous essayez de les dévoyer. Ainsi, qu'en est-il de la liaison Ermont-Invalides? Vous avez décidé de surseoir à sa réalisation sous des prétextes que vous a fournis M. Chirac; elle serait cependant nécessaire à un million et demi d'usagers. Vous devriez aujourd'hui prendre des engagements à ce sujet.

M. le président. Monsieur Gouhier, vous avez dépassé votre temps de parole. Je vous demande de conclure!

M. Roger Gouhier. Je conclus, monsieur le président.

En ce qui concerne les transports urbains, monsieur le ministre, vous appliquez la même politique. Vous tentez de reporter sur les collectivités locales des charges qui devraient être supportées par l'Etat. Il faut radicalement changer de politique, car le développement des transports dans notre pays est étroitement lié à la préservation et au développement du tissu industriel national et à l'amélioration des conditions de vie et de travail de la très grande majorité de notre population.

Dans l'immédiat, il faut stopper le démantèlement du service public, accroître la consommation populaire et satisfaire les besoins régionaux. Il faut cesser de fermer des lignes S.N.C.F. et de faire payer toujours plus les usagers, ce qui a pour effet d'entraîner la désaffection des transports en commun. Il

faut faire payer au juste prix les patrons qui profitent des infrastructures publiques pour réduire leurs coûts et accroître leurs profits.

Pour toutes ces raisons, nous ne voterons pas votre budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

M. Marc Plantegenest. Monsieur le ministre, chaque année la discussion de votre budget me procure l'occasion d'intervenir sur les problèmes posés par la grande pêche. J'ai souvent l'impression de prêcher dans le désert.

M. Pierre Forgues. Vous pêchez dans le désert? (Sourires.)

M. Marc Plantegenest. Non, nous pêchons très bien à Saint-Pierre!

Saint-Pierre-et-Miquelon est directement concerné par la question, à cause de sa situation géographique, ce qui n'est pas le cas des autres départements français.

Mais n'est-ce pas vite oublier que si mon archipel existe en tant que terre française, c'est bien parce que les terre-neuvas l'ont choisi depuis des siècles comme port d'attache en raison de la proximité immédiate d'une des zones les plus poissonneuses du globe?

Certes, la flotte métropolitaine a eu tendance pendant un certain nombre d'années à désertifier notre port, sans doute parce que les ports canadiens de la région étaient mieux équipés pour la recevoir. Mais il n'empêche que Saint-Pierre continuait à jouer son rôle de chien de garde de la pêche française sur les bancs de Terre-Neuve. Et depuis 1976, depuis la création de la zone économique canadienne, ce rôle de chien de garde se confirme, l'importance stratégique de l'archipel devenant de plus en plus évidente.

Déjà en 1972 des accords conclus entre notre gouvernement et celui de nos voisins donnaient aux chalutiers armés à Saint-Pierre, dans la limite de dix unités de moins de cinquante mètres, des droits de pêche identiques à ceux des chalutiers canadiens, notamment dans le golfe du Saint-Laurent. Ces mêmes accords prévoyaient qu'au-delà de 1986 les chalutiers usines, armés en métropole et qui fréquentent encore les lieux de pêche de la région, n'auraient plus accès au golfe.

Par ailleurs, s'agissant de la zone économique, il apparaît très clairement que la France, grâce aux 6 000 Saint-Pierrais et Miquelonnais, peut prétendre disposer de droits exclusifs sur un secteur qui présente un intérêt économique évident.

Enfin, nous savons depuis le début du mois d'octobre de cette année que les Canadiens n'ont plus l'intention de remettre en cause les accords de 1972, au contraire, puisqu'on a précisé, en commun, certaines clauses qui, chaque année, donnaient lieu à des interprétations, le plus souvent restrictives, de la part de nos interlocuteurs.

De tout cela, il ressort clairement que, si la grande pêche, en tant que telle, celle qui part de Fécamp, de Boulogne, de Saint-Malo ou de Bordeaux, est appelée à disparaître à plus ou moins long terme, ce n'est pas pour autant que la France est condamnée définitivement à désertifier les bancs de Terre-Neuve.

Ne serait-il pas absurde de gaspiller des devises en achetant à l'étranger le poisson que l'on pourrait pêcher nous-mêmes?

D'ailleurs, à quoi serviraient ces discussions interminables avec nos amis canadiens, pour conserver nos droits de pêche dans ce secteur, si nous ne devions pas en profiter par la suite?

Il faut donc se rendre à l'évidence: Saint-Pierre-et-Miquelon est appelé à jouer un rôle important dans le domaine de la pêche. J'ajoute qu'il n'y a rien d'anormal à cela car, lorsqu'on connaît un peu cet archipel, on se rend vite compte que la pêche est sa seule raison d'exister.

Tout, chez nous, est conçu pour favoriser l'exercice de cette activité. Le port lui-même offre un abri sûr et permet tous les aménagements possibles pour accueillir une flotte de chalutiers.

Quant aux hommes, ils ne demandent pas mieux que de retourner à la mer; mais encore faut-il qu'ils soient définitivement rassurés sur l'avenir de leur métier. On doit l'avouer, depuis vingt ans la pêche ne cesse de périlchier chez nous et, malgré les efforts sans cesse déployés par les responsables locaux, nous en sommes encore à nous poser des questions sur sa faculté de survivre au mal qui la ronge depuis trop longtemps.

Ce mal ne provient-il pas du fait que nous avons toujours fait cavalier seul, pas de notre propre volonté certes, mais par la force des choses. Et notre solitude limitait nos moyens qui, bien entendu, étaient à l'échelle du territoire. Voilà pourquoi

depuis vingt ans nous patageons sans cesse dans des problèmes de gestion, de commercialisation, de coûts de production, d'amortissement de matériels trop chers, etc. Les sociétés d'exploitation qui se sont succédées, la S.P.E.C. d'abord, Interpêche ensuite, ont toujours travaillé sur la corde raide, le bilan sur la table et la main tendue vers les pouvoirs publics qui renflouaient et renflouent encore, pour conserver à mes compatriotes leur outil de travail.

De cette situation qui n'a que trop duré, il faut maintenant tirer les conséquences en tenant compte également des perspectives d'avenir qui découlent des récents accords.

La meilleure solution n'est-elle pas d'intéresser l'ensemble de la pêche au large aux activités qui doivent se redéployer à Saint-Pierre-et-Miquelon d'ici 1986 ?

Voilà pourquoi il m'apparaît nécessaire de réunir tous les responsables autour d'une même table. C'est la proposition que je vous fais aujourd'hui, monsieur le ministre. N'est-il pas temps d'organiser une rencontre entre vos représentants, ceux de M. Dijoud, les responsables de la pêche, tant au niveau de mon archipel qu'à celui de la métropole, et nous-mêmes enfin, responsables directs de l'économie locale ?

M. le président. Monsieur Plantegenest, le temps de parole dont vous disposez est écoulé. Je vous demande de conclure !

M. Marc Plantegenest. Je conclus, monsieur le président.

Monsieur le ministre, une telle concertation permettrait de programmer l'avenir de la pêche française sur les bancs de Terre-Neuve. Il faut, en effet, répondre à toute une série de questions qui se posent :

Comment ferons-nous pour armer dix chalutiers d'ici 1986 ?

Ces chalutiers, armés à Saint-Pierre, y seront-ils basés — ce qui me semble indispensable ?

Les installations portuaires seront-elles dans ce cas suffisantes ?

N'est-il pas nécessaire de prévoir des infrastructures à terre pour l'entretien, les réparations, le stockage, le transbordement, la transformation ?

Il ne faut pas, qu'une fois de plus — passez-moi l'expression — la France soit « en retard d'une guerre ». C'est maintenant qu'il faut réfléchir sur ces problèmes pour que nous soyons en mesure d'assurer d'ici six ans la relève des chalutiers actuels, et que « le grand métier », chanté avec talent par Jean Râcher, ce terre-neuvais de Fécamp, ne disparaisse pas.

Voilà ce que je vous propose, monsieur le ministre. J'espère que ma voix sera entendue, non seulement de vous, mais également de tous les responsables de la pêche. Bien entendu, je voterai votre budget. (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. Chénard.

M. Alain Chénard. Monsieur le ministre, vous avez voulu développer les transports en commun. Pour ce faire, votre ministère a mis en place des incitations financières pour les collectivités locales : prêts du F.D.E.S., contrats de développement, taxe de versement transport. Les villes ont répondu : elles ont pris des engagements ; elles vous ont suivi. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Les prêts du F.D.E.S. bloqués pour plus de 50 p. 100 des villes. Le prétexte ? Une progression abusive des salaires, même si, comme à Nantes, il ne s'agit que d'un simple rattrapage ! C'est là un argument inacceptable.

M. Pierre Forgues. Très juste !

M. Alain Chénard. Que de contradictions, que de paradoxes entre ce refus sans fondement et les déclarations d'intention sur le développement du transport en commun !

Il est clair que le Gouvernement n'entend plus poursuivre la politique acceptée en 1977. J'éleve ici une protestation solennelle contre cet abandon progressif.

Si l'on doit revenir sur la notion de transport en commun, il faut l'avouer.

Les collectivités locales qui ont passé un contrat avec la nation ne demandent qu'à être convaincues — elles l'étaient hier — de la volonté de développer le transport en commun. Elles ont passé avec l'Etat des contrats de développement pour y satisfaire. Elles doutent aujourd'hui, non sans raisons, du maintien de cette volonté. On leur refuse les prêts du F.D.E.S., qui leur étaient pourtant promis. Elles seraient soulagées de sentir des signes concrets d'un retour à une véritable politique du transport en commun.

Il faut rétablir les prêts du F.D.E.S. sans arguer d'une politique salariale que vous savez nécessaire. Croyez-vous que les collectivités locales soient à ce point riches qu'elles se complaisent à gaspiller ? Il faut donc consolider et maintenir les contrats de développement pour lesquels des engagements ont été pris : ceux-ci doivent être tenus ; ils doivent se prolonger.

Réussir, à Nantes comme ailleurs, le doublement du service en cinq ans, ce n'est pas du laxisme, au contraire. Mais cela pose aussi d'autres problèmes. Répondre aux demandes des usagers en satisfaisant leurs besoins, c'est garantir le confort, la rapidité et la sécurité, trois éléments essentiels, déterminants, dans la progression du transport en commun.

A partir d'une certaine dimension de l'agglomération, du fait de la longueur des parcours et de l'importance de la population, les autobus et trolleybus ne suffisent plus. Il faut d'autres solutions : il en existe, on les connaît en France, en Europe et dans le monde entier ; c'est le métro, le tramway.

Avec votre ministère, vos techniciens, vos conseillers, les représentants des collectivités locales concernées ont étudié une formule unique de tramway valable à Nantes, à Strasbourg, à Lille, à Toulouse, à Grenoble et dans bien d'autres villes de France, mais aussi dans le monde entier.

Les collectivités locales sont prêtes à tenir un programme, à financer leur part, à prendre les engagements dans ce sens. Les constructeurs sont prêts. Regroupés comme vous l'avez souhaité, ils ont mis au point un projet ; ils peuvent lancer un tramway français, aux conditions définies par votre ministère, pour bénéficier de votre aide.

Les collectivités locales et les constructeurs voient que nous vendons du métro dans le monde entier parce que nous avons des références : ils savent que nous vendrons du tramway si nous avons, là aussi, des références. Il ne faut plus connaître de mésaventures du type de Tunis. Il faut un tramway français.

Choisir un tramway français, c'est vouloir, sur un marché d'avenir — en l'espèce le transport en commun — maintenir la présence de la France.

Choisir un tramway français, c'est garantir du travail aux entreprises françaises de ce secteur.

Choisir un tramway français, c'est garantir du travail aux techniciens et aux travailleurs français de ce secteur. C'est aussi répondre aux aspirations des grandes villes, la vôtre, la mienne et d'autres. Elles sont prêtes, elles vous attendent.

Choisir un tramway français, c'est faire progresser tous les projets en ouvrant à Nantes la première ligne pilote, la plus facile à mettre en place et la première à offrir une vitrine à l'exportation.

Choisir un tramway français, c'est permettre au marché français — qui existe — de se fournir en France.

Choisir un tramway français, c'est ouvrir aux entreprises françaises un marché considérable en France, en Europe et dans le monde entier.

Choisir un tramway français, c'est permettre à une technologie française affûtée et compétitive de se maintenir au plus haut niveau de technologie.

Choisir un tramway français, c'est choisir l'avenir pour les entreprises, les techniciens et les villes concernés. On ne triche pas avec l'avenir, la concurrence étrangère est active. Se refuser à prendre rapidement une décision et à prévoir les moyens d'accompagnement indispensables, c'est dire non à l'avenir ! Nouveau venu dans ce ministère, vous voudrez, monsieur le ministre, y inscrire votre marque. Pour cela, vous pouvez, vous devez donner le feu vert au tramway français. Ce faisant, vous rassurerez les collectivités locales, vous marquerez votre volonté de tenir le pari du transport en commun. Des millions d'usagers, chaque jour, attendent votre décision. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Pierre Lagourgue. Monsieur le ministre, comme mon collègue M. Fontaine, j'appelle votre attention sur les problèmes du département de la Réunion qui, étant le plus lointain, ressent douloureusement son isolement. J'aborderai donc très rapidement les plus importants des points qui nous préoccupent.

Le premier concerne l'extension du port de la Pointe des Galets. Cette opération, prévue au VIII^e Plan, a été acceptée par le Gouvernement. Il est indispensable que les travaux puissent débuter dès 1981, afin d'assurer l'approvisionnement de l'île et pour que son économie ne soit pas victime d'un véritable goulet d'étranglement qui la conduirait à l'asphyxie.

Pour le financement de cette opération, il conviendrait d'établir un plan avec — je l'espère — une participation de l'Etat de 60 p. 100 au moins, comme cela est prévu pour l'extension du port de Dunkerque. Il s'agit d'éviter à la chambre de commerce l'obligation de droits de port trop importants qui seraient alors répercutés sur le consommateur, lequel connaît déjà un coût de la vie très largement supérieur à celui de la métropole.

Deuxième problème : le coût du transport maritime. Il doit être considéré pour la Réunion comme il l'a été pour un autre département insulaire, la Corse. Je vous rappelle que, s'agissant de cette île qui compte 300 000 habitants et qui est située à quelques centaines de kilomètres du continent, des sommes importantes ont été inscrites au budget qui contribuent à compenser le handicap de la distance. Nous, à dix mille kilomètres de la métropole, nous subissons intégralement des coûts énormes de transport qui devraient aussi être compensés.

En attendant, je me permets de vous rappeler qu'un dossier de modulation des taux de fret, après avoir été approuvé par la rue Oudinot, se trouve dans vos services. Je vous demande, monsieur le ministre, de le faire examiner très rapidement.

Troisième problème : les tarifs aériens. A ce jour, le billet le moins cher entre la métropole et notre île coûte 4 530 francs. En conséquence, les Réunionnais travaillant en métropole ne peuvent, à l'exception des fonctionnaires, prétendre passer des congés dans leur département et sont, de ce fait, des exilés à vie, n'ayant pas la possibilité d'emprunter des moyens de transport moins chers, comme le bateau ou le train, et de bénéficier de la réduction de 30 p. 100 accordée aux travailleurs pour leurs congés annuels. Deux sortes de décisions pourraient aider à résoudre ce problème. La première serait que le Gouvernement prévoie une aide financière compensatrice dans le cadre du service public. La seconde relève de la compagnie Air France. En effet, le coefficient de remplissage des avions étant d'environ 63 p. 100 sur l'année, il serait possible de mettre à la disposition des travailleurs réunionnais de métropole à faible pouvoir d'achat 10 à 15 p. 100 des places à un tarif de 2 500 francs. La compagnie n'aurait pas à craindre que ces places ne soient occupées par sa clientèle habituelle et son bilan ne pourrait qu'en être amélioré.

Un dernier mot enfin concernant la pêche dans les mers australes. L'armement réunionnais sera bientôt doté d'un bâtiment susceptible d'entreprendre des campagnes expérimentales de pêche dans ces eaux qui sont, je le rappelle, pleines d'avenir et de promesse et qui sont capables d'offrir des dizaines de milliers de tonnes de poisson et de creal. Il conviendrait de favoriser ces campagnes de recherche qui pourraient permettre à la grande pêche métropolitaine de compenser très largement la régression qu'elle connaît et qu'elle connaîtra encore plus dans les prochaines années.

La Réunion deviendrait alors la grande base de pêche française dont l'armement national a bien besoin. (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. Crépeau.

M. Michel Crépeau. Mesdames, messieurs, je me suis longuement demandé de quelle manière je pourrais, dans les cinq minutes qui m'ont été imparties dans cette discussion, vous parler utilement des problèmes de la marine marchande et particulièrement de ceux de la pêche.

La vie est, dit-on, un éternel recommencement. J'ai l'impression que les débats parlementaires, quand il s'agit de la marine, sont une éternelle ritournelle, qui ne sert rigoureusement à rien.

L'été dernier, sur ordre du Gouvernement, la marine nationale déversait des tonnes d'eau sur nos bateaux de pêche, qui, de Boulogne à Saint-Jean-de-Luz en passant par Lorient et La Rochelle, barraient les ports. Aujourd'hui, ce sont des tonnes d'ennui qui sont déversées sur ce débat.

Vous venez, monsieur le ministre, probablement avec la bonne volonté des gens qui arrivent quelque part, nous présenter un budget que vous n'avez ni préparé, ni élaboré puisque cela fut fait par votre prédécesseur, et que vous n'exécuterez probablement pas puisque, à partir du mois d'avril prochain, on peut penser qu'un remaniement ministériel vous conduira ailleurs. (Sourires.)

Par conséquent, pour vous, ce débat est parfaitement inutile ou à peu près ; il l'est aussi pour nous, parlementaires, puisque les rapporteurs nous présentent chaque année des documents sérieusement étudiés sur la situation de la marine française, en particulier sur celle de la pêche.

Chaque année, au moins depuis sept ans que je suis parlementaire, j'assiste à ce débat. Nous ne sommes pas plus nombreux sur ces bancs, même plutôt moins. La seule différence, cette année, tient au fait que nous siégeons en plein jour et non à quatre heures du matin comme d'habitude.

M. Marc Lauriol. L'un n'empêche pas l'autre !

M. Michel Crépeau. Cette heure est aussi propice au sommeil, comme on peut d'ailleurs s'en apercevoir ! (Sourires.)

Pour parler utilement, je rappellerai les blocages qui, semble-t-il, expliquent cette situation que personne ne cherche réellement à débloquent.

Avant-hier, le Président de la République a adressé une lettre au Premier ministre dans laquelle il soulignait les actions urgentes à prendre en compte d'ici à la fin du septennat. Peut-être ai-je mal lu cette lettre, mais elle ne m'a pas semblé contenir quelque chose de bien neuf au sujet de la marine, à supposer même que celle-ci ait été mentionnée !

Dès lors qu'aucun crédit nouveau n'est inscrit dans le budget, je ne vois pas quels pourraient être les changements, hormis peut-être pour les élections, mais il y a bien longtemps que les marins et les populations maritimes ont perdu l'habitude de croire les promesses qui pouvaient leur être faites dans ce domaine.

Le premier blocage se situe sur le plan budgétaire. Les crédits budgétaires s'élèvent à quatre milliards environ. Si on déduit de ce montant ceux qui sont destinés à la construction navale et à l'établissement des invalides de la marine, il ne reste à peu près rien ou pas grand-chose pour engager une politique si peu significative soit-elle.

Je crois que tout a été dit et bien dit par les rapporteurs de la commission de la production et des échanges et de la commission des finances. Je rappellerai un seul chiffre : l'ensemble du budget correspond à peu près au volume des importations de produits de la mer consommés en France. Ce chiffre est assez significatif, il résume à lui seul tous les autres.

Il se pose aussi un problème de structures. Nous devons disposer des moyens pour exécuter le budget. Je suis de ceux qui ont demandé qu'il y ait un ministre de la marine et pas seulement un ministre de la pêche, non pas pour créer un ministère de plus, mais parce que je me mets à votre place. Vous avez à régler les problèmes relatifs aux cheminots, aux routes, à l'aviation et, en plus, à la marine. Cela fait quand même beaucoup et cela n'est pas convenable si, vraiment, on veut faire de la marine marchande une des grandes priorités de la nation.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Michel Crépeau. Un autre blocage intervient sur le plan international. On prétend qu'on ne peut pas faire grand-chose parce que maintenant tout se décide à Bruxelles. Un accord a effectivement été conclu à La Haye en 1976. Depuis, quatre ans se sont écoulés au cours desquels on n'a à peu près rien fait, si ce n'est se livrer à une discussion de marchands de tapis du genre « passe-moi le séné, tu auras la rhubarbe », qui caractérise la construction actuelle de l'Europe et qui, dans ce domaine plus que dans les autres, ne peut que nous conduire à la faillite, à une situation sans issue eu égard aux efforts consentis par les pays tiers.

Bruxelles n'est qu'un prétexte. Pourtant, il serait utile de se pencher sur ce problème, surtout si l'on continue à prévoir, un jour ou l'autre, l'entrée de l'Espagne ou du Portugal dans le Marché commun, leur capacité de pêche correspondant à celle de la Communauté européenne tout entière.

M. le président. Monsieur Crépeau, je vous prie de conclure, car votre temps de parole est épuisé.

M. Michel Crépeau. Je vais donc conclure, monsieur le président. On pourrait, en effet, parler très longtemps sur ce sujet, mais je ne sais pas si cela changerait grand-chose. Je tiens néanmoins à vous faire part une fois encore de notre inquiétude.

Bien entendu, nous voterons contre ce projet de budget. Il est extrêmement grave pour l'avenir du pays que l'avertissement donné au mois d'août dernier se soit révélé inutile. A partir du moment où ni le Gouvernement ni le Parlement ne peuvent régler convenablement les problèmes qui se posent, la démocratie est vraiment en cause. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Aimé Kerguéris. Monsieur le ministre, mon intervention portera sur deux points précis : les problèmes de la commercialisation du poisson et ceux de la gestion des ports de pêche.

Tout le monde s'accorde pour reconnaître la vétusté, l'archaïsme, l'inorganisation des procédures de mise en marché et de commercialisation du poisson. Cette inorganisation présente des conséquences extrêmement graves. D'abord, elle favorise l'importation car les circuits d'importation sont structurés, raccordés aux formes les plus modernes de distribution et beaucoup plus efficaces que nos circuits intérieurs de commercialisation.

Ensuite, cette réorganisation est à l'origine de toutes les crises qu'a connues le monde de la pêche. C'était vrai en 1975, c'était encore vrai l'hiver dernier où l'on a assisté à un effondrement des cours dû uniquement à l'absence de procédures suffisantes de régulation.

Enfin, lorsqu'on analyse de manière précise les prix payés au débarquement et les prix de vente au détail, le simple bon sens permet de comprendre qu'il y a là des possibilités de récupérer très facilement les 35 centimes d'aide au carburant qui constituaient l'essentiel des revendications des pêcheurs, et qui, il faut le reconnaître, représentaient un souhait irréaliste compte tenu de l'évolution irréversible du prix des produits pétroliers.

Je citerai quelques exemples. Le 7 août dernier, du lieu noir de qualité est resté invendu à Lorient à 1 80 franc le kilogramme ; le même jour, on en trouvait à 15 francs le kilogramme sur l'étal d'un poissonnier à 150 kilomètres de Lorient. Sur l'ensemble de l'année 1979, le lieu noir frais a été payé 3,53 francs le kilogramme au débarquement ; il s'est vendu 17 francs au détail dans la région parisienne. Dans un cas, le prix est multiplié par cinq ; dans l'autre, par sept. A qui pourrait-on faire croire qu'il n'est pas possible de récupérer sur ces écarts l'équivalent de l'aide réclamée pour le carburant ?

Il est donc indispensable et urgent de rationaliser les circuits de commercialisation et de mise en marché du poisson. Les professionnels en prennent de plus en plus conscience.

Les organisations de producteurs ont engagé une action qui, si elle est appuyée par les pouvoirs publics, devrait rapidement aboutir à des résultats intéressants. Je pense en particulier aux organisations de producteurs bretonnes, qui, par l'intermédiaire de leur bras séculier, les coopératives Saint-Gué Coop et Scoma ont déjà obtenu des résultats significatifs dans les domaines de la régulation du marché, de la reconquête du marché intérieur et même dans certaines opérations d'exportation. Cependant, en raison de leur fragilité financière, le soutien des pouvoirs publics leur est indispensable ; et il doit essentiellement intervenir à deux niveaux.

D'abord, au niveau européen, il est urgent de mettre en place un contrôle et une réglementation des importations en provenance des pays tiers. Actuellement, il n'existe même pas de contrôle sanitaire sérieux, ce qui risque de susciter des campagnes contre les produits de la mer, de même nature que celles qui ont été lancées récemment contre la viande de veau.

Ensuite, il serait opportun de remplacer le système des prix de référence actuellement en vigueur, et totalement inopérant, par un système de prélèvements sur les importations en provenance des pays tiers.

Au niveau national, le soutien aux organisations de producteurs passe par une concertation avec leurs dirigeants, par une plus grande largesse dans l'attribution des dotations du F.D.E.S. et par le développement de la politique des prêts participatifs.

Indépendamment de ces mesures de caractère général, les professionnels et leurs dirigeants sont quelque peu inquiets et parfois déçus par certaines dispositions prises par la direction générale de la marine marchande.

Une première source d'inquiétude réside dans la disparition surprenante, dans le projet de budget pour 1981, de l'inspection du Crédit maritime mutuel.

Le Crédit maritime est l'organisme financier chargé de mettre en application la politique des pêches décidée par l'administration, et les inspecteurs constituent un lien constant entre ces deux organismes. Envisagez-vous de rétablir cette inspection, ou de créer un organisme qui pourrait reprendre ce rôle indispensable de transmission ?

Une autre cause d'inquiétude provient du blocage des projets de réforme des coopératives maritimes. Le rôle que jouent ces coopératives peut devenir déterminant pour la régulation du marché. Depuis plusieurs années, des projets sont à l'étude dans vos services afin de moderniser leur statut juridique. Mais il semble que ces projets soient bloqués depuis huit à dix mois. Nous souhaiterions obtenir des assurances quant à une reprise prochaine de leur étude et de leur préparation.

Enfin, un troisième point d'inquiétude porte sur les crédits du F.I.O.M.

J'ai souligné à quel point j'étais persuadé qu'une amélioration de la situation dans le secteur de la pêche passait par un développement du rôle des organisations de producteurs. Or, les recettes prévisibles pour 1981 du F.I.O.M., qui représente le plus solide soutien de ces organisations, apparaissent déjà comme insuffisantes pour assurer la simple poursuite des mécanismes ordinaires appliqués en 1980.

Selon le secrétaire général du F.I.O.M. lui-même, c'est une dotation exceptionnelle de 25 millions de francs qu'il faudrait au collectif budgétaire de fin d'année pour permettre au F.I.O.M. d'intervenir de manière normale dans le courant de l'année prochaine. Je souhaiterais connaître vos intentions sur ce point.

Je désire également appeler votre attention sur les problèmes de gestion des ports de pêche.

Vous savez à quel point la hausse des frais de déchargement a eu des conséquences néfastes sur les comptes d'exploitation des bateaux. De 1973 à 1979, les frais de déchargement sont passés de quinze centimes par kilogramme à cinquante-cinq centimes. Leur augmentation a été équivalente à celle du carburant pendant la même période. En grande partie, cette augmentation provient du fait que les investissements en matière de ports de pêche sont supportés à 90 p. 100 par les seuls usagers, de sorte qu'il en résulte des situations inextricables.

Ainsi, à Lorient, la dette d'emprunt de la chambre de commerce pour le port de pêche atteindra 6,29 millions de francs en 1981. Aussi, pour la première fois, aucun investissement nouveau n'a été programmé pour l'an prochain. Cette situation est d'autant plus anormale que la chambre de commerce gère en l'occurrence un port qui appartient à l'Etat puisque situé sur le domaine public maritime.

Pour sortir de cette situation, qui pèse sur les comptes d'exploitation des navires et qui rend impossible la gestion des installations portuaires, il est nécessaire que les ports de pêche soient assimilés à un circuit de transit alimentaire, ce qui, en toute logique, paraît tout à fait naturel. Ainsi, les investissements portuaires pourraient bénéficier, comme tous les investissements publics agricoles, d'un tiers de subvention de l'Etat, des primes d'orientation agricole et des aides du F.E.O.G.A. Quel est votre sentiment sur cette éventuelle modification du statut des ports de pêche ?

Mon temps de parole est presque écoulé sans que j'aie pu aborder tous les points que je souhaitais évoquer. En résumé, pouvez-vous nous rassurer sur le calendrier de parution des décrets portant application du schéma directeur national de la conchyliculture et nous indiquer les suites que vous envisagez de donner au rapport Dufour ?

En conclusion, je vous assure que vous pouvez compter sur notre soutien dans la tâche difficile que vous attend, tâche difficile mais ô combien attachante lorsqu'elle concerne les problèmes de la mer et des marins ! (Applaudissements sur les bords de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

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

M. Marc Lauriol. Monsieur le ministre, si insolite que cela paraisse, un député des Yvelines, département pas spécialement maritime que je sache, va vous parler de la marine marchande.

Pourquoi ? Parce que la marine marchande est un outil capital pour l'indépendance nationale : 80 p. 100 du commerce français dépendent du trafic maritime. Par conséquent, la mer est un véritable poumon qui assure la respiration économique du pays. Il est donc capital que la France dispose des moyens essentiels à son commerce extérieur, sur les plans tant de l'importation que de l'exportation.

Or, à ce sujet, des inquiétudes peuvent légitimement s'exprimer. Selon les chiffres que votre ministère nous a récemment communiqués, entre juillet 1978 et juillet 1980, le nombre des navires de commerce français est passé de 484 à 427, soit une diminution de 57 navires, et le tonnage transporté, de 11 791 000 tonnes de jauge brute à 11 388 000, accusant donc une perte de 403 000 tonnes.

Cette chute est inquiétante et nous sentons la tentation des armements français de recourir à l'affrètement de navires étrangers. Au point de vue financier, ce moyen d'exploitation se comprend, mais sur le plan de l'outil que vous devez préserver et de la politique maritime, ce procédé ne peut pas se développer outre mesure, sinon nous risquons de voir disparaître le pavillon français d'un très grand nombre de lignes sur toutes les mers du globe.

C'est ce qui menace dans le Pacifique, pour les lignes maritimes en direction de l'Australie, qui passent d'ailleurs par les territoires français d'outre-mer de Polynésie et de Nouvelle-Calédonie. La même menace se dessine sur nos lignes d'Atlantique-Sud. Les plus grandes inquiétudes existent donc.

Certes, depuis quelques années, notamment sur le plan budgétaire, des efforts sont consentis par l'Etat en faveur de la marine marchande : bonifications d'intérêt — comme en atteste le décret du 17 juin 1980 — aides à l'investissement et subventions d'équipement, dont je ne vais pas vous parler dans le détail, mon temps de parole étant limité. L'aide à la marine marchande dans le projet de budget pour 1981 s'élève à 100 millions de francs en autorisations de programme, alors qu'en 1979 elle était de 150 millions et nulle en 1980. Pourquoi cette évolution en dents de scie ? Cet effort est-il suffisant ?

Le Gouvernement a-t-il élaboré un plan à long terme, qui permette à la marine marchande de subsister, et susceptible de s'insérer dans une véritable politique maritime de la France ?

Comment cette politique maritime que le Gouvernement a le devoir de concevoir et d'exposer intègre-t-elle la désorganisation du marché mondial des frets, alors que, bien souvent, les flottes de commerce ne jouent pas le jeu de la concurrence ? Il en est ainsi pour les flottes des pays de l'Est et des pays sous-développés, mais aussi pour celles de nombreux pays dits libéraux, comme l'a fait observer tout à l'heure M. Rüfenacht. Or, rien ne dit que demain nous ne risquons pas d'être affrontés à une lutte des frets comparable à celle que nous connaissons aujourd'hui pour le pétrole. L'asphyxie menacerait alors la vie économique de notre pays.

Il est donc indispensable que nous nous dotions de cet outil, et c'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous ai posé ces questions pressantes.

J'en viens maintenant au cas particulier de la Compagnie générale maritime.

Dans votre note sur les perspectives qui s'offrent à la C. G. M., vous manifestez une incertitude, fort inquiétante, tant en ce qui concerne la flotte, que les effectifs et les structures financières de cette compagnie dont le financement est, je le rappelle, entièrement public et dont, par conséquent, mes chers collègues, nous sommes responsables.

S'agissant d'abord de la flotte, nous constatons l'évolution suivante : en cinq ans, de 1975 à 1980, la capacité de transport est restée à peu près constante, à hauteur de 1,2 million de tonnes de jauge brute, mais le nombre des navires est tombé de quatre-vingt-quatre à cinquante-neuf, c'est-à-dire qu'il a diminué de vingt-cinq unités.

M. le président. Monsieur Lauriol, votre temps de parole étant écoulé, je vous prie de conclure.

M. Marc Lauriol. Ah !

Monsieur le ministre, je conclurai donc en regrettant que le Gouvernement, ne respectant plus la tradition républicaine que nous connaissions il y a quelques années encore, ait renoncé aux déclarations politiques faites par chaque ministre sur l'activité de l'ensemble de ses services. Cela nous permettrait de discuter de questions capitales pour l'intérêt du pays, sans nous heurter aux chicanes dérisoires d'une procédure marginale qui nous empêche de nous exprimer.

Pour l'instant, vais-je devoir, monsieur le président — afin de pouvoir tout de même m'exprimer librement et m'adresser au Gouvernement à propos de la compagnie générale maritime, largement menacée — demander à un journal d'accueillir un article parce que je n'aurai pu m'expliquer ici sur une question qui, pourtant, relève du Parlement ? (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.)

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

M. Gilbert Gantier. J'aborderai, quant à moi, monsieur le ministre, au terme de cette longue discussion, les problèmes du transport aérien.

Je rappelle que l'aéroport de Paris se situe, en Europe, au second rang pour le trafic passagers et au troisième rang pour le fret.

L'accroissement de l'importance de cet aéroport, et par conséquent de la place que peut occuper Paris comme centre de mouvements d'avions, dépend essentiellement du développement de la sécurité et de la régularité.

La sécurité est déjà excellente. Et dans le projet du budget qui nous est proposé, l'effort consacré à la sécurité aérienne mérite une attention particulière, car les crédits affectés à ce secteur essentiel progressent en effet de façon substantielle.

Quatre-vingt-dix créations d'emploi sont prévues, les autorisations de programme sont en accroissement de 40 p. 100 et les crédits de fonctionnement de près de 30 p. 100.

Cet effort, dont il faut vous féliciter, monsieur le ministre, prolonge et amplifie celui qui avait été entrepris par les deux budgets précédents et il doit être soutenu pour permettre au trafic aérien de se développer en France avec une sécurité aussi proche que possible de l'absolu — nous y reviendrons — et une régularité croissante.

Certes, les progrès accomplis en matière de sécurité sont importants et le taux de ce qu'on appelle d'un affreux anglicisme, l'*air miss*, c'est-à-dire le taux de rapprochement excessif des mouvements d'avion — l'indicateur généralement admis — a chuté de façon spectaculaire en 1979 ; il enregistre, en 1980, une évolution favorable que devraient prolonger encore les équipements dont vous prévoyez la mise en service dans les toutes prochaines années et aux premiers rangs desquels vous avez placé le centre de contrôle de Reims et l'amélioration de l'aide informatisée au contrôle.

Si, donc, le niveau de sécurité atteint pour le trafic aérien est satisfaisant, il ne faut pas ralentir l'effort nécessaire à l'amélioration de la régularité par un meilleur écoulement des courants de trafic qui sillonnent notre espace aérien.

Cette régularité est, en effet, indispensable au transport aérien pour qu'il devienne un mode de déplacement vraiment adulte, susceptible d'apporter sa contribution au développement de l'économie nationale.

Comme pour les autres modes de transport, il ne peut être exclu, d'un point de vue économique, que les plus fortes pointes de trafic ne soient écrasées. Mais les retards intervenus encore dans le courant de l'été marquent que la capacité du système de contrôle français n'a pas encore tout à fait atteint un degré de développement satisfaisant.

Les grands projets dont j'ai déjà fait mention contribueront sans aucun doute à l'accroissement de cette capacité, et nous attendons avec confiance une amélioration très substantielle de la régularité du trafic dans un avenir très rapproché.

La France est au carrefour de toutes les routes qui intéressent l'Europe de l'Ouest. Il est donc essentiel que les services de l'aviation civile puissent répondre à la fois aux besoins de contrôle des avions qui la survolent et à ceux qui utilisent ses propres aérodromes.

En conclusion, monsieur le ministre, j'évoquerai très brièvement les problèmes de l'aviation légère.

Au cours des débats en commission, on a insisté sur la situation périlleuse dans laquelle se trouve actuellement l'aviation légère. Cela est dû en partie au soutien insuffisant que lui accordent les pouvoirs publics sur le plan budgétaire. J'apprécierais, pour ma part, que le Gouvernement prenne ce problème en considération et que vous puissiez nous fournir des précisions sur ce sujet. Tels sont, brièvement exposés, les quelques points concernant le transport aérien sur lesquels je tenais à appeler votre attention. (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. le ministre des transports.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les orateurs qui m'ont précédé. Je voudrais d'abord remercier MM. les rapporteurs pour la qualité de leur travail. La présentation très claire et très complète qu'ils ont faite de mon projet de budget me permettra, je l'espère, d'être plus bref.

Je répondrai naturellement aux observations qu'ils ont formulées ainsi qu'aux questions que les orateurs des différents groupes m'ont posées.

Mais, auparavant, et avant d'entrer plus avant dans notre discussion, je tiens à situer le débat en rappelant quelques données essentielles sur la place des transports dans l'activité économique de la nation.

Dans notre pays, le transport joue un rôle primordial et participe fortement au maintien de l'emploi.

Quelques chiffres illustrent cette situation. La valeur ajoutée par le transport à l'économie a représenté en 1979, 95 milliards de francs soit 4,5 p. 100 du produit intérieur brut. Par rapport

à 1978, l'accroissement en volume est de 7,7 p. 100, soit 4,3 points de plus que le produit intérieur brut. Les ménages ont dépensé près de 190 milliards de francs pour leurs déplacements, soit 12,50 p. 100 de leurs dépenses.

Enfin — et c'est là un point important — les activités de transport emploient plus d'un million de personnes, soit 5 p. 100 du total des salariés.

Le projet de budget que je vous présente aujourd'hui s'élève à 38,963 milliards de francs dont 28,902 milliards en dépenses ordinaires et 10,062 milliards en crédits de paiement. Il s'accroît de 10,75 p. 100 par rapport au dernier budget et représente 8 p. 100 du budget civil. Les autorisations de programme s'élèvent à 10,745 milliards de francs.

Ces chiffres montrent bien qu'il n'y a pas d'engagement de l'Etat, même dans la conjoncture économique difficile que nous traversons.

Quelles sont les grandes masses de ce budget ?

Sur le total de 38,963 milliards de francs, près des deux tiers — soit 24,902 milliards — concernent des interventions de l'Etat : interventions économiques ou interventions sociales.

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

La deuxième catégorie de dépenses concerne les infrastructures. A ce titre, 8,090 milliards de francs sont prévus en crédits de paiement ou en dépenses de fonctionnement. Les autorisations de programme s'élèvent à 6,433 milliards de francs. Ces crédits contribueront au soutien de l'activité des travaux publics.

Dans le domaine économique, les 2,680 milliards de francs de crédits de paiement prévus pour 1981 permettront le développement de nos programmes aéronautiques et aideront au maintien de l'activité, particulièrement dans les secteurs en crise — j'y reviendrai tout à l'heure.

Les crédits relatifs à la sécurité et à la météorologie — cette dernière participant étroitement à la sécurité des transports — s'élèvent à 1,374 milliard de francs en crédits de paiement ou en dépenses de fonctionnement. Ils augmentent de plus de 20 p. 100 par rapport à 1980. Ils traduisent donc clairement cette priorité que constitue l'amélioration de la sécurité des Français dans tous les domaines et, particulièrement, dans celui des transports.

Je souligne le niveau élevé des crédits relatifs à la sécurité aérienne qui augmentent de près de 40 p. 100.

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

Je vous disais que le budget du ministère des transports était un instrument privilégié de la politique des transports, mais il n'est pas le seul.

Il convient, en effet, d'ajouter les investissements réalisés par les entreprises publiques, S.N.C.F., R.A.T.P., Air France, C.G.M., sociétés concessionnaires d'autoroutes, Aéroport de Paris. Ils atteindront en 1981 près de 20 milliards de francs. Ils seront financés par autofinancement ou au moyen d'emprunts.

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

J'en arrive à la présentation détaillée de ce budget, ce qui me permettra de répondre en même temps aux observations des rapporteurs et des orateurs qui se sont succédé à la tribune.

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

La sécurité, d'abord. L'Etat consacrera en 1980 à la sécurité des transports 1 374 millions de francs. Mais aussi, 195 emplois seront créés à ce titre, ce qui représente environ 10 p. 100 du total des emplois créés en 1981 dans la fonction publique.

M. Jean-Yves Le Drian. Ce qui montre bien la faiblesse du nombre des emplois créés dans la fonction publique.

M. le ministre des transports. C'est dire l'importance que le Gouvernement attache à cette question.

Vous savez qu'en matière de sécurité routière des résultats importants, et ce point a été relevé aujourd'hui, ont été acquis au cours des dernières années. Je ne citerai qu'un seul chiffre. En dix ans, le risque a été divisé par 3,3, ce qui est appréciable.

Mais il faut rendre nos routes encore plus sûres. A ce titre, les moyens d'engagement du budget pour 1981 s'élèveront à 765 millions de francs. Ce chiffre montre bien la volonté du Gouvernement de poursuivre l'effort entrepris au cours des années précédentes.

Ces crédits permettront de supprimer encore des points noirs — car il en reste — d'installer les dispositifs de sécurité adéquats : 2 300 kilomètres de routes en seront équipés en 1981. A la fin de l'année, 50 p. 100 du réseau national sera ainsi couvert par des dispositifs de sécurité.

La sécurité ne dépend pas seulement de l'infrastructure routière — c'est évident — mais aussi du véhicule et de l'utilisateur.

Nous poursuivons nos recherches — en liaison avec les constructeurs — pour concevoir et, plus tard commercialiser des véhicules plus sûrs. Dans cette recherche, la France est bien placée et, pour les années à venir, nous pouvons espérer de très sensibles progrès.

Enfin, il faut contrôler les conditions de travail, de manière que les chauffeurs de poids lourds respectent les temps de repos. A cet effet, le projet de budget pour 1981 comporte la création de douze emplois de contrôleur des transports terrestres, ce qui portera à 330 leur effectif. En 1979, ils ont procédé à 170 000 contrôles sur route, ce qui n'est pas négligeable. Il faut ajouter la création de six emplois de contrôleur du travail qui viendront renforcer les inspecteurs du travail du ministère des transports dont le rôle indispensable a été souligné aujourd'hui.

Mais la sécurité dépend aussi de l'utilisateur, de son information et de son aptitude à la conduite.

Je ne reviens pas sur les mesures réglementaires qui ont été prises, notamment en matière de limitation de vitesse.

Pour ce qui est de la sécurité aérienne, nous avons atteint à présent un niveau qui nous place dans les premiers rangs des grandes nations aéronautiques.

Néanmoins, il nous faut toujours progresser, ainsi que M. Labbé et M. Gantier l'ont souligné, et nous nous y employons, en collaborant activement avec tous les organismes professionnels compétents, qu'il s'agisse de la formation des pilotes et de leur perfectionnement, du contrôle de la navigabilité des appareils pour s'assurer en permanence de leur niveau de sécurité, des contrôles techniques et opérationnels au niveau des entreprises, ou de l'organisation de la circulation aérienne, dont l'Etat a, vous le savez, la charge.

A cet égard, les progrès sont continus. C'est ainsi que le taux d'air miss, c'est-à-dire d'incidents graves de contrôle, retenus après enquête pour 100 000 mouvements, a régressé de 4,8 p. 100 après enquête, pour 100 000 mouvements, a régressé de 4,8 p. 100 en 1977 à 3 p. 100 en 1979.

M. Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile et la météorologie. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Je vous en prie, monsieur le député.

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

M. Pierre Bas, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, je souhaiterais, je vous le dis en toute amitié, que, du haut de cette tribune de l'Assemblée nationale, les ministres de la République emploient les termes fixés par le comité de terminologie créé par le précédent Président de la République pour éviter que notre langue ne s'anglicise. J'espère que l'année prochaine nous n'entendrons plus d'expressions anglaises — pour la seconde fois, cet après-midi, j'ai entendu parler d'air miss, et je le regrette ! (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. le ministre des transports. Monsieur le rapporteur, je vous remercie de votre observation. J'ai d'ailleurs donné, après avoir employé l'expression anglaise, sa signification en français. La prochaine fois, j'oublierai l'anglais et j'utiliserai directement la terminologie française en usage. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. Pierre Bas, rapporteur spécial. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Les progrès dont j'ai parlé ont été accomplis alors que le trafic aérien est en croissance constante. Depuis 1974, en effet, malgré la crise du pétrole, le nombre des mouvements contrôlés s'accroît régulièrement de 1 p. 100 à 4,5 p. 100 par an.

Les résultats sont donc satisfaisants mais il est et il sera toujours nécessaire d'adapter les moyens mis en œuvre pour que nous soyons toujours plus performants.

C'est pourquoi le budget que je vous propose prévoit une augmentation substantielle des moyens d'équipement. Ceux-ci s'accroissent de 38 p. 100 par rapport à 1980.

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

Parallèlement, le budget de 1981 prévoit un renforcement des effectifs des personnels puisque sont prévues quatre-vingt-dix créations d'emploi de technicien de la navigation aérienne et dix de personnel administratif travaillant pour la navigation aérienne.

Je souligne ces chiffres : ces créations représentent la moitié des emplois créés au sein de mon ministère.

Cet effort permettra en particulier de faciliter la solution des problèmes posés par l'écoulement de la circulation aérienne dans les secteurs géographiques où elle est en croissance sensible, celui d'Aix-en-Provence, par exemple, dont a parlé ce matin M. Labbé.

Monsieur Raymond, vos questions sur Eurocontrôle appellent des réponses détaillées que je vous adresserai très prochainement.

Troisième volet de la sécurité : la sécurité maritime, sur laquelle M. Guermeur a insisté.

Assurer la sécurité du trafic maritime est une mission traditionnelle du ministère des transports. Les données ont toutefois été profondément bouleversées dans les deux dernières décennies par deux phénomènes : d'une part, la densité croissante du trafic, plus particulièrement du trafic des marchandises dangereuses pour l'environnement, transportées par des navires de grande capacité, dans des zones très resserrées ; d'autre part, le développement considérable de la navigation de plaisance.

Les services du ministère des transports se sont adaptés à ces nouveaux aspects de leur mission. La mise en place et l'équipement des centres de surveillance et de sauvetage traduisent cette évolution qui s'est d'ailleurs accélérée au cours des dernières années. Trois centres de surveillance fonctionnent aujourd'hui sur la route maritime la plus fréquentée au large de nos côtes : Ouessant, Jobourg et Griz-Nez.

La nouvelle tour radar d'Ouessant sera mise en service au début de 1981. Elle sera dotée d'un radar très moderne. Quant au centre d'exploitation, il sera complètement achevé au printemps 1982. Enfin, les centres de Jobourg et de Griz-Nez, dont l'équipement a été rénové, seront progressivement mis en configuration normale.

Ainsi, nous disposerons très bientôt d'un réseau de surveillance moderne et bien adapté au contrôle du trafic. Il n'est donc pas utile d'envisager, pour l'instant, un nouveau programme de l'ampleur de celui qui est en voie d'achèvement.

En ce qui concerne les C. R. O. S. S., les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage — dont a parlé M. Denvers — des autres façades maritimes, Atlantique et Méditerranée, leurs moyens seront renforcés et leurs installations modernisées.

Les crédits relatifs à ces actions s'élèvent à 25 millions de francs. Ne soyez pas surpris qu'ils soient en baisse : celle-ci provient précisément, je viens de vous le dire, du fait que le programme de ces investissements se termine.

Pour ce qui est de la signalisation maritime, nous achèverons en 1981 la dernière étape du plan de mise en conformité du balisage et nous poursuivrons l'installation de systèmes modernes d'aides radio-électriques.

Enfin, la sécurité maritime, c'est aussi la sécurité du navire dont il convient de vérifier périodiquement le bon état de fonctionnement.

A cet égard, le projet de budget de 1981 renforce les moyens en personnel et en matériel des centres de sécurité des affaires maritimes, chargés précisément des visites d'inspection des navires qui, vous le savez, développent constamment leur activité.

En 1979, ces centres ont effectué 51 000 visites, contre 49 000 l'année précédente. Cet effort, comme le prévoit du reste le VIII^e Plan, sera poursuivi dans les années à venir.

Nos moyens continuent donc à se développer. A cet égard, le projet de budget de 1981 prévoit la création de soixante-dix emplois au titre de la sécurité.

Je pense qu'il y a là un ensemble d'actions de nature à atténuer les craintes qui se sont exprimées.

En dehors des questions que je viens d'évoquer, vos commissions se sont également préoccupées de deux points particuliers : d'une part, le développement — je dis bien « développement », monsieur Duroméa, et non pas « affaiblissement » — de la flotte de surveillance, d'autre part, l'aide de l'Etat à la société nationale de sauvetage en mer ou S. N. S. M.

Sur le premier point, le nombre d'unités de la marine marchande s'élève à cinquante et une, dont treize vedettes locales ou régionales. Parmi celles-ci, La Sterne, en service actif depuis le 1^{er} novembre est destinée plus particulièrement à la surveillance des pêches.

D'ici à mars 1981, cinq nouvelles vedettes locales de treize mètres seront mises en service. Sur les crédits de 1980 et de 1981 est également prévu le remplacement de deux vedettes régionales. Cela me paraît constituer une réponse positive à l'une des observations présentées par M. Denvers au nom de la commission des finances.

Vous constatez que ces chiffres traduisent un développement et non un recul de la flotte de surveillance et je puis vous assurer, en tout cas, que la marine marchande continuera à assumer pleinement ses responsabilités.

Les commissions se sont inquiétées des subventions allouées à la société nationale de sauvetage en mer. M. Denvers et M. Mauger ont traité particulièrement la question. Je sais le rôle important, irremplaçable que joue cette société. Grâce à elle, à la qualité et au dévouement de ses membres, de nombreuses vies humaines ont été sauvées. Aussi ai-je été sensible aux observations présentées. C'est pourquoi je prends l'engagement d'augmenter au cours de 1981 de 1 million 500 000 francs, par redéploiement à l'intérieur de mon budget, la dotation qui lui est destinée et qui doit lui être destinée. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. le ministre des transports. Notre effort ne se relâche pas, au contraire. M'éloignant d'ailleurs un peu des chiffres, je vous rappelle que, à la demande du Président de la République, doit se tenir bientôt à Paris, au début du mois de décembre, une conférence internationale sur la sécurité maritime. Cette conférence réunira les ministres compétents du Marché commun ainsi que ceux de la Norvège, de la Suède, de la Grèce, de l'Espagne et du Portugal.

La France compte beaucoup sur cette conférence qui devrait permettre d'unir les efforts de tous pour que des solutions efficaces et réalistes soient trouvées en commun aux problèmes posés par le développement du trafic maritime. L'entrée en vigueur des conventions de l'O. M. C. T., qui rendent obligatoires certains équipements et conduisent par là même à la sortie de flotte de vieux navires et au renforcement du contrôle des navires dans les ports européens, y contribuera.

M. Guy Guermeur. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des transports. Je vous en prie, monsieur le député.

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

M. Guy Guermeur. Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'un débat parlementaire, organisé avant cette conférence tout à fait exceptionnelle sur la sécurité de la navigation, pourrait éclairer le ministre français et certainement aussi peser sur les décisions à prendre en montrant à nos partenaires européens que les élus de la nation sont particulièrement sensibles à cette question ?

Evidemment, je n'ai pas consulté mes collègues, mais je suis persuadé que ma proposition serait accueillie favorablement. Elle devrait nous permettre d'approfondir la question et vous placer en meilleure position pour la conférence.

M. le ministre des transports. Je vous remercie, monsieur le député, de votre suggestion. Malheureusement, la date de cette conférence est déjà fixée depuis plusieurs mois, et il serait difficile de la différer.

Cela dit, même si cette conférence est fondamentale, sa réunion ne sera pas forcément un point d'aboutissement. Dès le lendemain de la conférence, en liaison étroite avec le Parlement, je prendrai les contacts nécessaires, pour pouvoir présenter le

point de vue de notre pays tel qu'il résulte en particulier d'une concertation avec ceux qui, notamment sur le terrain, ont une bonne connaissance du problème.

Les dispositifs de séparation du trafic à Ouessant et aux Casquets doivent être améliorés ainsi que nous nous y étions engagés. Et je sais, monsieur Guerneur, que vous êtes particulièrement attentif à cet aspect des choses. A cet égard, nous avons fait des propositions précises avec nos partenaires britanniques. Elles seront examinées et, je l'espère, approuvées par l'O. M. C. I. l'année prochaine.

J'en terminerai avec la sécurité par la météorologie qui concourt, en effet, à la sécurité des biens et des personnes.

Au cours de la dernière décennie, la mise en application de techniques de pointe pour le recueil des données, leur diffusion et leur traitement s'est traduite par une amélioration significative des résultats.

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

Ce rôle économique rend nécessaire une adaptation de la conception que se fait la météorologie de la nature de ses relations avec les usagers. Voilà qui répond particulièrement aux préoccupations de M. Labbé.

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

Enfin, pour répondre encore à une remarque de M. Labbé, je précise que des dispositions sont prises afin que l'école et des services de l'établissement d'études et de recherches de la météorologie soient transférés à Toulouse à la fin de l'été 1982.

J'en arrive au deuxième volet : les infrastructures.

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

La plus grande partie de ces crédits est destinée au développement de nos infrastructures routières et autoroutières. Les moyens d'engagement qui leur sont consacrés s'élèveront à 4 milliards 400 millions de francs et les moyens de paiement progresseront de 11 p. 100 par rapport à 1980.

Conformément aux décisions prises par le Gouvernement au début de cette année, des montants élevés sont prévus pour le programme autoroutier : les autorisations de programme pour les autoroutes augmentent, elles aussi, de 11 p. 100 et l'enveloppe d'emprunt s'accroît de 41 p. 100. Elle atteindra 4 milliards 400 millions de francs.

Au 31 décembre 1980, je vous le rappelle, 7 130 kilomètres de voies rapides modernes seront en service, dont 5 290 kilomètres d'autoroutes.

Au 31 décembre 1981, la longueur de ce réseau dépassera les 7 600 kilomètres. Nous aurons alors effectué les travaux suivants : la liaison autoroutière Paris—Espagne sera achevée avec les mises en service de Poitiers—Bordeaux, Mios—Le Muret et Saint-Geours-de-Marenne—Bayonne ; l'armature autoroutière du plan « Grand Sud-Ouest » sera complétée par la liaison autoroutière Bordeaux—Narbonne qui s'achèvera avec la mise en service de la section Castelsarrazin—Montauban.

Par ailleurs, les liaisons aux frontières seront améliorées : l'autoroute A 31 mettra Nancy et Metz en relation avec le Luxembourg ; l'achèvement de la liaison Grenoble—Genève et l'ouverture du premier tronçon de l'autoroute A 42 faciliteront les échanges avec la Suisse et l'Italie. Au Nord de la France, l'autoroute A 26 en direction de Calais aura dépassé Saint-Omer et, en Alsace, la déviation de Sélestat achèvera l'axe Nord-Sud.

En outre, à la fin de 1981, plus de 550 kilomètres d'autoroutes seront en chantier, par exemple entre Orléans et Bourges, Thiers et Saint-Étienne, sans oublier le tracé de l'Étoile de Langres.

Vous voyez que notre effort ne se relâche pas !

Il en est de même pour les investissements en milieu urbain et en zone campagne. Ils bénéficieront de 3 milliards de crédits d'engagement, et les crédits de paiement progresseront de 14 p. 100.

Les programmes régionaux seront poursuivis et les engagements tenus, monsieur Chénard.

A ce titre, le plan routier breton sera doté de 350 millions de francs. Le plan routier pour le Massif central bénéficiera,

ainsi que l'a récemment indiqué aux élus M. le Président de la République, de 400 millions de francs. Enfin le grand Sud-Ouest recevra 530 millions de francs.

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

J'ai écouté à ce propos avec la plus grande attention les interventions des divers orateurs.

M. Godfrain a évoqué l'axe Brive—Méditerranée. Son amélioration est prioritaire. Je prévois dans l'Aveyron 16 millions de francs en 1981, pour la poursuite de l'aménagement entre Rodez et Séverac-le-Château.

M. Gaudin a souligné l'importance des autoroutes A 55 au Nord de Marseille et A 51 dans la vallée de la Durance, qui sera déclarée d'utilité publique avant la fin de l'année.

M. Gaillard a insisté sur l'axe Centre-Europe-Atlantique.

M. Delprat a mis l'accent sur la déviation de Saint-Florentin pour laquelle les crédits nécessaires à la poursuite des acquisitions foncières seront dégagés l'année prochaine.

M. Micautx a évoqué l'autoroute Paris—Troyes et la liaison Châlons—Troyes—Chaumont.

M. Caro a mentionné trois grands projets intéressant l'Alsace, le contournement de Schirmeck, la liaison Saint-Dié—Sélestat par la R.N. 59 et l'importante jonction B 35 avec la voie rapide de la vallée de la Bruché.

Ces problèmes font l'objet de mes préoccupations ; je les examinerai bien entendu avec attention.

Pour l'entretien du réseau routier, près de 2 milliards de francs de crédits d'engagement seront consacrés :

Le programme de renforcement des chaussées permettra de rénover 510 kilomètres de routes nationales et, à la fin de 1981, près de 60 p. 100 du réseau national, comprenant les routes les plus fréquentées, seront renforcés.

L'effort déjà consenti pour l'entretien des ouvrages d'art et des équipements de sécurité sera poursuivi, ainsi d'ailleurs que la mise en place d'équipements de viabilité hivernale, qui permettent, sur plus de la moitié du réseau national, de circuler sans équipements spéciaux.

L'entretien préventif du réseau, déjà renforcé, verra la promotion de techniques moins coûteuses.

Avant de quitter le chapitre des routes, je voudrais m'expliquer sur certains aspects qui ont préoccupé la commission des finances et qu'a exposés avec clarté M. de Maigret, son rapporteur.

Votre assemblée a voté la suppression du F.S.I.R. — fonds spécial d'investissement routier — et un amendement du Gouvernement propose le rattachement des crédits de la tranche nationale de ce fonds au budget général. Cela doit être considéré, je le dis très nettement, comme une simple mesure d'ordre, et non comme un désengagement de l'Etat dans le domaine des routes.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. le ministre des transports. L'effort entrepris pour les routes sera poursuivi en 1981 et les années suivantes.

S'agissant du projet de budget que nous examinons, la totalité des crédits inscrits au F.S.I.R. au titre des routes nationales sera, si l'amendement du Gouvernement est adopté, portée au budget général, à l'exception des 455 millions de francs qui correspondent à la subvention pour les routes déclassées. Il a paru, en effet, plus normal d'inscrire directement ces crédits dans le budget du ministère de l'intérieur, ce qui permettra d'accélérer le versement de la subvention. Ce rattachement avait d'ailleurs été demandé depuis plusieurs années par votre commission des finances.

M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan pour les routes, ports et voies navigables. Très bien !

M. le ministre des transports. Les ports constituent un autre secteur des infrastructures.

Dans le projet de budget, 356 millions de francs d'autorisations de programme sont inscrits pour l'équipement des ports et 359 millions de francs pour leur exploitation.

Les grandes priorités nationales pour les investissements portuaires dans les années à venir et qui ont déjà leur traduction dans le projet de budget pour 1981 sont, à mes yeux, les suivantes :

D'abord, faire face de façon économique aux nouveaux besoins d'importation des matières premières, en particulier du charbon qui est appelé à jouer un rôle important dans la politique de

diversification des approvisionnements énergétiques. C'est à cet objectif que répond l'engagement en 1981 des travaux de construction du quai à pondéreux de Dunkerque que vous évoquiez, monsieur Denvers, et du quai minéralier de Montoir à Nantes-Saint-Nazaire.

Ensuite, développer et surtout moderniser les installations destinées aux marchandises diverses. Les progrès de la conteneurisation et du transport par navires rouliers conduisent à une adaptation de nos ports sur ce point, particulièrement au Havre, à Marseille — ce qui correspond à la préoccupation de M. Gaudin — et à Dunkerque.

Enfin, adapter les ports d'importance moyenne à la mesure de l'évolution de leurs trafics spécifiques. La priorité est donnée aux ports du grand Sud-Ouest, comme l'a souhaité M. Vallex, à La Rochelle et aux ports bretons. Bien entendu, les moyens d'assurer les trafics trans-Manche ou continent—Corse seront mis en place au fur et à mesure des besoins. Pour l'outre-mer, monsieur Lagourgue et monsieur Fontaine, il a été décidé de construire un nouveau port à la Réunion.

La sévérité de la conjoncture budgétaire conduit nécessairement à une sélection des investissements portuaires qui s'appuie sur des critères économiques.

A cet égard, la participation aux investissements des usagers et intérêts économiques qui doit venir compléter les financements budgétaires est le meilleur gage de la rentabilité des projets et fait partager aux partenaires privés la responsabilité commerciale et financière des opérations.

J'ajoute qu'il est aussi important d'utiliser de manière économique les installations que de les construire. Dans ce domaine essentiel, des actions vont être engagées dans les prochains mois avec les organisations professionnelles pour valoriser nos activités portuaires.

Pour en terminer avec ce chapitre, j'indique que des crédits sont également prévus pour la protection et l'aménagement du littoral : 48 millions de francs leur seront consacrés.

M. Duroméa s'est inquiété de la diminution des crédits affectés aux matériels de lutte contre la pollution. Je le rassure à cet égard. En effet, dans le « collectif » qui sera prochainement soumis à votre approbation, un crédit supplémentaire de 9 millions de francs est prévu. Il nous permettra de reconstituer nos stocks.

M. Jean-Yves Le Drian. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Très volontiers.

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

M. Jean-Yves Le Drian. Vous venez de faire état de l'importance que revêtait la participation des usagers dans les investissements consacrés aux superstructures des ports de pêche ; de nombreuses questions vous ont été posées sur ce point lors de votre récent déplacement à Lorient. Du reste, il y a un peu plus d'un an, j'avais interrogé votre prédécesseur. La position du ministère des transports reste-t-elle intangible ? Ou bien allez-vous mettre à l'étude une éventuelle réorganisation de ce financement et une participation plus forte de l'Etat ?

Les superstructures des ports de pêche sont, jusqu'à présent, uniquement à la charge des professionnels, ce qui alourdit considérablement les frais de déchargement et augmente d'autant le prix de vente du poisson.

M. le ministre des transports. Au cours des discussions que j'ai eues lors de ma visite des ports bretons, j'ai effectivement eu l'occasion d'évoquer cette question avec les responsables.

Je ne suis pas encore en mesure d'y répondre mais, soyez-en assuré, elle fera l'objet, ainsi que d'autres dont on m'a saisi, d'une étude attentive.

Je ne voudrais pas que vous interprétiez mes propos comme une simple clause de style. J'estime nécessaire d'étudier à fond ce dossier qui me paraît important pour la vie portuaire sur l'ensemble de notre littoral.

J'en arrive aux voies navigables.

Vos commissions ont largement débattu cette part du budget et la commission de la production et des échanges a même adopté un amendement rejetant les crédits d'équipement des voies navigables.

Je comprends vos inquiétudes : les crédits d'équipement sont effectivement en baisse. Mais ce serait cependant une erreur d'en conclure que le Gouvernement abandonne ces voies navigables.

M. Xavier Deniau. On peut le craindre.

M. le ministre des transports. Pour ma part, je crois à la voie navigable.

M. Jean Vallex. Nous l'espérons !

M. Marc Lauriol, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Pour les ports et les voies navigables, c'est le moyen de transport le moins coûteux.

M. le ministre des transports. Je crois à sa contribution à l'effort de transport, à son rôle économique dans les régions qu'elle irrigue.

En ce qui concerne l'entretien, je note l'effort fait dans ce budget. La dotation prévue à ce titre passera de 44 millions de francs en 1979 à 61,3 millions en 1981. Elle sera de 69,4 millions de francs en 1981, par conséquent supérieure de 50 p. 100 à celle de 1979.

En ce qui concerne l'équipement, je dois d'abord dissiper une inquiétude qu'ont exprimée M. Vallex et M. de Maigret : 80 millions de francs sont inscrits à un fonds d'action conjoncturelle. Je puis vous donner l'assurance que ce fonds n'aura aucun effet de ralentissement des projets ; il sera débloqué en temps utile pour permettre leur exécution normale. Il est de mon devoir d'y veiller personnellement.

M. Pierre-Bernard Cousté. Nous en prenons acte !

M. le ministre des transports. Je veux en revenir à deux points sur lesquels M. Vallex et M. de Maigret m'ont interrogé.

S'agissant d'abord du programme pluriannuel, dans une conjoncture économique difficile et face aux besoins de transport que la crise de l'énergie oriente inévitablement vers les modes économes, la voie d'eau — j'en suis bien convaincu — a un rôle à jouer, et les crédits d'équipement, toujours mesurés, ne doivent pas se disperser.

M. Xavier Deniau. Pas tous !

M. le ministre des transports. Un programme pluriannuel est donc nécessaire, et je comprends que mon prédécesseur l'ait jugé plus raisonnable et plus pragmatique qu'un schéma qui dresserait le recensement des demandes et des besoins à long terme sans dégager de priorités.

Qui dit programme, dit d'abord choix des voies sur lesquelles doit porter l'effort prioritaire d'équipement. Les opérations retenues s'articulent autour des quatre objectifs suivants :

Premièrement, assurer la sécurité en restaurant les ouvrages qui présentent le plus de risques : ceux de Poses et du Vezoult sur la Seine, différents barrages sur l'Yonne et sur la Marne et les ouvrages d'alimentation du canal de Bourgogne.

Deuxièmement, restaurer les itinéraires indispensables au maillage du réseau national. A ce sujet, monsieur Vallex, vous avez évoqué la nécessaire irrigation par la voie d'eau qui doit bénéficier à notre pays. Nous nous proposons ainsi d'achever la remise en état de l'itinéraire Seine—Saône, d'entreprendre celle de l'itinéraire Moselle—Saône par le canal de l'Est, branche Sud, de la Saône ainsi que celle de l'itinéraire Aisne—Moselle par le canal latéral de la Marne au Rhin.

Troisièmement, accroître sélectivement la capacité du réseau prioritaire.

D'abord sur l'Escaut, la Deûle et la Lys où il convient de poursuivre le raccordement au réseau belge en fonction des programmes de nos voisins afin de recevoir des unités de 1 350 tonnes.

L'amélioration progressive des capacités de la liaison entre le bassin de la Seine et celui du Nord s'impose du fait de l'importance du trafic et des risques de saturation.

La desserte fluviale directe de l'avant-port ouest de Dunkerque, destinée aux grands minéraliers, est justifiée par l'existence des nouvelles installations portuaires et par celle de l'actuel canal à grand gabarit. De même, l'extension du port de Sète doit s'accompagner d'une bonne desserte fluviale vers le Rhône.

Une grande liaison nouvelle vise d'autres objectifs et déborde largement du cadre financier dans lequel s'inscrit le programme dont je viens de parler. Il s'agit de la liaison Rhin—Rhône, qu'évoquait M. Vallex, qui, selon lui, répond à un souci « d'irradiation du réseau français ».

En inaugurant, le 31 octobre dernier, la chute de Vaugris, par laquelle s'achevait l'aménagement du Rhône en aval de Lyon jusqu'à la mer, l'une des œuvres d'aménagement les plus

ambitieuses et poursuivie avec le plus de persévérance que notre pays ait entrepris, le Premier ministre s'est plu à rappeler le rôle que pouvait jouer l'aménagement du Rhône sur les trois plans de l'énergie, de l'agriculture et de la navigation.

Deux étapes essentielles ont été accomplies pour le franchissement du seuil entre la Saône et le Rhin : la déclaration d'utilité publique de l'ensemble de l'ouvrage a été prise le 28 juin 1978 ; la compagnie nationale du Rhône a été désignée par la loi du 4 janvier 1980 pour la construction et l'exploitation de ce grand projet.

La mise au point des textes d'application se poursuit activement. Le Conseil d'Etat a déjà approuvé les deux premiers qui vont donc paraître prochainement.

En 1980 et 1981, 70 millions de francs sont consacrés aux études, aux acquisitions foncières et aux premiers travaux du canal Rhin—Saône. C'est en Alsace, sur le bief Niffer—Ille Napoléon, que s'engageront les premières acquisitions généralisées. J'ai donné les directives pour le lancement de l'enquête parcellaire dans ce bief. Ainsi, dès 1981, commenceront les travaux de reconstruction de franchissements routiers préalables à la mise en gabarit de la section qui relie le Rhin au port de l'Ille Napoléon.

Ainsi le Gouvernement s'est doté des bases juridiques de ce grand projet et en a engagé la réalisation.

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

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

Votre commission des finances s'est aussi étonnée de la faible consommation des crédits prévus pour l'aide à la modernisation de la batellerie.

Naturellement, c'est cette faible consommation qui explique que les dotations 1981 soient en baisse.

Cependant, la mise en œuvre des mesures relatives à la modernisation du matériel fluvial, arrêtées en 1978 et dont le champ d'application a été élargi tout récemment en avril 1980, s'est déjà traduite par l'attribution d'une aide pour environ 150 opérations.

En outre, le Gouvernement étudie actuellement la possibilité de nouvelles interventions financières, notamment pour l'installation de jeunes bateliers.

Quant aux transports urbains, 546 millions de francs en autorisations de programme et 689 millions de francs en crédits de paiement seront consacrés à leur développement.

Pour la région d'Île-de-France, les opérations d'extension du réseau ferroviaire, qui sont financées à raison de 30 p. 100 par l'Etat, nécessiteront 261 millions de francs en autorisations de programme. Les principaux investissements concerneront : l'interconnexion Nord-Sud S.N.C.F.-R.A.T.P., le prolongement de la ligne n° 7, le prolongement de la ligne S.N.C.F. de Cergy jusqu'à Cergy-Puiseux et le prolongement de la ligne de métro n° 5.

Ainsi, monsieur Gouhier, monsieur Richard, le Gouvernement continue sa politique d'amélioration des transports en région parisienne.

M. Alain Richard. Avec l'argent des collectivités locales !

M. le ministre des transports. En province, la poursuite de l'aide de l'Etat se traduira par l'inscription au projet de budget pour 1981 de 254 millions de francs d'autorisations de programme qui seront consacrées aux aménagements d'infrastructures de voirie en faveur des transports collectifs, à la poursuite des opérations du métro de Lyon, de Lille et de Marseille, à l'aide au développement par la conclusion de contrats avec les collectivités locales.

Vous voyez bien, monsieur Chénard, que les transports collectifs dans les grandes villes de province ne sont pas oubliés.

L'Etat n'a pas ménagé non plus ses efforts pour la mise au point d'un tramway moderne de conception française. Je me plais à reconnaître la qualité du travail réalisé en commun par les collectivités locales, les constructeurs et les administrations.

Le Gouvernement veillera — je vous le confirme — à ce qu'il débouche rapidement sur des réalisations tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation.

Je souligne, pour répondre à une préoccupation de M. Cornet, que l'importance des crédits ouverts par l'Etat est fonction des demandes des intéressés. Jusqu'à maintenant, tous les projets d'investissements de bonne qualité ont pu faire l'objet d'une aide importante de l'Etat.

En 1981, le niveau des crédits ouverts permettra de poursuivre cette politique.

Je terminerai avec les infrastructures aéroportuaires pour lesquelles 87 millions de francs sont prévus au projet de budget. La pause relative amorcée il y a quelques années dans ce domaine pourra être poursuivie sans que soit compromis le développement du trafic aérien.

Je puis assurer M. Raymond que nous donnons la priorité à la consolidation de la plate-forme de Nice.

Je réponds à M. Kalinsky que le Gouvernement attache un intérêt particulier aux problèmes de nuisances. La transformation en redvance de la taxe parafiscale est motivée par un arrêt récent du tribunal des conflits.

Je confirme en outre que l'aide à l'insonorisation va être étendue autour d'Orly aux logements les plus exposés. Quant à la commission d'enquête, je vois mal ce qu'elle apporterait.

Le troisième grand chapitre concerne le domaine économique.

Il comprend des secteurs qui se portent bien, comme celui de la construction aéronautique civile. Malheureusement, il comprend aussi des secteurs en crise, comme ceux de la construction navale et des pêches maritimes.

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

Les crédits affectés au développement des programmes aéronautiques civils sont de 1 337 millions de francs en autorisations de programme.

Les deux actions prioritaires portent, bien entendu, comme en 1980, sur l'Airbus et le moteur C.F.M. 56 en raison des succès que connaissent ces deux programmes d'envergure internationale.

Pour l'Airbus, il s'agit de poursuivre le développement de la version A310 — à 210 ou 230 places — dont le premier vol est prévu pour mars 1982 et la certification pour début 1983.

Les crédits inscrits contribueront également au perfectionnement de la version A300, en particulier dans le domaine des systèmes électroniques de conduite de vol et dans celui des instruments de pilotage, toutes améliorations qui sont demandées par les compagnies clientes. Je souligne, à cet égard, qu'au 1^{er} novembre de cette année, trente-huit compagnies avaient passé des commandes ou pris des engagements pour 424 appareils.

M. Pierre Bas, au nom de la commission des finances, et M. Claude Labbé, pour la commission de la production et des échanges, se sont inquiétés des délais de livraison de l'Airbus.

Je puis les rassurer. Il y a eu quelques problèmes à cet égard. Mais ils ont pu être résolus cas par cas et nous avons pu satisfaire tous les nouveaux clients.

Certes, il s'agit de vendre. Mais, il faut vendre — et donc construire — un avion qui doit toujours rester de très haute qualité. C'est à cela que nos clients nous jugeront.

M. Marc Lauriol. Bien sûr !

M. le ministre des transports. Et la qualité exige une très grande rigueur qui s'accommode mal d'une précipitation excessive. Cela ne veut pas dire que nous ne faisons rien. La S.N.I.A.S. a elle seule effectué pour 270 millions de francs en 1979 et 460 millions de francs en 1980 d'investissements. Elle a augmenté son effectif de 400 personnes et a développé la sous-traitance qui concerne 3 000 personnes. Nous prenons donc les moyens pour faire face aux commandes mais avec le souci d'un accroissement des cadences, qui reste compatible avec la qualité du produit.

En ce qui concerne le C.F.M. 56...

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Une très belle réussite !

M. le ministre des transports. ... ce moteur a été préféré à ses concurrents par les deux plus grands exploitants civils et militaires du monde occidental : la compagnie aérienne United Airlines et l'armée de l'air américaine. Il a été, en outre, choisi par le premier constructeur d'avions, pour certains de ses projets de remotorisation. Si ces choix ne se traduisent pas encore aujourd'hui par des programmes lancés, ils constituent

cependant incontestablement des indications très favorables. La vente de 4 000 moteurs peut être considérée comme une perspective raisonnable.

Il y a là, je pense, matière à vous rassurer, monsieur Pierre Bas.

La dotation budgétaire prévue pour le C.F.M. 56, qui est de 418 millions de francs, permettra de poursuivre le développement de ce moteur qui a déjà fait l'objet de 500 commandes.

A côté de ces deux programmes, le budget de 1981 prévoit la poursuite de l'aide au secteur des hélicoptères, qui, je le souligne, a pu par sa compétence se hisser au deuxième rang mondial.

Enfin, comme en 1980, des crédits sont réservés aux fabricants d'équipements afin de leur permettre de poursuivre leurs programmes en cours.

Les débats de vos commissions ont aussi porté sur l'avenir de nos programmes et d'abord de nos élèves.

La profession de pilote de ligne compte actuellement quatre-vingt-neuf demandeurs d'emploi recensés, issus de la filière publique de formation des élèves pilotes de ligne dont le recrutement se trouve ainsi différé.

Deux facteurs expliquent cette situation : le retournement de conjoncture du transport aérien ; l'impossibilité de rééquiper la flotte d'Air France en avions moyens-courriers adaptés à la concurrence sur le réseau Europe.

La prévision est particulièrement difficile. Il n'est donc pas surprenant que le rythme de recrutement ne soit pas en permanence adapté à la demande.

Mon administration, tout à fait consciente du problème, s'efforce de pallier les inconvénients du système de formation de ces jeunes gens, promis à un avenir dont l'attrait reste très vivace une fois passée la période difficile qu'ils connaissent aujourd'hui.

S'agissant des programmes, nous poursuivons les études de base, destinées à étudier dans quelles conditions pourrait être lancé un avion nouveau. Ces études sont, pour l'essentiel, consacrées au projet d'avion de 130 à 160 places, à fuselage étroit, conçu avec le moteur C.F.M. 56. Elles sont coordonnées par Airbus industrie.

Sont également financés les travaux préliminaires effectués par la S.N.I.A.S., sur les projets dérivés de l'Airbus, c'est-à-dire une version allongée de l'A 300 et une version long-courrier de ce même appareil. Celle-ci reste toutefois à préciser.

La situation des marchés maritimes est bien différente. Le secteur de la construction navale reste caractérisé par une conjoncture médiocre du transport maritime mondial et par une concurrence acharnée entre les chantiers navals de tous les pays.

Il est indispensable de poursuivre le soutien de l'Etat à ce secteur en crise. La dotation globale sera cette année de 1 568 millions de francs.

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

Il est vrai que nous ne produisons plus de méthaniers ni de grands pétroliers dont nous nous étions fait une spécialité ; mais il n'y a plus pour l'instant de demande pour ce type de navire.

Nos chantiers se sont adaptés à l'évolution du marché et ils sont, je crois, bien placés pour construire des navires complexes tels que transbordeurs et paquebots de croisière.

Au cours des deux dernières années, 60 p. 100 des commandes des grands chantiers sont allées à l'exportation. Comment pourrait-on, dans ces conditions, parler d'abandon à la concurrence étrangère ?

J'ajoute que, depuis 1978, 1 500 emplois de diversification, dans des secteurs proches, ont été créés.

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

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

Dans le domaine de la flotte de commerce, l'année 1980 a vu l'achèvement du plan de développement couvrant la période du VII^e Plan.

Ce plan, bien que malmené par la crise mondiale des transports maritimes, a conduit à l'achat de plus de 100 navires neufs par les armateurs français. Il a permis de maintenir un taux de couverture de nos échanges extérieurs par voie maritime de l'ordre de 50 p. 100.

Une nouvelle aide à l'investissement a été établie et est inscrite au projet de budget pour 100 millions de francs d'autorisations de programme. Cette aide est attribuée aux entreprises dans la limite de 15 p. 100 du prix du navire et dans la mesure où elles s'engagent à renforcer leurs fonds propres d'un montant égal à celui de l'aide demandée à l'Etat.

M. Marc Lauriol. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Marc Lauriol. Sur ce sujet que je n'ai pas eu le temps de traiter, j'estime que vous avez parfaitement raison d'exiger que les armements privés réalisent un effort en fonds propres égal à celui que l'Etat leur consent : 15 p. 100 pour les navires neufs, 10 p. 100 pour les navires d'occasion.

Mais la Compagnie générale maritime manque cruellement de fonds propres puisque, actuellement, ses dettes à long terme représentent 98,50 p. 100 du montant de ses immobilisations. L'Etat ne fait donc pas pour sa compagnie ce qu'il exige des armements privés.

M. le ministre des transports. Je vous remercie, monsieur Lauriol, de cette précision qui, me semble-t-il, confirme le bien-fondé de l'orientation qui est choisie sur ce plan.

Je souhaite dans ce domaine que l'esprit d'ouverture et d'initiative imprègne le monde maritime. Le Gouvernement appuiera — je peux vous l'assurer, monsieur Rufenacht, monsieur Lauriol — les armateurs français dans les efforts qu'ils feront pour maintenir et développer leurs positions dans un domaine où la concurrence est de plus en plus vive. Les moyens financiers inscrits à ce budget témoignent, je crois, de notre détermination à cet égard.

Une des commissions s'est inquiétée par ailleurs du développement des pavillons de complaisance. La France vous le savez, a pris à ce sujet des initiatives importantes.

La C. N. U. C. E. D. examinera notamment au printemps prochain, et à notre demande, les mesures permettant de rapprocher les conditions d'exploitation des pavillons de complaisance de celles des pavillons nationaux.

J'en arrive aux pêches maritimes, sur lesquelles j'ai été longuement interrogé par les rapporteurs et par MM. Baudoin, d'Harcourt, Kergueris, Guerneur, Mauger, Dupilet, Bardol.

Les pêches maritimes françaises subissent une crise, une crise grave. C'est une crise française ; mais c'est aussi une crise européenne et je dirai même mondiale : n'est-il pas frappant que la production mondiale plafonne depuis plusieurs années juste au-dessus de 70 millions de tonnes ?

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

La crise, c'est aussi un problème d'augmentation massive des dépenses d'exploitation.

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

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

Premièrement, il faut organiser et défendre l'accès à la ressource. C'est bien entendu le problème majeur de la politique communautaire des pêches. Dans la négociation européenne — finale, je l'espère, puisqu'elle devrait se terminer le 31 décembre — je me suis fixé trois principes qui guideront ma position : d'abord, la priorité à la pêche pour la consommation humaine

par rapport à la pêche aux fins de production industrielle de farine; ensuite, le refus de voir un pêcheur exclu de la pêche d'une espèce déterminée ou d'une zone déterminée dès lors qu'il s'agit d'une pêche ou d'une zone de pêche traditionnelle; enfin, la répartition équitable des sacrifices, pour compenser les pertes que certains Etats membres ont connues dans les pays tiers.

Je défendrai fermement les positions affichées par le Gouvernement français dans le memorandum adressé à la Communauté au début du mois de septembre. J'ai conscience que cela constitue pour nos pêches nationales un enjeu essentiel et je tiens à dire avec fermeté que les propositions qui se trouveront sur la table du conseil de ministres de l'automne prochain à Bruxelles ne peuvent en aucun cas recueillir notre accord.

M. Marc Laoriot. Très bien !

M. le ministre des transports. A côté de cet accord, qui concerne les eaux européennes, nous recherchons tous les moyens qui peuvent garantir ailleurs nos droits de pêche.

C'est ainsi que nous venons d'obtenir du gouvernement canadien, après de difficiles discussions, la reconnaissance de la stabilité d'accès à la ressource pour nos grands chalutiers dans le golfe du Saint-Laurent, et cela jusqu'en 1986, et même au-delà de cette date pour les navires de Saint-Pierre-et-Miquelon, comme l'a justement souligné tout à l'heure M. Plantegenest.

Nous aidons aussi les opérations d'investissements mixtes à l'étranger qui facilitent le redéploiement de nos armements, par exemple au Mexique, dans les pays africains. Nous suivons de très près et nous encourageons les pêches expérimentales dans les zones sous souveraineté française : les îles Kerguelen, monsieur Lagourgue, conformément à votre souhait, et dans le Pacifique aussi.

Deuxième action : rechercher toutes les économies d'exploitation pour tenir compte de l'augmentation des charges entraînée par la hausse du carburant.

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

L'Etat peut aider à la modernisation de notre outil de production. Un concours pour la réalisation de navires de pêche économiques et performants a été lancé cette année. L'aide de l'Etat favorise, en particulier, la modernisation des navires artisanaux : la construction de cent navires de cette catégorie sera lancée cette année.

Troisième action : valoriser les recettes d'exploitation en soutenant les prix à la production.

C'est tout le vaste problème des circuits commerciaux et de l'organisation des marchés. Il faut faire en sorte que la part revenant aux producteurs augmente relativement par rapport à celle revenant aux circuits intermédiaires.

Le 26 août dernier, ont été mises en place des commissions régionales pour examiner ces problèmes de circuits de commercialisation. Les résultats des travaux devraient nous parvenir le 15 décembre et des décisions seront prises d'ici à la fin de l'année.

En même temps, je proposerai une réforme du F. I. O. M. allant dans le sens de la clarification des actions de cet organisme, de la décentralisation de son pouvoir de décision, de l'allègement et de l'accélération des procédures. Je réponds ainsi aux soucis qu'ont exprimés M. Guernier et M. Kerguelis.

Voilà les actions structurelles, fondamentales qui sont de nature à garantir la survie des pêches maritimes françaises. A côté de ces mesures, l'augmentation de l'aide au carburant n'aurait constitué qu'un palliatif occultant les vrais problèmes.

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

Soyez assurés que je m'attache particulièrement au problème des pêches maritimes. Les visites que j'effectue dans les ports — et je serai, monsieur Dupilet, prochainement à Boulogne...

M. Claude Wilquin. Et à Etaples ?

M. le ministre des transports. ...et à Etaples ! — sont pour moi l'occasion de bien mesurer les situations. Et cela par des contacts directs avec tous les intéressés, contacts auxquels, monsieur Guernier, vous êtes à juste titre attaché.

Pour surmonter cette crise sérieuse, il faut que chacun ait conscience de ses responsabilités et sache les prendre. Les difficultés fondamentales ne seront pas surmontées si les pêcheurs

ne s'organisent pas et ne s'adaptent pas aux nouvelles conditions d'exploitation. L'aide de l'Etat n'aura son plein effet que si cet effort d'organisation et d'adaptation est déjà bien opéré.

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

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

Enfin, une vigoureuse impulsion sera donnée, monsieur Kerguelis, à la conchyliculture et à l'aquaculture qui peuvent, sur l'ensemble du littoral, apporter un élément essentiel à la vie économique.

M. Denvers s'est interrogé sur les statistiques de l'emploi dans le secteur des pêches maritimes et sur la possibilité de mettre en place un organisme spécialisé central.

Dans un marché aussi parcellisé et dominé, de surcroît, par des entreprises artisanales n'employant que quelques marins, le coût de l'instauration d'un service statistique centralisé serait probablement disproportionné par rapport aux avantages qu'il pourrait apporter. L'intérêt d'un tel service n'apparaît donc pas avec évidence, mais c'est une idée qui mérite d'être étudiée à fond.

Avant de quitter le domaine maritime, j'évoquerai deux problèmes — de nature fort différente — qui ont préoccupé vos commissions : les pensions des marins, la situation de l'association de gérance des écoles d'apprentissage maritime.

La revalorisation des pensions des marins a été notamment demandée par M. Rufenacht, M. Denvers et M. Duroméa. Le Gouvernement a entrepris depuis plusieurs années un effort important dans le sens d'une meilleure justice sociale et ses préoccupations rejoignent les vôtres. Les marins ne seront pas oubliés et je puis vous assurer qu'une revalorisation de 4 p. 100 des salaires forfaitaires des cinq plus basses catégories interviendra à compter du 1^{er} janvier prochain.

Cette décision constitue un témoignage de notre solidarité à l'égard des marins et de leurs ayants droit. Cette mesure intervient en effet 44 800 bénéficiaires dont 20 000 veuves et orphelins. Elle va dans le sens demandé par les rapporteurs et correspond à la première priorité qui a été formulée par les représentants des syndicats et ceux des pensionnés. Le problème des retraites est un problème difficile auquel je continuerai à porter un intérêt personnel.

Le Gouvernement a également décidé de régler, dans le sens souhaité par de nombreux orateurs de cette assemblée au cours des précédents débats budgétaires, deux questions qui intéressent le régime de retraites des marins. Il s'agit, d'une part, du droit ouvert aux marins qui n'ont pas accompli quinze ans de service, d'obtenir néanmoins une pension dans le cadre d'une procédure de « proratisation interne » et, d'autre part, de la possibilité pour ceux qui ont cotisé à l'E.N.I.M. avant le 1^{er} juillet 1930 — date d'établissement des assurances sociales — et qui n'ont pas obtenu de pension de ce régime particulier, faute de service suffisant, de ne pas perdre les droits issus de ces cotisations. Cette dernière mesure intéresse à elle seule plus de 15 000 retraités et ayants droit.

Ces dernières années, la situation financière de l'A.G.E.A.M. — association de gérance des écoles d'apprentissage maritime — s'était, vous le savez, fortement dégradée. Récemment, l'association a pris les mesures nécessaires pour redresser la situation en spécialisant davantage les écoles et en comprimant certains frais généraux trop élevés.

Compte tenu de ces mesures, qui représentent un effort, et d'une aide exceptionnelle de 2 millions de francs, prévue au prochain collectif, les budgets de 1980 et de 1981 de l'A.G.E.A.M. seront en équilibre.

J'en ai maintenant terminé avec les domaines économiques. J'aborde le dernier chapitre, celui des entreprises publiques.

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

Un peu plus de 24 milliards de francs y sont consacrés. A eux seuls, ces crédits représentent 60 p. 100 du projet de budget pour 1981 : c'est dire leur importance.

Vous connaissez leurs destinations : essentiellement S.N.C.F., R.A.T.P., Air France, Air Inter, C.G.M., et la desserte maritime et aérienne de la Corse.

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

Pour le réseau principal, le ministère des transports apportera une contribution de 18 813 millions de francs, dont 8,5 milliards au titre des retraites. Cette contribution constitue la traduction budgétaire du contrat d'entreprise signé en 1979.

Des compensations ont été réévaluées : c'est le cas de la contribution aux charges d'infrastructures. En revanche, la subvention forfaitaire d'équilibre est en baisse conformément au contrat d'entreprise. Globalement — hors charges de retraites — les concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F. progressent faiblement.

Je comprends cependant les préoccupations de M. Cornet et de M. Forgues. Le tassement du trafic constaté ces derniers mois, notamment à cause de l'évolution des activités de la sidérurgie, risque de compromettre les objectifs qui avaient été fixés à la S.N.C.F. et de déséquilibrer ses résultats.

On ne peut cependant soutenir, monsieur Forgues, que la politique du Gouvernement tend à privilégier le transport par route par rapport au transport par fer. Il n'en est rien. En fait, les divers modes de transport sont davantage complémentaires que concurrents et il s'agit d'apporter chaque fois à un problème de transport la solution la plus appropriée du point de vue du service, du coût et des économies d'énergie.

Plusieurs orateurs se sont élevés contre la fermeture de lignes omnibus de la S.N.C.F. Je voudrais d'abord faire remarquer que ces fermetures ont été peu nombreuses, et que, dans la plupart des cas, il ne s'est pas agi de la suppression d'un service mais d'un transfert sur route favorable aux économies d'énergie et s'accompagnant d'une amélioration des fréquences. D'ailleurs, cela s'est fait souvent avec l'accord des collectivités locales ou des établissements publics régionaux concernés qui ont bénéficié des économies ainsi réalisées dans le financement des services omnibus. Je puis vous donner l'assurance que je tiendrai dans ce domaine à ce qu'une concertation étroite précède toujours les décisions.

Mais si la S.N.C.F. transfère sur route certaines lignes par trop déficitaires, elle procède aussi à des améliorations. Ainsi que M. Godfrain l'a indiqué, la S. N. C. F. a déjà fait beaucoup, par exemple pour la desserte du département de l'Aveyron.

Le contrat d'entreprise de la S.N.C.F. ne couvre pas la banlieue. Comme vous le savez, une nouvelle répartition des responsabilités entre l'Etat et la région en matière de transports en commun devait intervenir au 1^{er} janvier 1980. Devant la difficulté de mettre au point une solution et à la demande des élus, le Gouvernement a reconduit pour deux années le régime actuel. C'est ce qui explique l'augmentation de la contribution budgétaire à la R.A.T.P. qui de 1980 à 1981 s'accroît de 405 millions de francs.

Ce délai permet de poursuivre l'assainissement financier des transports de la région parisienne, comme le souhaite votre commission des finances. J'indique, à cet égard, que les augmentations de tarifs intervenues ont, en l'espace de deux ans, fait passer la part de l'usager de 33,5 à 36,5 p. 100 des dépenses.

J'en arrive maintenant aux entreprises de transport aérien, et à Air France tout d'abord.

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

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

Deux facteurs ont concouru à cette dégradation : le renchérissement du pétrole, mais aussi, et peut-être surtout, la politique libérale pratiquée par les autorités américaines sous le nom « déréglementation » et qu'évoquait M. Pierre Bas.

Cette politique, que nous n'avons jamais faite nôtre, se révèle désastreuse pour le transport régulier, mais aussi pour certaines des compagnies charters.

C'est donc tout le système du transport aérien qui est ébranlé.

Nous sommes opposés aux excès d'une telle politique de « déréglementation » qui est en réalité une politique de désorganisation générale, et je pense que cela devrait rassurer M. Labbé. Nous continuerons à mettre en garde nos partenaires européens contre les effets qu'elle pourrait avoir dans l'Europe des Neuf. Il ne saurait, de toute façon, être question d'appliquer en France un tel système.

Dans ce contexte international difficile, il convient naturellement qu'Air France ne soit pas pénalisée par les sujétions propres à son statut. C'est pourquoi le contrat d'entreprise prévoit les compensations nécessaires.

En 1981, le projet de budget prévoit 278 millions de francs qui ne concernent plus que les charges relatives à l'exploitation des Concorde.

Pour répondre à une observation de la commission des finances, je précise que la mise en service au printemps 1982 de la seconde aérogare de l'aéroport Charles-de-Gaulle permettra de réorganiser la répartition actuelle des compagnies entre Orly et Charles-de-Gaulle.

Orly-Ouest sera alors fermé au trafic international. Cette fermeture entraînera, en particulier, le transfert des compagnies étrangères qui y sont actuellement implantées sur l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Les problèmes qui peuvent actuellement se poser trouveront donc leur solution dans le cadre de ce réaménagement.

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

La commission des finances et M. Labbé se sont interrogés sur les structures du transport aérien intérieur.

Les compagnies aériennes régulières françaises sont et doivent demeurer complémentaires les unes par rapport aux autres.

Les difficultés chroniques des compagnies régionales sont dues à la faiblesse de leurs fonds propres. Ces entreprises devront donc se consolider en améliorant, d'une part, leur structure financière, d'autre part, leurs réseaux par l'apport des lignes qu'Air Inter n'exploiterait plus.

La convention liant l'Etat à Air Inter se termine à la fin de cette année. Nous n'avons pas jugé souhaitable d'établir de nouveau une convention, mais plutôt de faire rentrer la compagnie intérieure dans le régime de droit commun, ce qui signifie : un arrêté d'autorisation définissant à la fois le réseau et la durée des droits de la compagnie.

Enfin, monsieur Lagourgue et monsieur Fontaine, je reconnais que les efforts devront être poursuivis pour que les liaisons avec les départements et territoires d'outre-mer, et particulièrement avec la Réunion, soient assurées dans les meilleures conditions possibles pour les usagers, sans pour autant mettre en difficulté l'équilibre économique de ces lignes.

Le Gouvernement poursuivra cette action avec détermination, et je note, à cet égard, que les efforts déjà consentis par les compagnies permettent aujourd'hui de pratiquer des tarifs qui se comparent très favorablement aux tarifs internationaux les plus bas.

Je dirai, pour terminer ce chapitre, un mot des aéroclubs en faveur desquels je suis prêt à faire un effort supplémentaire, car je suis d'accord avec M. Labbé pour reconnaître le rôle de ces aéroclubs qui suscitent des vocations.

Quant à l'I. T. A. — l'Institut du transport aérien — sur lequel M. Pierre Bas et M. Raymond m'ont interrogé, le Gouvernement est prêt à le soutenir, mais il faut que cet organisme fasse, de son côté, un effort de réorganisation.

J'évoquerai une dernière entreprise publique, la C. G. M., dont parlait tout à l'heure M. Lauriol.

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

L'Etat, pour sa part, a apporté à la compagnie une dotation en capital lui permettant de rétablir sa balance — 430 millions de francs financés en 1979 et 1980. Il apporte par ailleurs une contribution aux charges essentielles supportées par la compagnie au titre du passé. Le projet de budget de 1981 comprend à ce titre une dotation de 97,5 millions de francs. Celle-ci compense un déficit de la caisse de retraite du personnel sédentaire ainsi que la plus grande partie du coût des départs anticipés. Il est exact que le redressement financier de la compagnie est plus lent que prévu et les mauvais résultats obtenus sont un sujet de préoccupation pour le ministère des transports. La C. G. M. est une entreprise nationale du secteur concurrentiel ; l'équilibre de son exploitation est un objectif qu'elle doit atteindre.

J'en viens à la desserte aérienne et maritime de la Corse.

Monsieur Bozzi, vous le savez, j'ai tenu à présider personnellement avant-hier la réunion du conseil technique et financier de gestion, qui rassemble les représentants de la Corse et ceux des ministères concernés. Je sais, et j'ai mieux compris encore, au cours de cette réunion, les caractéristiques tout à fait spécifiques des besoins de liaisons, notamment aériennes, entre la Corse et le continent.

Le Gouvernement a tenu à marquer l'importance qu'il attache à ce problème, en tirant les conséquences de l'important programme d'investissements mis en œuvre dans le domaine maritime et en s'engageant, de façon marquée et concrète, dans l'amélioration des transports aériens.

Je suis heureux de constater que la dernière réunion du conseil de gestion de la desserte me permettra de franchir une nouvelle étape et de mettre prochainement en œuvre de nouvelles améliorations tarifaires sur le transport aérien de bord à bord.

En définitive, 407 millions de francs sont prévus en 1981, soit une augmentation importante de la dotation par rapport à 1980. Cela montre bien la volonté du Gouvernement de tenir ses engagements à l'égard de la Corse.

S'agissant des liaisons maritimes avec l'Italie, j'ai décidé de soumettre ce problème au conseil de gestion, conformément à son souhait.

Quant aux économies d'énergie elles constituent une préoccupation constante du Gouvernement, puisque c'est un des principaux moyens pour réduire le coût de notre facture pétrolière. Ce souci des économies d'énergie imprègne chacun des aspects du budget de 1981, et vous me permettrez donc de ne pas entrer, à cette heure, dans les détails.

Je conclus.

Ce budget est, certes, un budget strict, comme il convient dans la situation actuelle. Je crois cependant pouvoir affirmer qu'il répond à nos besoins et satisfait nos objectifs prioritaires en matière de transport.

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

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

Cette volonté rejoint, j'en suis convaincu, les préoccupations de la très grande majorité des parlementaires et des Français.

C'est pourquoi je vous demande d'adopter tout à l'heure les différents titres de ce budget. *(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-deux heures, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1981, n° 1933 (rapport n° 1976 de M. Fernand Icart, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Transports et article 36 (suite) :

Section commune, transports terrestres :

Annexe n° 41. — M. Pierre Cornet, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XIX, de M. Pierre Forgues, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aviation civile et météorologie :

Annexe n° 42. — M. Pierre Bas, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XX, de M. Claude Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges.

Marine marchande :

Annexe n° 43. — M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XXI, de M. André Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges.

Transports : routes, ports et voies navigables :

Annexe n° 44. — M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XXII (Routes), de M. Alain Chénard, tome XXIII (Ports et voies navigables), de M. Jean Valleix, au nom de la commission de la production et des échanges.

Article 36.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures quinze.)

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

LOUIS JEAN.