

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

6^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

(64^e SEANCE)

COMpte RENDU INTEGRAL

3^e Séance du Samedi 15 Novembre 1980.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. LUCIEN VILLA

1. — Loi de finances pour 1981 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3987).

Transports (suite).

Réponses de M. Hoeffel, ministre des transports, aux questions de :

MM. Hardy, Alain Gérard, Jean Bernard, Evin, Claude Wilquin, Evin, Monfrals, Colombier, Nungesser, Cousté, Evin, Le Drian, Laborde, Gilbert Gantier, Guerneur, Pierre Lagorce, Le Drian, Nucci, Aurillac, Xavier Deniau, Malvy, Weisenborn, Bord, Lancien.

Etat B.

Titre III (p. 4003).

Amendement n° 210 de M. Le Drian : MM. Le Drian, Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre. — Retrait.

Amendement n° 218 de M. Le Drian : MM. Le Drian, Cornet, rapporteur spécial ; le ministre. — Retrait.

Adoption du titre III.

Titre IV. — Adoption (p. 4004).

Etat C.

Titre V (p. 4004).

Amendement n° 211 de M. Le Drian : MM. Le Drian, Cornet, rapporteur spécial ; le ministre. — Retrait.

Amendement n° 93 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 189 corrigé de la commission de la production : MM. le ministre, Chénard, rapporteur pour avis de la commission de la production ; de Malgret, rapporteur spécial de la commission des finances ; Canacos. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Amendement n° 187 de la commission de la production : MM. Valleix, rapporteur pour avis de la commission de la production ; de Malgret, rapporteur spécial ; le ministre. — Retrait.

Adoption du titre V.

Titre VI (p. 4007).

Amendement n° 217 de M. Kalinsky : MM. Kalinsky, Cornet, rapporteur spécial ; le ministre. — Retrait.

Adoption du titre VI.

Etat D.

Titre III. — Adoption (p. 4008).

Article 36 (p. 4008).

Amendements de suppression n° 20 de la commission des finances et 170 de la commission de la production : MM. de Malgret, rapporteur spécial ; Chénard, rapporteur pour avis ; le ministre, Nucci, Canacos. — Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article 36.

Après l'article 46 (p. 4009).

Amendement n° 209 de M. Evin : MM. Evin, Cornet, rapporteur spécial ; le ministre. — Retrait.

Amendement n° 212 de M. Nucci : MM. Nucci, Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre. — Retrait.

Amendement n° 213 de M. Evin : MM. Evin, de Malgret, rapporteur spécial ; le ministre. — Retrait.

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

2. — Ordre du jour (p. 4012).

PRÉSIDENCE DE M. LUCIEN VILLA,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt-deux heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1981
(DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1981 (n° 1933, 1976).

TRANSPORTS (suite).

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

Nous en arrivons maintenant aux questions.

Je rappelle que les groupes interviennent à tour de rôle par période de quinze minutes, questions et réponses comprises, jusqu'à épuisement de leurs questions.

Mes chers collègues, je vous rappelle que l'intervenant dispose de deux minutes pour poser sa question ; je demande à chacun de respecter ce délai, afin que nous puissions terminer la séance de ce soir dans de bonnes conditions.

Pour le groupe du rassemblement pour la République, la parole est à M. Hardy.

M. Francis Hardy. Je tiens d'abord à vous indiquer, monsieur le ministre des transports, que M. Arnaud Lepercq, député de la Vienne, partage les préoccupations que j'exprimerai dans cette question.

La route Paris—Bordeaux—Hendaye constitue, avec l'axe rhodanien, l'une des grandes voies d'échanges nord—sud du territoire français. Elle supporte actuellement, dans la région Poitou-Charentes, un trafic journalier de 13 000 à 15 000 voitures suivant les sections.

Entre 1974 et 1979, alors qu'au niveau national le trafic sur route nationale a augmenté de 3 p. 100 par an en moyenne, cette augmentation a été respectivement de plus de 7 p. 100 par an entre Poitiers et Angoulême, et de 9 p. 100 par an au Sud d'Angoulême.

Enfin, malgré la mise en service en 1981 de l'autoroute A 10, on peut être assuré que de très nombreux véhicules continueront à emprunter la nationale 10. L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le Marché commun et l'amélioration du réseau routier en Aquitaine à l'occasion du plan du grand Sud-Ouest seront autant d'éléments susceptibles d'accélérer l'augmentation du trafic concernant notre région.

C'est dire que l'amélioration de cet axe nord-sud, axe principal de la région Poitou-Charentes, devrait figurer parmi les objectifs prioritaires de votre département ministériel.

La route nationale 10 est un élément indispensable de l'aménagement du territoire, car elle assure le désenclavement, vers le nord et le centre de la France, de la région Aquitaine, et elle ne doit pas, à ce titre, constituer une césure dans le réseau national.

Mais elle est aussi, et surtout, indispensable à l'aménagement du territoire régional, parce qu'elle assure le désenclavement de la Charente, restée à l'écart de l'autoroute A 10, et plus particulièrement de l'agglomération d'Angoulême.

Lorsque le tracé de l'autoroute A 10 — par Niort, Saintes et Bordeaux — tracé qui évite la Charente, a été définitivement arrêté, les Charentais se sont ralliés à l'intérêt régional, mais seulement après avoir recherché et obtenu certaines promesses permettant de concilier au mieux l'intérêt régional et l'intérêt départemental.

Parmi ces promesses, je relèverai celle qui a été faite, le 4 juin 1973, par M. Olivier Guichard, alors ministre de l'équipement, et le 19 juillet 1973, par M. Michel Pèze, directeur des routes, et qui consiste à porter la nationale 10 à deux fois deux voies avec terre-plein central muni de glissières de sécurité, entre Poitiers et Angoulême avant 1978, et entre Angoulême et Bordeaux vers 1980.

Cet engagement a, depuis, été confirmé à maintes reprises par les plus hauts responsables en la matière ; par M. Galley le 17 juillet 1976, par M. Fourcade le 22 avril 1977, par M. Barre le 11 juillet 1977, par M. Le Theule le 6 juin 1980.

Or, si un certain nombre d'opérations ont été réalisées depuis 1973, nous sommes, en cette fin de l'année 1980, encore bien loin de la réalisation complète à deux fois deux voies.

Sur les 108 kilomètres entre Poitiers et la sortie Sud d'Angoulême, 46 kilomètres seulement ont été aménagés pour un investissement de 147 millions de francs.

Sur les 68 kilomètres au Sud d'Angoulême, jusqu'à l'entrée en Aquitaine, 25 kilomètres de crèneaux à trois voies ont pu être réalisés, grâce notamment à la participation de l'établissement public régional. Il reste encore à réaliser des déviations autour des principales agglomérations et à aménager 33 kilomètres de chaussée encore à deux voies.

M. le président. Venez-en à votre question, mon cher collègue.

M. Francis Hardy. Je ne présenterai pas ma seconde question, monsieur le président ; je dispose donc encore d'un peu de temps. Au demeurant, je suis resté ici toute la journée...

M. le président. Je vous prie d'abréger votre exposé.

M. Francis Hardy. Me reprocher de dépasser mon temps de parole d'une minute, alors que ma question est d'une telle importance, c'est tout de même extraordinaire !

M. le président. Ce n'est pas la présidence qui impose ce délai de deux minutes, c'est la procédure.

M. Francis Hardy. Je le répète : j'abandonne ma seconde question pour ne traiter que la première, la plus importante. Je poursuis donc.

L'achèvement de l'aménagement de la route nationale n° 10 entre Poitiers et l'Aquitaine coûterait aujourd'hui environ 900 millions de francs, dont 520 millions pour l'achèvement de la mise à deux fois deux voies entre Poitiers et Angoulême et 350 millions pour la réalisation d'un certain nombre de déviations indispensables, parmi lesquelles celle de La Couronne, de Barbezieux — dont on entend parler très largement l'été — de Chevanceaux et de Montlieu-la-Garde.

L'effort consenti par l'Etat au cours du VII^e Plan a été de l'ordre de 26 millions de francs par an ; il est donc sans commune mesure avec les besoins restant à satisfaire.

C'est pourquoi il me semble raisonnable, monsieur le ministre, de vous demander de faire en sorte qu'au minimum l'Etat s'en tienne aux engagements ministériels précis pris en 1977, qui impliqueraient un effort de 60 millions de francs par an au bénéfice de la route nationale n° 10 pendant les cinq prochaines années.

Vous devez savoir, monsieur le ministre, que tant que ce problème routier n'aura pas trouvé de solution, une très lourde hypothèque pèsera sur le développement économique de la région Poitou-Charentes en général, et sur les départements de la Vienne et — surtout — de la Charente, que ne traverse pas l'autoroute A 10.

Je vous demande donc ce que vous entendez faire pour débloquer cette situation et obtenir l'accélération de la mise à quatre voies de la route nationale n° 10, ce qui, au rythme actuel des autorisations de programme, prendrait encore vingt ans, alors que c'est une priorité vitale pour mon département et pour le Poitou-Charentes dans son ensemble.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. Daniel Hoeffel, ministre des transports. Monsieur le député, l'intérêt que vous portez à l'élargissement de l'axe Poitiers—Angoulême—Bordeaux est parfaitement justifié.

En ce qui concerne le tronçon Poitiers—Angoulême, la mise à deux fois deux voies progressive de la route nationale n° 10 est d'ores et déjà réalisée sur près de la moitié du tronçon. Elle sera poursuivie en 1981, je puis vous en donner l'assurance, par l'engagement de la déviation des Nègres.

En ce qui concerne le tronçon Angoulême—Bordeaux, l'amélioration a été entreprise, vous le savez, dans le cadre du contrat Etat-région. Je précise à ce propos que l'importante déviation de La Couronne, engagée cette année, sera poursuivie en 1981.

Par ailleurs, la mise au point du projet de déviation de Barbezieux sera entreprise.

M. Francis Hardy. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Ces différentes mesures témoignent de ma volonté de prendre en considération la nécessité de la concrétisation de cet axe.

M. le président. La parole est à M. Alain Gérard.

M. Alain Gérard. Monsieur le président, monsieur le ministre, comme toute activité économique, la pêche doit résoudre deux types de problèmes : d'une part les problèmes de production et, d'autre part, les problèmes de commercialisation.

Ma première question concerne la production.

Monsieur le ministre, ce serait faire preuve de mauvaise foi que d'ignorer l'effort fait par le Gouvernement pour améliorer l'outil de production. C'est là une priorité essentielle, dites-vous, qui justifie le maintien en francs constants de l'aide aux investissements.

Permettez-moi de chercher à vous convaincre, par trois arguments, qu'il faudrait non pas un maintien mais une augmentation de l'aide.

Le progrès technique important, tant au niveau de l'efficacité en pêche qu'au niveau des économies d'énergie, devrait être concrétisé.

Passons, si vous le voulez bien, de la recherche à l'innovation.

Actuellement, de nombreux jeunes patrons arrivent à l'âge requis pour commander. Donnons-leur un équipement de départ efficace.

Les problèmes de recrutement, enfin, ne se posent plus en cette période de sous-emploi.

Ne pourrait-on, sans diminuer le nombre de bateaux subventionnés, faire passer le taux maximum des subventions de l'Etat à un niveau tel qu'ajouté à l'aide des départements il atteigne les 25 p. 100 ?

Les prêts du F. D. E. S. passent de 100 à 120 millions de francs, c'est vrai. Ce niveau correspond-il, cependant, aux besoins d'une flottille qui, au Guilvinec et à Lesconil par exemple, a une moyenne d'âge de plus de quinze ans ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Je vous répondrai, monsieur le député, sur les deux aspects que vous avez évoqués et tout d'abord sur le taux des subventions.

Le taux maximum des subventions de l'Etat pour la construction des navires de pêche artisanale est de 20 p. 100 et le bénéfice de ce taux-plafond est réservé aux jeunes patrons. Pour les autres, le maximum est de 15 p. 100. Or, avec les aides locales, les subventions de l'Etat peuvent être majorées de 5 p. 100. Ainsi, les jeunes patrons peuvent facilement obtenir des taux de 25 p. 100.

Quant au deuxième aspect de votre question, les prêts participatifs, je puis vous rassurer. Il n'existe pas de difficulté qui empêche d'étendre au secteur des pêches maritimes le système qui existe depuis peu pour d'autres secteurs des prêts participatifs privés, avec une contrepartie garantie partagée entre la profession et l'Etat.

J'ai le plaisir d'annoncer que le mouvement coopératif vient de créer une société de caution mutuelle pour les pêches maritimes et que l'agrément officiel lui a été donné au début de cette semaine. De plus, dans très peu de temps, le conseil de gestion du F. I. O. M. sera appelé à délibérer sur les modalités d'octroi de la garantie du F. I. O. M. aux prêts participatifs cautionnés de la nouvelle société. Ainsi, le dispositif en question pourra fonctionner avant la fin de cette année.

M. le président. La parole est à M. Alain Gérard, pour une seconde question.

M. Alain Gérard. M. le ministre a répondu par avance à mes préoccupations en ce qui concerne les prêts participatifs, et je l'en remercie.

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

M. Jean Bernard. Monsieur le ministre, la route nationale n° 4 qui assure la liaison entre Paris et Strasbourg reste, malgré la réalisation de l'autoroute A4, une voie de transit très fréquentée et une liaison routière d'intérêt national et international. Elle permet notamment de joindre la capitale et le Sud de la Lorraine.

Les comptages de trafic effectués ces dernières années prouvent que sa fréquentation, surtout par les poids lourds, est en constante augmentation. Des aménagements ont été réalisés durant ces dernières années. Ils avaient pour objectif de rendre cette voie plus pratique et surtout d'améliorer sa sécurité. Cependant, les améliorations ponctuelles ne suffisent pas pour atteindre cet objectif. A l'évidence, celles-ci ne sont pas à la mesure des difficultés rencontrées par les usagers.

D'ailleurs les assemblées régionales de Lorraine et de Champagne-Ardenne sont particulièrement sensibles à ce problème dont la solution apparaît vitale pour leur développement et leur économie. Elles ont, en outre, le souci d'assurer la sécurité de nos concitoyens.

En Lorraine, des aménagements importants de cette voie sont prévus et, je crois, en cours. Dans un souci de cohérence et de continuité d'itinéraire, pourrait-il être envisagé d'aménager la route nationale n° 4 dans la traversée du département de la Marne, notamment entre les villes de Sézanne et de Vitry-le-François, y compris la déviation de cette ville, qui reste la dernière entre Paris et Nancy à supporter une circulation de transit intense ?

Certes, je le comprends fort bien, les impératifs budgétaires imposeraient l'établissement d'un calendrier de réalisation. Mais cet engagement sur un programme permettrait à notre assemblée régionale de définir et de moduler d'éventuelles interventions financières.

L'intérêt que je vous demande de porter à cette question, monsieur le ministre, serait garant de votre volonté de prendre enfin en compte la promesse faite par l'un de vos prédécesseurs, que je me permets de rappeler : « La mise à quatre voies de la route nationale n° 4 sera réalisée simultanément avec la construction de l'autoroute A4. » C'était-il y a une dizaine d'années.

De votre réponse à cette question dépend, monsieur le ministre, ma décision quant à l'approbation du projet de budget que vous nous présentez aujourd'hui. (*Exclamations sur les bancs des socialistes.*)

M. Claude Evin. Chantage !

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez, à juste titre, mis l'accent sur un axe routier important, pas seulement pour la région Champagne-Ardenne, mais aussi pour un certain nombre de régions qui la bordent à l'Ouest, à l'Est et à l'extrême Est.

La modernisation de la R.N. 4 dans la région Champagne-Ardenne s'est poursuivie au cours des dernières années, vous le savez, avec le concours de l'établissement public régional. Je suis disposé à poursuivre cette politique et je suis en mesure de vous annoncer que, dès 1981, la déviation de Sézanne pourra être mise à deux fois deux voies sur la totalité de sa longueur.

M. Claude Wilquin. Sézanne est ouverte ! Il va voter ! (*Sourires.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jagoret.

M. Claude Evin. Monsieur le président, je remplace M. Jagoret.

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

M. Claude Evin. M. Jagoret ayant eu quelques problèmes de transport, il a dû rejoindre sa circonscription plus tôt que prévu ; il m'a donc demandé de présenter sa question.

Monsieur le ministre, il y a bientôt un an, votre prédécesseur s'engageait, à la tribune du Sénat, à augmenter la dotation prévue par la Société nationale de sauvetage en mer, afin de lui assurer dans l'avenir une valeur constante.

Qu'en est-il aujourd'hui dans les faits ? Vous avez annoncé dans votre exposé général, monsieur le ministre, que vous preniez un engagement à l'intérieur de votre budget.

Les arguments développés par M. Jagoret ne pouvaient en tenir compte. Je m'efforcerai cependant de démontrer que votre décision n'est pas suffisante pour la Société nationale de sauvetage en mer.

La subvention de fonctionnement est accrue de 213 800 francs, soit une augmentation de 8,16 p. 100. Cela représente en pouvoir d'achat une perte d'environ 5 p. 100. Nous sommes bien loin des engagements de l'an passé ! Quant à la subvention d'équipement, elle a diminué de 1 100 000 francs, soit 20 p. 100 de moins en francs courants ou à peu près un tiers de moins en francs constants. Où sont les promesses d'autant ?

Je le répète, quelques promesses que vous avez faites tout à l'heure à la tribune de notre assemblée, elles ne sauraient en tout état de cause être suffisantes eu égard aux besoins du sauvetage en mer et surtout eu égard au bénévolat auquel nous devons faire appel.

Aucune commande de canot ou de vedette ne pourra être lancée en 1981 et l'obligation du Gouvernement d'assurer la sauvegarde de vies humaines sur nos côtes, conformément à la convention internationale de 1974, risque de ne pouvoir être satisfaite.

La société de sauvetage en mer assure en fait un service public, et ce avec un budget dérisoire, cinq fois inférieur à celui de son homologue anglais qui arme une flotte d'importance comparable. Elle y parvient grâce au dévouement quotidien et sans faille de plus de trois mille bénévoles qui ont, l'année dernière, sauvé des centaines de personnes et plusieurs milliers de bateaux.

Monsieur le ministre, est-il raisonnable, est-il convenable, est-il acceptable de faire des économies dans ce domaine où vous ne prenez aucun risque, car — et vous le savez bien — même avec des moyens réduits, même avec un équipement insuffisant ou dépassé, les sauveteurs volontaires interviendront en prenant des risques accrus, pour sauver des vies humaines et des bateaux ? Est-il digne de notre pays, pour tenter d'équilibrer un budget, de spéculer sur le dévouement et l'esprit de sacrifice de nos gens de mer ? (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, je sais l'intérêt que M. Jagoret porte à la société nationale de sauvetage en mer, et je tiens, à mon tour, à rendre hommage au dévouement de ceux qui, tout au long de l'année et souvent dans des circonstances difficiles, se mettent au service du prochain pour sauver des vies humaines.

Dans ces conditions, il m'a paru indispensable de revoir la dotation budgétaire prévue pour cette société. Le crédit supplémentaire d'un million et demi de francs que je m'engage à lui apporter mettra sa dotation au niveau de l'année dernière, y compris le complément promis par mon prédécesseur, soit 6,1 millions de francs pour l'équipement. Par ailleurs, je rappelle que la subvention de fonctionnement attribuée à cette société sera, pour sa part, augmentée de 8 p. 100.

L'action ainsi entreprise et l'amélioration qu'il m'a paru indispensable d'y apporter constituent l'effort nécessaire de l'Etat pour permettre à cette société de poursuivre son action dans de bonnes conditions.

M. le président. La parole est à M. Claude Wilquin.

M. Claude Wilquin. Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur la côte d'Opale, en évoquant non pas les problèmes des pêcheurs, puisque vous avez dit tout à l'heure à mon collègue Dupilet que vous alliez venir étudier ces problèmes sur place, mais l'insuffisance des infrastructures routières et ferroviaires de la région.

Cette zone littorale, qui draine chaque année plusieurs centaines de milliers de touristes, dispose de trois axes routiers, les routes nationales n^{os} 1, 42 et 39 — qui sont notoirement insuffisantes.

La route nationale n^o 39 assure la liaison vers Arras et la métropole lilloise et dessert la quasi-totalité des entreprises comprises entre Etaples et Hesdin. Cette liaison entre la côte et Arras rencontre des difficultés au niveau de la traversée de la ville de Saint-Pol-sur-Ternoise. La nécessité de réaliser son contournement apparaît de plus en plus nécessaire et urgente.

M. Dominique Dupilet. Très juste !

M. Claude Wilquin. En outre, cette liaison est perturbée par le fait que cet itinéraire très emprunté ne soit pas hors gel. En effet, chaque année, les entreprises implantées à proximité de cet axe routier connaissent d'énormes difficultés du fait de la pose de barrières de dégel qui paralysent l'économie locale.

La route nationale 42 assure la desserte du Boulonnais à partir de l'autoroute A 26 dont vous nous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, qu'elle irait l'an prochain jusqu'à Saint-Omer, mais cela est encore loin. Indépendamment des retards apportés à la réalisation de cette autoroute, l'amélioration de la R. N. 42 a été maintes fois demandée par les élus locaux, dont mon collègue Dupilet ici présent, et les représentants des chambres consulaires. Les réponses apportées ont toujours fait état de programmes et de crédits destinés à cette réalisation. Mais la mise en chantier semble sans cesse devoir être repoussée. L'état de crise dans lequel vit le Boulonnais démontre l'aveuglante nécessité d'engager ces travaux immédiatement.

Enfin la route nationale 1 assure les communications vers Paris. Dans son état actuel, cette voie n'est pas propice à de nouvelles implantations d'industries sur la zone littorale. A cet égard, l'exemple du Boulonnais et du Montreuillois est frappant.

Monsieur le ministre, vous nous avez demandé tout à l'heure de faire des économies à la fois de temps et d'argent. Pour cela, il suffirait simplement de doubler la route nationale 1 plutôt que d'envisager la réalisation de l'autoroute A 16 à partir d'Amiens, que nous risquons d'attendre très longtemps.

C'est la raison pour laquelle je vous pose les questions suivantes :

Premièrement, des crédits vont-ils être attribués à la région pour permettre le contournement de la ville de Saint-Pol-sur-Ternoise par la mise en place de déviations sud et est ? Je vous signale que mon collègue M. Lucien Pignion s'est déjà penché sur ce problème et que les acquisitions foncières sont déjà réalisées.

Deuxièmement, la mise hors gel de la route nationale 39, qui dépend de l'Etat, pourra-t-elle être autorisée ?

Troisièmement, quand les travaux sur la route nationale 42 seront-ils exactement engagés ?

Quatrièmement, quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour permettre le désenclavement du littoral par le doublement de la route nationale 1 ?

Enfin, au niveau des liaisons ferroviaires, deux impératifs s'imposent : l'électrification de la ligne Amiens—Boulogne—Calais et la desserte de l'arrondissement de Montreuil vers l'arrière-pays, qui doit faire l'objet d'une étude menée dans le cadre du schéma régional des transports.

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

M. Claude Wilquin. Je conclus, monsieur le président.

Savez-vous, monsieur le ministre, qu'il faut plus de temps pour atteindre la métropole régionale à partir de Berck, d'Etaples ou de Montreuil que pour rejoindre la capitale ? Une desserte quotidienne est absolument indispensable entre la côte, le chef-lieu du département et la métropole régionale. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez évoqué l'ensemble des liaisons routières et ferroviaires que vous estimez nécessaires et urgentes dans un secteur géographique qui draine une circulation importante, surtout en certaines périodes de l'année, notamment en raison du trafic transmanche. Vous avez posé plusieurs questions très précises : je les examinerai en détail. Mais je vous indique d'ores et déjà que la construction de l'autoroute A 26, facteur important pour votre secteur, est bien amorcée. Elle est en service entre Arras et Villers ; elle atteindra Saint-Omer à la fin de 1981 et elle sera poursuivie vers Calais, ce qui est indispensable.

J'estime que la réalisation de cette autoroute doit être considérée comme prioritaire par rapport au doublement de la route nationale Paris—Calais, dont vous estimez que la réalisation entraînerait de salutaires économies pour l'Etat.

Par ailleurs, la mise au point du projet technique de la déviation de Saint-Pol-sur-Ternoise — que vous jugez également importante — sera poursuivie afin que l'opération puisse être lancée le moment venu.

J'étudierai les autres aspects des liaisons routières et ferroviaires, qu'elles soient internes ou externes à votre région.

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

M. Claude Evin. Monsieur le ministre, le besoin de financement des réseaux de transport collectif urbain subit depuis quelques années une forte progression.

Dans les agglomérations de plus de cent mille habitants, il est pour partie assuré par les recettes de versement transport. Il faut toutefois noter que celles-ci s'avèrent de plus en plus insuffisantes dans les agglomérations qui, suivant d'ailleurs les recommandations gouvernementales, ont conduit une politique active de développement de leurs réseaux de transport.

Dans les agglomérations de moins de cent mille habitants, cette ressource n'existe pas et malgré les nombreuses demandes effectuées depuis plusieurs années par les parlementaires, le Gouvernement, en dépit de son engagement écrit de le faire avant la fin du VII^e Plan, a toujours refusé d'abaisser le seuil de population à partir duquel le versement transport peut être institué. Or les besoins des réseaux efficaces de transport collectif sont criants dans ces agglomérations et les collectivités locales s'essoufflent financièrement à supporter sur la seule fiscalité locale la mise en œuvre et le développement de réseaux de transport urbain.

A moins que vous ne nous annonciez aujourd'hui, monsieur le ministre, que vous êtes prêt à abaisser le seuil fatidique des cent mille habitants — ce qui reviendrait à accéder enfin à une demande formulée par nombre de mes collègues, et je m'en réjouirais — une modification du système de financement s'impose de toute évidence.

Le Gouvernement, qui affirme vouloir donner la priorité aux transports collectifs, notamment pour contribuer à l'effort national d'économie d'énergie, a-t-il des propositions concrètes à formuler à cet effet ?

En particulier, quelle réponse entend-il donner à la suggestion faite par le bureau du groupement des autorités responsables des transports lors de l'audience que lui accordait le 22 septembre M. Le Theule ? Je rappelle cette suggestion : il s'agissait d'affecter au financement du développement des transports collectifs une partie du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Je précise que la demande du G. A. R. T. n'entraînerait pas une augmentation du taux de cette taxe intérieure sur les produits pétroliers, mais consisterait à affecter une partie de son produit au financement du développement des transports collectifs, de la même manière que 13,4 p. 100 de cette taxe seront affectés au financement des grands travaux routiers par alimentation du F. S. I. R. au terme de l'article 6 du projet de loi de finances pour 1981.

Je soulignerai, d'autre part, que plusieurs pays européens utilisent avec un succès incontestable ce type de financement des transports collectifs. M. Le Theule avait reconnu le 22 septembre dernier : « Il y a là une possibilité incontestable. J'en parlerai avec mon collègue M. Maurice Papon, ministre du budget. »

Alors monsieur le ministre, ce soir, ce n'est pas simplement le groupe socialiste, ce sont tous les élus ayant des municipalités de moins de 100 000 habitants dans leurs circonscriptions...

M. Christian Nucci. Absolument !

M. Claude Evin. ... qui attendent une réponse claire et précise du Gouvernement sur cette proposition, qui a l'avantage d'une grande simplicité. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez évoqué la politique des transports urbains. Cet après-midi, dans mon exposé, j'ai rappelé ce qui est envisagé en 1981, en ce qui concerne tant les transports urbains en région parisienne que le développement de ces transports en province.

M. René Gaillard. Dans les grandes villes !

M. le ministre des transports. Vous évoquez en particulier l'aspect financier et vous avez, sur ce plan, présenté deux propositions.

M. Christian Nucci. Pour les villes de moins de cent mille habitants !

M. le ministre des transports. En ce qui concerne le recours au versement de transport, dans les villes de moins de cent mille habitants, je rappelle que le Sénat a refusé un amendement qui allait dans ce sens.

M. Henri Colombier. C'était la sagesse !

M. le ministre des transports. Je ne suis pas en mesure ce soir — et je préfère le dire franchement — de vous apporter une réponse positive quant à l'extension de ce versement dans les villes de moins de cent mille habitants à un moment où nous devons veiller à ce que les charges pesant sur les entreprises n'augmentent pas trop. (Très bien ! très bien ! sur plusieurs bancs de l'union pour la démocratie française.)

Vous évoquez une deuxième solution possible : l'affectation d'une partie de la taxe sur les produits pétroliers au financement des transports en commun. Je sais que cette solution a été discutée au mois de septembre avec mon prédécesseur, M. Le Theule. Je sais aussi que sa réponse n'était pas ce jour-là positive. Bien entendu, j'examinerai cette solution, mais ce n'est pas ce soir que je puis sur-le-champ vous apporter, dans un domaine aussi délicat que celui de l'affectation d'une taxe ou d'une partie de la taxe, une réponse positive.

M. le président. Nous en venons à la question du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Monfrais, suppléant M. Couepel.

M. Pierre Monfrais. Monsieur le ministre, je vous prie d'excuser mon collègue, M. Couepel, qui a dû regagner sa circonscription et qui m'a demandé de le remplacer.

Les Bretons sont sensibles aux efforts faits par le Gouvernement pour réaliser la mise à deux fois deux voies de l'axe Nord Rennes—Brest qui traverse le département des Côtes-du-Nord d'Est en Ouest par la route nationale n° 12 et dont les derniers tronçons seront bientôt achevés.

Les routes à grande circulation ou les voies express sont conçues pour faciliter la circulation rapide des véhicules en évitant au maximum les risques d'accidents. Il n'est donc pas souhaitable d'y rencontrer des véhicules lents, ni de multiplier les carrefours à niveau.

L'importance du trafic sur la route nationale n° 12 — 20 000 véhicules par jour en 1979 sur certains tronçons — et le nombre d'accidents mortels qui s'y produisent exigeraient que la mise à quatre voies entraîne automatiquement la création de voies latérales, jugées indispensables pour la desserte des parcelles, et la construction d'ouvrages d'art aux carrefours à niveau reconnus particulièrement dangereux.

Les élus des communes traversées ont manifesté et manifestent encore leur légitime inquiétude devant des catastrophes qu'on devrait éviter.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je souhaiterais que, dans le cadre de la mise à deux fois deux voies, vous puissiez prendre en considération ces aménagements qui peuvent paraître secondaires de prime abord, mais qui, finalement, éviteraient bien des drames et bien des souffrances.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, la question que vous posez au nom de M. Couepel présente un intérêt certain car nous devons, d'une part, chercher à améliorer les réseaux routiers — et la mise à deux fois deux voies de l'axe Rennes-Brest par le Nord est un exemple de l'amélioration de ce trafic — et, d'autre part, veiller en toutes circonstances à ce que la sécurité soit assurée dans les meilleures conditions possibles. Je ne méconnais pas l'intérêt que peut présenter pour la sécurité, comme d'ailleurs pour la fluidité du trafic, la déviation des carrefours importants, mais aussi la création de voies de desserte des parcelles, qui intéressent évidemment l'agriculture.

Je suis disposé à établir, avec les collectivités locales concernées et selon les règles habituelles pour les opérations de sécurité, un programme d'amélioration des caractéristiques de la route nationale n° 12 dans la traversée de l'ensemble de la Bretagne.

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

M. Pierre Monfrais. L'exode rural, le dépeuplement rural, la désertification rurale : que d'expressions employées pour expliquer la réalité du fait que le déséquilibre de nos structures rurales est une des tares de nos campagnes !

On a vu fermer les écoles, fermer les bureaux de poste, fermer les commerces ruraux, supprimer les lignes S. N. C. F. — d'ailleurs pour le regretter amèrement ensuite — négliger les études des problèmes de transports routiers collectifs.

La partie Sud du département de l'Eure, dont j'ai l'honneur d'être l'élu, se trouve de plus en plus négligée et ce m'est aujourd'hui un devoir d'attirer à nouveau l'attention du ministre sur ce sujet.

Je voudrais plus particulièrement signaler la région de Pacy-sur-Eure, Ivry-la-Bataille, non loin de Bueil, où se situe la seule et unique gare desservant cette contrée. Il s'ensuit une circulation de voitures automobiles autour de cette gare, avec la nécessité d'y stationner toute la journée. D'autre part, du fait que le nombre des usagers a presque décuplé en une génération, il y a insuffisance manifeste du service.

Il faut libérer les habitants devenus captifs de leur voiture avec tout ce que cela comporte de contraintes psychologiques, économiques ou écologiques.

Il faut libérer les personnes âgées de l'obligation de se faire véhiculer par un voisin obligeant, de même que les personnes handicapées ou ne possédant pas de voiture personnelle.

Il faut faciliter la vie de chacun.

Tous ces problèmes se trouvent aggravés du fait que de plus en plus une partie de cette population travaille en région parisienne et qu'elle se trouve confrontée par là même au coût des transports. Son habitat se trouve très souvent à moins de 75 kilomètres de Paris alors que la gare unique dont elle dispose, c'est-à-dire Bueil, est située au-delà de ces 75 kilomètres fatidiques.

Les usagers ne peuvent donc bénéficier du tarif social pour le trajet travail-domicile.

Ma première question sera donc de vous demander de bien vouloir étudier ce cas d'espèce, et en général le problème de la distance maximale pour ce tarif social à l'heure où chacun travaille là où il trouve du travail.

Ma deuxième question tendra à vous demander la mise en place d'un transport de rabattement sur cette gare de Bueil.

Enfin, je me dois de vous signaler également l'état très préoccupant de la desserte du Sud de l'Eure par la ligne Paris—Granville. Elle est actuellement assurée par deux express à des heures mal commodes, dans des conditions archaïques, incompatibles avec une liaison moderne et cohérente avec la capitale.

Je rappelle que Verneuil-sur-Avre, centre de 8 000 habitants, dans une région économique regroupant 15 000 à 20 000 personnes, voit passer beaucoup plus de trains qu'elle n'en voit s'arrêter.

Une solution que vous avez bien voulu m'exposer — solution très partielle et peu convaincante — par un courrier récent, consisterait à créer une nouvelle desserte, avec changement de train passant d'un omnibus sur 32 kilomètres à un semi-direct sur 60 kilomètres. Cela représenterait une moyenne de déplacement de l'ordre de 50 kilomètres à l'heure dans le meilleur des cas. C'est tout de même plus rapide que la malle-poste, me direz-vous !

Ma dernière question sera donc : pouvez-vous me faire connaître vos intentions concernant la desserte du Sud de l'Eure sur la ligne Paris—Granville ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, la desserte ferroviaire de certaines zones rurales est un problème qui se pose souvent en termes délicats. Au cours de la première partie du débat, nous avons été conduits à discuter des suppressions de lignes ferroviaires et de leurs conséquences.

Vous avez abordé la question sous deux angles : celui de la tarification ferroviaire, au-delà de la limite de 75 kilomètres par rapport à Paris et celui de la desserte ferroviaire du département de l'Eure, notamment des secteurs de Pacy-sur-Eure, d'Ivry-la-Bataille et de Bueil, mais aussi du Sud de ce département où passe la ligne S. N. C. F. Paris—Granville.

Ce sont des problèmes techniques dont je ne sous-estime pas l'importance. Je les aborderai avec la direction de la S. N. C. F. que j'inviterai à prendre contact avec vous pour examiner les aspects pratiques des propositions que vous présentez. Je répondrai ensuite, en détail, aux diverses questions qui vous préoccupent à juste titre.

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

M. Henri Colombier. Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur la situation faite aux ports maritimes dans le projet de budget que vous nous présentez.

Au titre V, chapitre 53-30, les autorisations de programme sont réduites de 10 p. 100 par rapport à 1980. Si l'on en croit les calculs effectués par l'union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritimes, les crédits d'Etat ont été amputés de plus de 57 p. 100 de leur valeur en : ... constants depuis 1976.

Au moment où les pouvoirs publics se préoccupent des investissements productifs et de l'expansion du commerce extérieur de la France, il peut paraître tout à fait anormal que l'Etat n'accomplisse pas, pour les ports maritimes, l'effort financier qu'il consent dans d'autres domaines, puisque les propositions que vous nous présentez sont nettement inférieures à l'augmentation du budget de l'Etat. Et vous n'ignorez pas que, dans le même temps, les ports étrangers, en particulier ceux de la mer du Nord, ont la possibilité d'engager les investissements nécessaires pour répondre aux besoins des trafics en expansion.

Cette situation est d'autant plus douloureusement ressentie dans l'agglomération de Rouen que celle-ci est déjà très durement touchée par les problèmes de l'emploi — le taux de chômage y est le second dans l'ensemble de la France — et que l'activité portuaire y représente, directement ou indirectement, 25 p. 100 du produit intérieur brut.

La première priorité, reconnue dès 1976 par votre prédécesseur, concerne l'aménagement des accès au port de Rouen pour les bateaux de 35 000 tonnes. L'aménagement des digues de calibrage dans l'estuaire de la Seine et la réalisation de dragages en rivière nécessitent l'engagement d'une tranche de 45 millions de francs en 1981.

La deuxième priorité concerne la construction d'un deuxième poste à quai. Il s'avère, en effet, indispensable de mettre à la disposition des usagers de nouvelles installations pour le trafic des marchandises diverses. Déjà le port autonome de Rouen et l'établissement public régional se sont délibérément engagés dans cette politique. La construction de 200 mètres de quais accessibles entraîne en 1981 une dépense de l'ordre de 20 millions de francs, dont 60 p. 100 sont à la charge de l'Etat.

Enfin — et vous ne manquerez pas de me remercier de n'engager cette fois-ci l'Etat dans aucune dépense nouvelle — je souhaiterais, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous l'écrire, que dans le programme d'achat de dragues actuellement élaboré par le groupement d'intérêt économique, celle dont l'utilisation est prévue dans la Manche soit affectée au port de Rouen.

En conclusion, la question que j'ai à vous poser est simple : que comptez-vous faire pour aider le port de Rouen, ce qui permettrait en même temps à l'agglomération tout entière d'accomplir sa nécessaire mutation économique ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous vous êtes préoccupé des crédits destinés aux ports maritimes en général et au port de Rouen en particulier.

Sur le plan général, je vous rappelle que les crédits d'Etat affectés aux ports maritimes ont été continuellement adaptés, au cours des dernières années, d'une façon étroite, aux besoins d'investissements en infrastructures. Ces crédits ont été particulièrement élevés durant les VI^e et VII^e Plans lorsqu'il s'est agi de créer de toute pièce de grands ensembles portuaires.

Aujourd'hui, les programmes portuaires sont davantage axés sur les superstructures et sur les outillages qui sont financés exclusivement par les usagers, les ports autonomes et les chambres de commerce et d'industrie.

Quant aux moyens accordés au port de Rouen, dans la conjoncture actuelle, l'effort entrepris dans ce domaine sera poursuivi. Cela appelle trois précisions.

En premier lieu, les travaux de dragage, qui doivent permettre au port de Rouen de recevoir des navires de 35 000 à 40 000 tonnes, continueront sans interruption en 1981 puisqu'une dotation de 27 millions de francs est inscrite à cet effet dans le projet de budget.

En deuxième lieu, la construction d'un nouveau poste à quai pour ces navires a pu être engagée grâce à des financements faisant appel à divers usagers.

En troisième lieu, le port de Rouen vient d'être doté d'une nouvelle drague qui sera en mesure de remplacer deux engins vétustes.

Ces trois éléments devraient vous inciter à envisager avec confiance l'avenir du port de Rouen et la place qu'il doit occuper.

M. Henri Colombier. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Nungesser.

M. Roland Nungesser. Ma première question concerne les voies navigables en général.

On a pu constater, monsieur le ministre, que tous les intervenants qui ont traité le problème des voies navigables, à quelque formation politique qu'ils appartiennent, se sont élevés contre l'insuffisance des crédits qui sont affectés à celle-ci. Cet ostracisme paraît aller à l'encontre des engagements pris en 1975 à Dijon par le Président de la République qui déclarait : « Dès à présent, l'effort général entrepris par le pays pour s'équiper en voies navigables devra être significativement augmenté. »

Traiter la voie navigable en quelque sorte en Condillon des modes de transport, c'est aller à l'encontre de la politique actuelle qui préconise de réaliser des économies d'énergie. Or on écarte les moyens de transport qui consomment le moins d'énergie.

On veut lutter pour protéger l'environnement contre la pollution, mais on écarte la péniche qui ne provoque ni bruit ni pollution de l'air, et cela au profit du camion et de la locomotive. On appelle à la compétitivité internationale, mais on refuse de dater le potentiel industriel français du moyen de transport le moins coûteux, handicapant ainsi nos entreprises par rapport à celles de nos voisins qui, elles, bénéficient de réseaux fluviaux denses et modernes. On recherche des mesures susceptibles de développer l'emploi, mais on hésite à entreprendre de grands travaux d'infrastructure dont la rentabilité est incontestable.

Monsieur le ministre, dans votre réponse aux orateurs, vous avez affirmé votre foi dans l'avenir des voies navigables, du transport fluvial. Cette affirmation ne peut surprendre de la part d'un élu d'Alsace. Nous sommes prêts à avoir foi en vous si vous nous montrez rapidement votre volonté d'entreprendre le redressement de la situation de notre pays dans ce domaine. Il vous faut avoir le courage de reconnaître que notre réseau fluvial est un « point noir », comme d'autres l'ont dit — j'ai fait de même jadis s'agissant du logement — du téléphone, des autoroutes, des hôpitaux. A partir de ce constat, il faut promouvoir une politique extrêmement dynamique pour rattraper le retard accumulé.

Le schéma directeur n'est pas une somme de projets plus ou moins théoriques, mais un programme cohérent d'adaptation du réseau français aux exigences de l'économie française. Je souhaiterais que le Gouvernement en fixe très rapidement la programmation.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous venez de rappeler l'importance que vous attachez à la voie navigable dans notre pays.

J'ai eu l'occasion, en réponse aux préoccupations exprimées par les commissions, de vous faire part de mon sentiment sur cette question. J'ai précisé que j'étais convaincu que la voie d'eau avait une place à tenir en France à côté des autres modes de transport, et que suffisamment d'arguments et d'exemples pris dans d'autres pays militaient en sa faveur.

J'ai également indiqué qu'il convenait de fixer les grands axes d'un programme pluriannuel de nature à répondre concrètement à vos justes préoccupations.

Je vous contacterai, ainsi que tous ceux que ce sujet intéresse, pour mettre progressivement au point un programme porteur d'avenir pour cette voie de communication essentielle dans notre pays.

M. le président. La parole est à M. Nungesser, pour une seconde question.

M. Roland Nungesser. Ma première question portait sur le problème général des voies navigables : la seconde est l'illustration concrète de l'argumentation que j'ai exposée.

Dans votre réponse aux orateurs, vous n'avez pas cité la liaison à grand gabarit Seine-Nord. Si l'on souhaite engager une politique quelque peu audacieuse en matière de voies navigables, c'est certainement la voie à grand gabarit qui pose le moins de problèmes.

Sans doute la priorité a-t-elle été donnée à la liaison Rhin-Rhône, mais celle-ci ne doit pas être exclusive des autres grands projets à grand gabarit. M. le Président de la République l'a d'ailleurs indiqué lui-même à Dijon.

Or la liaison Seine-Nord — encore cette formation est-elle quelque peu dépassée puisqu'il ne s'agit plus que de la liaison Compiègne—Valenciennes, l'Oise ayant été mise à grand gabarit jusqu'à Compiègne, liaison à laquelle il faudrait ajouter Compiègne—Reims, première amorce de Seine—Est — est certainement la plus rentable, la moins coûteuse et la plus favorable, sur le plan de l'aménagement du territoire, pour la région Nord-Pas-de-Calais qui a tant besoin de profiter de la reconversion, pour la Picardie qui doit faire l'objet d'une relance sur le plan industriel et même pour la région Ile-de-France qui connaîtrait des difficultés dans quelques années si elle se trouvait coupée du reste de l'Europe occidentale. Ce projet est fondamental.

Il conviendrait, tout en achevant les travaux engagés pour assurer la liaison Rhin—Rhône, de rentabiliser les investissements considérables consentis par l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais pour la mise à grand gabarit de la voie d'eau Reliance Dunkerque à Valenciennes, pour l'aménagement de la Seine et de l'Oise jusqu'à Compiègne; à cet effet, il importe de faire sauter le goulet d'étranglement d'une centaine de kilomètres entre Compiègne et Bassin-Rond.

Cette option serait essentielle pour l'avenir, d'autant que l'Etat serait en grande partie désengagé dans cette affaire puisque la rentabilité du projet lui permettrait de limiter sa participation à 50 p. 100, compte tenu du financement privé assuré par des emprunts et de la participation des régions. Celles-ci se sont engagées courageusement, au moins sur le principe, et elles ont déjà montré, par d'autres réalisations, ce qu'elles étaient capables de faire.

Quand envisagez-vous d'engager les premières opérations? C'est aux 3 000 tonnes qu'il faut songer et non pas aux 1 350 tonnes si nous ne voulons pas être, une nouvelle fois, en retard d'une guerre en matière de voies navigables. Ce dernier chiffre eût été valable il y a vingt ans quand on a choisi celui de 600 tonnes. Si l'on vise maintenant 1 350 tonnes seulement, notre réseau sera déphasé par rapport à ceux du reste de l'Europe et rendu totalement incohérent.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les arguments que vous avez développés en faveur de la liaison Seine-Nord que vous défendez avec ardeur, conviction et constance. Une politique des voies navigables dans notre pays ne saurait être ramenée à l'existence d'une seule voie navigable.

S'agissant de la liaison Seine-Nord, des études se poursuivent pour déterminer les modalités techniques et financières les plus appropriées pour l'améliorer. J'ai précisé tout à l'heure que des éléments relatifs à cette réalisation figurent dans le programme pluriannuel. J'aurai prochainement l'occasion d'en discuter concrètement avec vous afin de préciser notre pensée à cet égard.

M. Henri Colombier. N'oubliez pas Seine-Est!

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

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le ministre, je viens d'entendre votre réponse et j'ai écouté votre exposé dans la discussion budgétaire sur la politique des voies navigables. Je ne reviendrai donc pas sur la déception que nous éprouvons au sujet du transport fluvial.

Puisqu'il vous entendez prendre des initiatives, je vous invite à le faire en liaison étroite avec les élus, ce qui correspond, je crois, à votre intention. Je m'attacherai ce soir à vous poser des questions relatives à la liaison mer du Nord—Méditerranée.

Le projet de budget pour 1981 préserve l'essentiel à cet égard. Vous avez vous-même indiqué qu'il s'agissait d'un budget d'attente. Vous ne permettez d'ajouter, dans le sens de vos préoccupations, qu'il est d'ores et déjà nécessaire de consentir un effort considérable de rattrapage pour les exercices 1982 et 1983. Je sais d'ailleurs que cela est possible.

Ma préoccupation précise est de savoir si le fonds d'action conjoncturelle ne risque pas de peser sur l'opération Rhône-Fos, qui est reconnue comme la priorité des priorités.

On peut également se demander quelle est la bonne solution à la délicate question du pont de Mâcon. Le Gouvernement doit prendre des décisions et des responsabilités. Je l'invite à trancher au plus tôt, en liaison avec les élus, ce problème irritant.

Enfin, la commission de la Communauté économique européenne avait proposé en 1976 la possibilité de financer, directement par le budget de la Communauté, les infrastructures de transport reconnues d'intérêt européen. Pour la France, il s'agit avant tout des grandes liaisons fluviales interbassins. Mais, dans notre pays, aucune position officielle n'a été arrêtée sur cette proposition.

Concernant la liaison Mer du Nord—Méditerranée ou le canal Rhin—Rhône, que comptez-vous faire du point de vue du financement communautaire européen?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez rappelé l'intérêt constant que vous portez à la liaison Rhin—Rhône. Vous souhaitez des précisions sur plusieurs points. Je confirme les propos que j'ai tenus tout à l'heure, à savoir que 1980 permettra, sur le plan des décisions, de franchir une nouvelle étape. Le fait d'avoir confié, en janvier, à la Compagnie nationale du Rhône, la maîtrise d'ouvrage, est l'expression de cette volonté.

Avec les deux décrets que le Conseil d'Etat vient d'approuver, nous disposons maintenant de la structure juridique permettant la mise en œuvre du projet.

J'ai rappelé également que les premières réalisations sur le terrain interviendront dès 1981 sur la partie alsacienne, entre Niffer et le port de l'île Napoléon. C'est un acte important.

Rassurez-vous, monsieur le député, les crédits prévus pour le fonds d'action conjoncturelle ne restreindront en rien ce qu'il est prévu de réaliser en 1981 à cet égard.

Vous avez enfin abordé l'élément financier.

Comme le Premier ministre l'a rappelé à Vaugris, il s'agit d'un ouvrage d'une dimension telle que pour être l'expression de la volonté de notre pays, il faut que nous puissions associer les financements non seulement de l'Etat, mais de l'ensemble des collectivités traversées, sans négliger un éventuel recours à des possibilités de financement extérieures que vous évoquiez en parlant de l'intervention de la Communauté économique européenne.

Je précise, à ce propos, que la participation du budget des Communautés aux investissements européens n'est, pour l'instant, qu'un projet de la commission; le conseil de ministres n'a pas encore eu à en connaître. Mais c'est évidemment une piste que nous devons avoir le souci d'explorer.

Vous évoquiez enfin un aspect technique de la liaison à propos du pont de Mâcon. Nous savons que c'est un goulet d'étranglement important. Pour les besoins de la navigation, ce verrou devrait pouvoir sauter. Mais, pour des raisons tenant à l'environnement, les habitants de Mâcon ne veulent pas que soit supprimé un ouvrage qui fait partie du paysage. Des études sont en cours; la décision sera prise en fonction de leur résultat. Mais c'est un problème auquel je m'attacherai personnellement.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Evin.

M. Claude Evin. Monsieur le ministre, en examinant le projet de budget qui nous est proposé cette année, j'ai été lenté de reprendre mot pour mot l'intervention que j'avais faite à cette tribune l'an dernier, au sujet de la construction navale. Aucun des points sur lesquels j'étais alors intervenu n'a depuis reçu de réponse satisfaisante: les effectifs de nos chantiers ont continué de baisser, nos capacités de production se sont réduites, on n'est toujours pas plus au clair sur les exigences du Gouvernement vis-à-vis des chantiers qui bénéficient de l'aide de l'Etat.

On pouvait penser que le ministère des transports aurait à cœur de profiter de la légère reprise de commandes dans quelques chantiers pour relancer durablement la construction navale. Eh bien non! Au contraire, l'effort de l'Etat recule en volume de près de 18 p. 100 par rapport à 1980.

Si M. Le Theule a avoué, lors d'une conférence de presse « la plupart des chantiers ont abdiqué », je crois qu'on peut en dire autant du Gouvernement. Il est manifeste que, dans la politique du Gouvernement, la construction navale n'obtient qu'une attention de routine, un minimum vital, « afin d'éviter qu'il n'y ait de nouveaux Longwy à Saint-Nazaire ou en Provence », selon les propos mêmes du Président de la République.

Je voudrais rappeler ici que seuls les chantiers de Dunkerque ont aujourd'hui un plan de charge assuré pour l'ensemble de l'année 1981 et cela au niveau de l'ensemble de leur secteur d'activité.

Je ne rappellerai donc pas, aujourd'hui, l'ensemble des propositions socialistes que j'ai plusieurs fois exprimées ici, afin de relancer l'activité de la construction navale.

Je sais, monsieur le ministre, combien nous sommes confrontés à une crise internationale dans ce secteur d'activité, mais j'accuse le Gouvernement et les chantiers français de ne pas avoir su, ou voulu, s'adapter à cette situation, de ne pas prendre de dispositions pour répondre effectivement à un besoin évident de diversification des activités, seule susceptible de sauvegarder l'outil de production et de maintenir l'emploi.

Puisque nous sommes dans le débat budgétaire, je voudrais d'abord soulever l'éternel problème de l'aide, en rappelant que nous ne sommes pas opposés à cette intervention financière de l'Etat, mais que nous réclavons avec insistance que cette aide soit assortie d'exigences du Gouvernement vis-à-vis des chantiers de construction qui en bénéficient.

C'est ainsi que nous demandons que, dès maintenant, cette aide de l'Etat aux chantiers de construction implique la prise de participation de l'Etat dans les groupes qui contrôlent ces chantiers. Monsieur le ministre, acceptez-vous cette formule qui serait de nature à répondre concrètement au souci de l'Assemblée nationale d'un contrôle effectif de l'utilisation des fonds publics?

Vous savez par ailleurs combien les régions de constructions navales sont particulièrement sensibles au problème d'emploi. Nos chantiers ont, en effet, vu leurs effectifs fortement diminuer depuis quelques années. Si le Gouvernement nous a toujours répondu qu'il n'appliquait pas les propositions du rapport Davignon, je constate qu'aujourd'hui, de manière lente et progressive, les réductions d'effectifs prévues par ce rapport ont, de fait, été atteintes : 30 p. 100 de réduction des effectifs depuis quatre ans. Les chantiers de Nantes et de Saint-Nazaire ont, par exemple, vu leurs effectifs passer de 9 650 en 1975 à 6 750 en 1980.

J'aurais donc voulu vous interroger, monsieur le ministre, afin que vous m'indiquiez si vous pensez continuer d'accepter les départs à cinquante-cinq ans en 1981 ?

J'aurais aussi voulu que vous m'indiquiez s'il est vrai qu'en contrepartie de l'aide apportée par le Gouvernement à la récente commande d'un paquebot hollandais vous avez demandé à la société Alstom de ne procéder à aucune embauche ?

Voilà, monsieur le ministre, quelques interrogations précises concernant la politique du Gouvernement en matière de construction navale. Mais, afin que vous puissiez nous éclairer davantage sur vos intentions, je voudrais compléter ma question en soulevant un problème plus général :

Il a eu effet plusieurs fois été fait allusion à un hypothétique regroupement des chantiers de construction. Où en est ce projet ? Quel est sur ce point l'avis du Gouvernement ?

Il me semblerait quant à moi inacceptable de laisser une fois de plus des groupes multinationaux importants faire la loi dans un secteur tellement fragile qu'il appelle au contraire, je le répète, une volonté plus grande de l'Etat.

M. Christian Nucci. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Vous avez rappelé, monsieur le député, l'importance que vous attachez, que nous attachons, au difficile problème des constructions navales, secteur affecté, ô combien, par la crise mondiale qui touche, à peu près partout en Europe, ce secteur.

Je tiens à rappeler que l'effort que nous entreprenons sur ce plan n'est pas négligeable. En effet, 1,5 milliard de francs seront consacrés, en 1981, à la construction navale, ce qui représente de 70 000 à 80 000 francs par homme et par an.

Nos efforts s'orientent, je le rappelais tout à l'heure, dans trois directions. D'abord, assurer le renouvellement des carnets de commandes et, sur ce plan, l'Etat, en particulier dans le cadre des négociations internationales, fait un effort important pour apporter aux chantiers navals ce complément de travail qui leur est nécessaire.

Deuxième orientation, poursuivre l'effort à l'exportation, car il est évident que nous ne pouvons pas, avec les seules commandes du marché intérieur, permettre d'assurer le travail au personnel des chantiers navals.

Enfin, le troisième axe, c'est l'effort de diversification que j'évoquais tout à l'heure et qui me paraît indispensable si nous voulons réduire les risques qui peuvent se présenter dans les chantiers navals.

Vous souhaitez, sur le plan de la structure, que l'Etat prenne pied dans les entreprises en cause.

Telle n'est pas, actuellement, notre intention. Mais je tiens tout de même à vous rappeler que les crédits affectés aux constructions navales sont surveillés — et cela me paraît normal, compte tenu de l'intervention financière de l'Etat — par une mission spéciale de contrôle d'Etat.

M. Claude Evin. C'est insuffisant !

M. le ministre des transports. Vous m'avez également posé la question de l'éventuel regroupement des chantiers. Le Gouvernement n'a pas actuellement de plan de restructuration. Nous sommes néanmoins intéressés par les propositions qui pourraient être faites en ce sens pour améliorer l'efficacité de notre appareil industriel sur le plan de la construction navale.

Vous avez enfin posé une question concernant l'aide de l'Etat au paquebot *Holland America Lines* commandé aux Chantiers de l'Atlantique. Il est exact que cette opération fait partie de celles qui bénéficient de l'aide de l'Etat à la construction navale.

Le montant de l'aide est conforme aux normes de la réglementation en vigueur, dans le cadre de l'aide générale à apporter par l'Etat à ce difficile secteur de la construction navale.

M. le président. La parole est à M. Le Pensec.

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le président, je remplace M. Le Pensec.

M. le président. La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. J'interviens donc, monsieur le ministre, à la place de mon collègue et ami M. Le Pensec retenu aujourd'hui par une importante réunion dans sa circonscription.

Aujourd'hui, 15 novembre, la marine marchande connaît un vaste mouvement de grève, suivi massivement, déclenché il y a cinq jours, et qui doit se prolonger sous des formes diverses jusqu'au mois de janvier. L'ensemble de la flotte nationale est concernée par les revendications des marins qui témoignent de leur profond mécontentement. Et pourtant, dès le mois de juin, une première grève d'avertissement était intervenue. Le Gouvernement avait alors fait la sourde oreille.

C'est la lente mais sûre dégradation des pensions des marins depuis trente ans qui est en cause dans l'impasse actuelle.

Le rapport du conseiller d'Etat Dufour, enfin publié, fait le constat de la dégradation de l'écart entre les salaires réels et les salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions. Cet écart atteint la moyenne pondérée de 40 p. 100 pour le commerce, et souvent un taux supérieur dans le cas de la pêche.

Or, votre projet de budget, monsieur le ministre, ne prévoit que quelques timides mesures sectorielles — que vous avez d'ailleurs reprises dans votre intervention tout à l'heure — favorables aux catégories de pensions les plus basses, et les marins ne pourront se contenter ni des mielles accordées à ceux dont la situation nécessite déjà l'aide du fonds national de solidarité, ni de vagues promesses.

Ainsi, encore une fois, vous permettez la publication d'un rapport officiel qui constate un écart : vous savez que ce constat amplifiera une épreuve de force et vous attendez ce moment pour déclarer, par la bouche du directeur général de la marine marchande que vous n'y pouvez rien ou presque. On se croirait reporté quelques mois en arrière, au moment des blocages du conflit de la pêche.

Malgré cela, je vous demande quelles initiatives précises vous comptez prendre pour éviter une nouvelle paralysie maritime, qui ne manquerait pas d'arriver si aucune initiative n'était prise.

J'insiste sur l'impérieuse nécessité, soulignée par de nombreuses organisations syndicales, d'un plan de rattrapage global cohérent, actif et accompagné d'un échéancier précis, dont vous n'avez pas fait état tout à l'heure dans votre intervention.

Le Président de la République n'a-t-il pas récemment insisté sur la vocation maritime de la France. Il déclarait notamment : « J'ai demandé au Gouvernement de lancer une nouvelle politique de la mer, cohérente, active et hardie ».

Vous avez aujourd'hui, monsieur le ministre, l'occasion d'accorder les faits avec les déclarations. Ce que vous avez dit tout à l'heure nous paraît très insuffisant et ne correspond en rien au principe de justice dont les marins demandent l'application. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez fait part de votre préoccupation et de celle de M. Le Pensec quant au problème des pensions des marins.

J'ai déjà eu l'occasion — et plusieurs rapporteurs avant moi — d'insister sur l'importance qu'il convient d'attacher à ce problème social.

Je précise que la mesure que j'ai annoncée tout à l'heure ne doit pas être considérée comme négligeable. Cet effort consenti en faveur des catégories les plus défavorisées va précisément — et c'est une première priorité — dans le sens demandé par les organisations syndicales et les organisations de retraités.

La décision de revaloriser de 4 p. 100 les cinq premières catégories intéresse 44 800 pensionnés, et principalement ceux des troisième et quatrième catégories, les plus nombreuses, dont 20 400 veuves ou ayants droit. Cette décision de réajustement intéresse la moitié des retraités gérés par l'E.N.I.M. C'est, je crois, en tant que première priorité, une étape importante que nous ne devons pas sous-estimer. Elle va dans le sens des demandes présentées par les organisations directement concernées. Elle permettra, surtout pour les catégories les plus défavorisées, d'obtenir une revalorisation nécessaire et justifiée.

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

M. Jean Laborde. Je ne crains pas avoir à rappeler ici, monsieur le ministre, le rôle joué par les communications dans le développement de la vie économique. On a toujours constaté que celle-ci était plus intense, le long des voies de passage que dans des régions isolées. Ce phénomène s'est accentué au fur et à mesure que se multipliaient les échanges, que l'activité productive devenait de plus en plus dépendante d'un approvisionnement à distance et de débouchés éloignés. Les difficultés d'accès sont à l'origine du dépeuplement et de l'exode dont souffrent un certain nombre de nos provinces.

Le Sud-Ouest en offre un exemple significatif. Il serait illusoire d'espérer parvenir à le revitaliser sans rompre l'enclavement qui le caractérise.

Une des premières déceptions qu'a provoquées le plan Sud-Ouest a tenu au peu de place qu'il accorde aux infrastructures, notamment à l'amélioration du réseau routier qui avait toujours été considérée comme une action prioritaire dans les plans régionaux précédents. Vous me répondez, monsieur le ministre, que la construction des autoroutes Bordeaux—Narbonne et Toulouse—Bayonne va se trouver accélérée. Je ne conteste pas, bien sûr, l'intérêt de ces deux axes. Cependant leur efficacité se trouvera singulièrement réduite s'ils ne servent que de voies de transit, sans ouverture sur les régions qu'ils traversent. C'est ce qui se produira en l'absence d'aménagements appropriés du reste du réseau routier. Les travaux prévus sur celui-ci sont très insuffisants malgré l'adjonction d'un programme contractuel qui fait l'objet d'une participation financière régionale.

Le réseau routier du Sud-Ouest a été pendant trop longtemps négligé. Tous ceux qui l'empruntent, touristes ou conducteurs de poids lourds, ne manquent pas de souligner son inadéquation au trafic moderne et de l'opposer à celui que possèdent la plupart des autres régions françaises.

Je voudrais en particulier appeler votre attention sur la situation d'un territoire compris dans l'angle mort que délimitent les autoroutes Toulouse—Bordeaux et Toulouse—Bayonne. Celle-ci au lieu de le servir risquent de l'exclure, en accentuant son enclavement, si l'aménagement simultané de voies transversales ne permet pas de l'irriguer. Ce territoire, dans lequel se situe la totalité du département du Gers, connaît une désertification inquiétante en rapport évident avec l'insuffisance de ses voies de communication.

A sa place se trouve un grand vide sur la carte des divers réseaux, car il est également dépourvu de lignes ferroviaires. Un axe nord-sud le traverse : la R. N. 21, qui relie Paris aux Pyrénées. Les quelques travaux prévus sur cette route ne lui permettraient pas de devenir la grande pénétrante qu'elle devrait constituer. Les opérations ponctuelles annoncées, outre qu'elles ne sont pas à la hauteur des besoins, sont trop étalées dans le temps : toutes les assemblées locales, notamment le conseil général du Gers l'ont souligné.

Vous admettez, je le suppose, monsieur le ministre, que le plan du Grand Sud-Ouest n'atteindrait pas ses objectifs économiques sans une amélioration suffisante des infrastructures routières. Accepterez-vous donc de renforcer le programme d'aménagement de cette R. N. 21 et d'accélérer le rythme de sa réalisation ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, votre souci est que ne soit pas négligée, dans le cadre des opérations routières du plan du Grand Sud-Ouest, l'amélioration de certaines routes nationales.

Je tiens d'abord à vous rappeler que, globalement, l'Etat consacrera en six ans, de 1980 à 1985, 4 milliards de francs, sur un total de 6 milliards, à la mise en œuvre du programme routier et autoroutier contenu dans ce plan du Grand Sud-Ouest.

Vous avez souligné avec raison qu'en dehors des grands axes autoroutiers il ne fallait pas négliger les routes nationales dans le département du Gers. Or l'amélioration des routes nationales n° 20 et 21 constitue l'une des grandes priorités du plan du Grand Sud-Ouest. Le projet de budget pour 1981 en porte le reflet. En particulier, 50 millions de francs seront consacrés en 1981, pour la région Midi-Pyrénées, à l'aménagement de la R. N. 20. Dans le Gers, avec le concours de l'établissement public régional, des travaux d'accompagnement et de renforcements coordonnés de la R.N. 21, entre Mirande et le département des Hautes-Pyrénées, seront financés à hauteur de 7 millions 500 000 francs.

Quant à votre question sur les liaisons ferroviaires, je vais l'examiner et je vous communiquerai ma réponse.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe union pour la démocratie française.

La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le ministre, une grande compagnie aérienne américaine vient de passer commande de cinquante avions Boeing 757. On a même déclaré qu'il s'agissait là du contrat le plus important jamais passé dans le secteur de l'aviation civile.

Interrogé sur les raisons d'une telle commande, le président de la compagnie concernée a déclaré que le Boeing 757 était l'appareil le plus économique, « au siège passager » par kilomètre, par comparaison non seulement avec tous les appareils existants, mais aussi avec tous ceux qui n'existent encore que sur le papier.

Une telle déclaration conduit à poser le problème des efforts pour économiser l'énergie dans l'aviation. Dans ce domaine, les constructeurs de l'Airbus ont été des pionniers mais leurs nou-

veaux modèles devraient être encore perfectionnés. Dans le cadre de la concurrence ouverte entre Airbus et Boeing, l'affirmation du président de la compagnie américaine est-elle justifiée malgré les performances réalisées par la famille Airbus dans le domaine des économies d'énergie ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, cet après-midi, j'ai exposé, d'une manière générale, la position de la construction aéronautique civile française face à la concurrence étrangère, et j'ai parlé, en particulier, de l'Airbus et du moteur C.F.M. 56. Mais quelles est notre attitude tout spécialement face à la décision prise par la compagnie aérienne Delta Airlines ? C'est cette question qui vous préoccupe.

Pour comparer l'Airbus et le B 757 il faut tenir compte de la structure des réseaux et de la longueur des étapes. A cet égard, le cas de la compagnie Delta Airlines est particulier : les trente-huit compagnies qui ont d'ores et déjà choisi l'Airbus le prouvent à l'évidence, à telle enseigne que grâce aux économies réalisées dans son exploitation, il est possible aujourd'hui de vendre l'Airbus plus cher que ses concurrents !

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier, suppléant M. Millon.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le ministre, relégué dans sa circonscription, M. Millon m'a prié de vous interroger à sa place sur les projets concernant l'infrastructure routière du département de l'Ain, en particulier sur l'autoroute A 42 et la route nationale 504.

S'agissant de l'autoroute A 42, il souhaite connaître le calendrier envisagé pour les travaux sur la section reliant Pont-d'Ain à Genève. Quand seront délivrés aux sociétés concessionnaires les autoisaisements d'emprunts ?

Quant à la route nationale 504, pouvez-vous préciser les intentions de votre ministère à l'égard des projets de déviation de Belley, Saint-Rambert-en-Bugey, Ambérieu-en-Bugey et Tenay, ainsi que des crédits affectés, sur cet itinéraire, aux équipements de sécurité et de confort ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Dans le département de l'Ain, les problèmes routiers se présentent sous deux aspects.

D'abord, l'autoroute A 42, en construction, a été concédée d'une part à la société du tunnel sous le mont Blanc, entre Annemasse et Bellegarde, d'autre part à la société de l'autoroute Paris—Rhin—Rhône pour la section de Bellegarde à Pont-d'Ain.

Pour la première de ces sections, un crédit de plus de 200 millions de francs viendra s'ajouter, en 1981, aux 250 millions de francs déjà mis en place. La section Annemasse—Eloise entrera d'ailleurs en service dès l'an prochain.

Quant à la section Bellegarde—Pont-d'Ain, elle bénéficiera de 137 millions de francs de crédits en 1981, qui viendront s'ajouter aux 53 millions de francs prévus. Ainsi, la construction des ouvrages se poursuivra.

Ensuite, la R. N. 504 assure le drainage nord-sud du département de l'Ain. A cet égard, la déviation de Rossillon, d'un coût de 9 300 000 francs, a fait l'objet cette année d'un financement à hauteur de 5 millions de francs. Je m'efforcerais de solder l'opération en 1981.

En outre, j'ai demandé aux services extérieurs de mon ministère d'entreprendre ou d'achever les études techniques relatives aux opérations citées en priorité par M. Millon : la déviation d'Ambérieu-en-Bugey, estimée à 34 millions de francs, et la déviation de Belley, dont le coût est évalué à 17 millions de francs.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Jean Bernard.

M. Guy Guerneur. Monsieur le président, c'est moi qui vais poser la deuxième question que M. Jean Bernard voulait adresser au ministre des transports.

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

M. Guy Guerneur. Monsieur le ministre, la situation des entreprises de transports routiers est préoccupante, observe mon collègue Jean Bernard, qui aura sans doute d'autres occasions d'intervenir sur les difficultés rencontrées par cette activité et par les entreprises de transport elles-mêmes.

Mais, au sein de ces entreprises, le métier de chauffeur routier apparaît comme particulièrement pénible ; cependant, aux yeux de ceux qui l'exercent et qui l'aiment, n'en doutons pas, il ne semble pas toujours bénéficier de l'attention qu'il mérite.

Après les événements de cette semaine, M. Jean Bernard a choisi d'attirer votre attention sur un point particulier des revendications des chauffeurs routiers. En effet, comment peut-on

considérer comme normal qu'un conducteur routier de véhicules de marchandises ou de voyageurs ne puisse bénéficier de sa retraite qu'à l'âge de soixante-cinq ans ?

Cette profession exige, nous le savons, des aptitudes physiques et psychologiques spécifiques eu égard aux conditions de son exercice, notamment aux impératifs de la sécurité générale.

Sans tenter des comparaisons abusives, mais dans l'optique de la complémentarité du rail et de la route, ne pourrait-on pas envisager qu'un conducteur routier bénéficie d'un régime de retraite similaire à celui qui est appliqué aux conducteurs des trains par la S. N. C. F. ?

Si des dispositions étaient prises en ce sens, elles s'inscriraient dans l'orientation que s'est fixée le Gouvernement : atténuer le caractère pénible de certaines activités professionnelles et favoriser le travail manuel.

C'est pourquoi M. Jean Bernard souhaite obtenir votre avis : le Gouvernement et votre ministère envisagent-ils d'étudier ce problème en liaison avec les organisations professionnelles ? Et pensent-ils appliquer ensuite cette mesure sociale que constituerait l'abaissement de l'âge de la retraite pour les chauffeurs routiers ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, nous devons prêter, en effet, une très grande attention au régime social des chauffeurs routiers.

La profession de chauffeur routier, par certains de ces aspects, impose à ceux qui l'exercent des contraintes particulières susceptibles d'affecter leur aptitude au travail. Aussi la réglementation en vigueur prévoit-elle d'ores et déjà, dans certains cas appropriés, et sur justification dûment constatée, la possibilité pour les chauffeurs routiers de prendre leur retraite dès l'âge de soixante ans.

Toute amélioration supplémentaire de ce régime relève de négociations directes entre partenaires sociaux, avec lesquels j'aurai d'ailleurs l'occasion de m'entretenir pour examiner comment les préoccupations que vous avez exprimées pourront ou pourraient être prises en considération.

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

M. Guy Guerneur. C'est encore moi qui poserai la question, monsieur le président.

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

M. Guy Guerneur. Monsieur le ministre, je suis appelé à vous interroger aussi au nom de mon collègue et ami M. Lataillade, qui a été obligé, je crois que c'est l'expression consacrée, de regagner sa circonscription.

Mon collègue voulait appeler votre attention sur le problème du regroupement, à Arcachon, dans un même local, de l'administration des affaires maritimes du Quartier d'Arcachon et du service des ponts et chaussées maritimes.

Dans ce dessein, la villa Saïd, où se trouve actuellement le comité local des pêches, boulevard de la plage à Arcachon, avait fait l'objet d'une option d'achat, valable jusqu'au mois de septembre 1980, de la part de l'administration des affaires maritimes.

Le regroupement, qui ne pouvait être financé en 1980, devait l'être en 1981, les crédits étant prévus, d'après les entretiens que M. Lataillade avait eus avec le directeur de la marine marchande, M. Essig, et avec le ministre des transports, M. Le Theule.

Dès lors, il était possible d'entrevoir la possibilité d'acheter l'immeuble et les travaux visant à regrouper dans un même local les divers éléments de l'administration qui est la vôtre auraient pu commencer.

Or il semble que les projets ne puissent se réaliser et, d'ailleurs, l'administration ne demande pas le renouvellement de son option. L'emplacement du local, situé en bordure de mer, dans une zone convoitée par la promotion immobilière, est propice à la spéculation.

Comment se fait-il que cette opération, pourtant promise, ne se réalise pas ?

En outre, à plusieurs reprises, M. Lataillade vous a fait part de ses inquiétudes au sujet de la liaison routière entre le bassin d'Arcachon et Bordeaux.

En effet, la liaison B 63—A 63, entre le Sud du bassin et l'axe autoroutier devant relier Bordeaux aux Pyrénées, reste toujours une simple route à deux voies sur les derniers vingt-cinq kilomètres du trajet.

Le doublement de la liaison B 63 avait été prévu dès l'origine, à tel point que la plupart des documents officiels, d'ailleurs erronés, font état d'une autoroute terminée !

Cependant, les emprises pour les terrains sont acquises et le dossier technique est prêt. Seul le financement reste à déterminer.

Or la liaison B 63 apparaît comme un appendice naturel de la liaison entre Bordeaux et les Pyrénées. C'est une voie indispensable pour éviter que le bassin d'Arcachon ne devienne le Sud-Ouest du Sud-Ouest, et ne se trouve ainsi mis à l'écart.

De surcroît, le développement harmonieux des communes et des collectivités du bassin d'Arcachon, en particulier, l'amortissement des équipements collectifs, considérables sur cette zone à forte densité touristique, rendent indispensable la réalisation de cette liaison dont la fréquentation ne cesse de croître. Il serait grave d'isoler plus encore la baie d'Arcachon.

C'est pourquoi, au moment où les pouvoirs publics s'intéressent tout particulièrement au Grand Sud-Ouest, région longtemps marginale et pauvre, M. Lataillade souhaiterait savoir quelles mesures vous comptez prendre et dans quels délais, pour transformer la bretelle B 63 soit en une voie à caractéristiques autoroutières, par le doublement de la chaussée et la dénivellation des carrefours, soit en une route à deux fois deux voies, ce qui semble plus raisonnable, pense M. Lataillade.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, la question de M. Lataillade comporte deux volets de nature très différente.

D'abord, la direction générale de la marine marchande avait pris une option d'achat sur la villa Saïd, c'est exact, en vue de construire sur le terrain un immeuble destiné à la fois au Quartier des affaires maritimes et au service maritime des ponts et chaussées. Mais récemment plusieurs contraintes sont apparues qui ont retiré son intérêt au projet d'achat de la villa Saïd : restrictions imposées aux possibilités de construction par le POS d'Arcachon ; obligation faite à tout acquéreur de la villa Saïd de maintenir dans les lieux le comité local des pêches maritimes ; enfin, non-renouvellement de l'option consentie à la marine marchande.

Toutefois, je tiens à vous rassurer, ainsi que M. Lataillade : d'autres solutions sont à l'étude pour améliorer l'installation du Quartier des affaires maritimes afin de répondre aux besoins, qui sont réels. A cet égard, une décision sera prise très rapidement.

Ensuite, M. Lataillade est préoccupé par le désenclavement routier du bassin d'Arcachon. Il n'est pas question de laisser ce bassin à l'écart des grandes voies de communication, surtout qu'en certaines périodes de l'année cela se justifie.

La desserte du bassin d'Arcachon est assurée, vous le savez, par la voie rapide B 63 réalisée, dans une première phase, avec une seule chaussée. Le doublement de cet axe sera programmé en fonction des besoins constatés du trafic, compte tenu des priorités dégagées dans le cadre du plan du Grand Sud-Ouest.

En attendant, il paraît souhaitable de réaliser d'ores et déjà la dénivellation des carrefours les plus dangereux, opération qui peut être envisagée dans la mesure où les collectivités locales consentiront, et c'est ce que j'espère, un effort correspondant à celui de l'Etat.

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

M. Guy Guerneur. Monsieur le président, mon collègue M. Noir, qui se trouve actuellement dans le Lyonnais, m'a chargé également de poser la question à sa place. (*Exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

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

M. Guy Guerneur. Monsieur le ministre, mon collègue M. Noir m'a chargé de vous indiquer que le développement des transports collectifs participe de l'effort vital de réduction de notre déficit énergétique. C'est pourquoi ce développement doit constituer un objectif prioritaire dans l'effort budgétaire de la nation.

Cela justifie que les élus de Lyon, dont M. Noir exprime l'opinion, soient soucieux du bon déroulement de la construction du métro de leur ville. Deux lignes sont ouvertes, deux lignes sont prévues.

Or les élus s'inquiètent de voir traduit en décision d'accord immédiat, pour le démarrage des travaux, l'accord donné par votre ministère pour la ligne C.

Pour cette ligne, des travaux importants de déviation sont en cours et M. Noir, ainsi que les élus de Lyon, craignent que faute d'un feu vert immédiat, les chantiers ne restent ouverts.

Il faut noter surtout que la bonne gestion du syndicat des transports en commun lyonnais, qu'anime notre collègue M. Dugoujon, lui permet d'avoir disponibles les sommes nécessaires au financement de la part des collectivités locales pour le démarrage immédiat.

Les élus souhaitent que vous annonciez officiellement, monsieur le ministre, l'accord du Gouvernement pour le lancement des travaux de la ligne C dès les premiers jours de janvier prochain, c'est-à-dire dès le vote du budget. Sinon la faiblesse des crédits prévus — 45 millions de francs — obligerait à

découper en tranches cette réalisation, ce qui serait très dispendieux pour les deniers publics et engendrerait de sérieuses perturbations pour la vie et la circulation dans le quartier de la Croix-Rousse.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, je répondrai à vos préoccupations lyonnaises (*Sourires*) et à celles de M. Noir. Sous réserve de l'accord du ministre du budget, auquel le dossier est d'ores et déjà soumis, le financement de cette opération, qui bénéficierait d'une subvention de 40 p. 100 pour les travaux de génie civil, pourra être assuré sur deux années à partir de 1981.

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

M. Guy Guerneur. Puis-je poser la question de M. Goasduff, monsieur le président ? (*Exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

M. le président. Vous avez la parole, monsieur Guerneur.

M. Guy Guerneur. Monsieur le ministre, cette fois je reviens en Bretagne. (*Sourires.*)

Mon ami M. Goasduff m'a prié de vous poser la question qu'il a préparée, et je le fais d'autant plus volontiers que, député de l'île de Sein, je sais ce que coûte aux îliens l'absence de continuité territoriale et que, président de la commission de la mer du Finistère, je sais aussi ce que coûte aux contribuables de mon département le déficit du service maritime départemental auquel l'Etat ne participe pas.

M. Goasduff vous indique qu'il a appelé votre attention et celle de vos prédécesseurs sur la nécessité d'instituer la continuité territoriale entre le continent et les îles finistériennes ainsi que les îles du Ponant.

Le rôle de ces îles est très important dans la mesure où elles interviennent dans la sécurité des côtes bretonnes et celle de la navigation, notamment depuis que l'île d'Ouessant, vous l'avez rappelé cet après-midi, monsieur le ministre, a été choisie pour l'implantation d'une tour-radar. Le choix de ce site présente, certes, des avantages pour la Bretagne continentale mais aussi des inconvénients pour les îliens qui verront notamment se développer à court terme les flux de circulation vers le continent.

Dans ces îles, les coûts de construction et des divers biens de consommation se révèlent de 30 p. 100 supérieurs à ceux qui sont constatés sur le continent, ce qui équivaut à la création de deux catégories de citoyens français : les îliens de Bretagne et les autres.

Que comptez-vous faire pour apporter une solution à cette question qui relève, d'après l'administration de l'économie et des finances, de votre seul ressort ?

Notre département du Finistère subventionne déjà beaucoup de dépenses qui sont en principe imputables à l'Etat. Il subventionne, entre autres, le service maritime des transports qui, durant l'exercice 1979, a enregistré un déficit de 8 millions de francs. Alors, monsieur le ministre, il faut trouver une solution.

Hier, les Corses ont obtenu satisfaction, par des moyens que M. Goasduff réprovoque, pour assurer la continuité territoriale. Des mesures ont été prises en leur faveur.

M. Goasduff se demande s'il n'y aurait pas non plus deux catégories, mais trois, à savoir les Corses, les îliens de Bretagne et les autres Français.

Les îliens bretons sont dans l'attente d'un geste du Gouvernement de la République et ils ont fait preuve jusqu'à présent de la plus grande patience. Mais ils attendent une promesse qui laisse espérer que la continuité territoriale entre les îles finistériennes et le continent constitue une préoccupation pour le ministre des transports.

Pourriez-vous leur faire cette promesse ?

J'ajouterais, à titre personnel, si vous le permettez, qu'il y a une manière très simple de régler le problème : vous avez dit tout à l'heure que, pour la première fois, vous alliez apporter quelque 40 millions de francs. Je crois, à la défense du littoral contre la mer. C'est un bon début : nous le demandons depuis des années. S'agissant de la continuité territoriale et du déficit qui approchera au cours des prochaines années le milliard de centimes, je vous demande comment le budget de l'Etat peut concrètement intervenir.

Ce n'est certainement pas impossible, en droit, puisque je crois savoir que M. le ministre de l'intérieur se propose d'apporter l'aide de l'Etat à la continuité territoriale de l'île de Batz. Or je ne pense pas qu'il puisse y avoir de bonnes îles et de mauvaises îles, et vous pourriez au moins faire étudier la possibilité d'une intervention de l'Etat pour réduire la part du contribuable finistérien. Je vous remercie par avance, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous évoquez vos préoccupations et celles de M. Goasduff quant aux îles du Ponant, dont nous ne devons pas sous-estimer l'importance, ni la place qu'elles peuvent tenir.

Il m'apparaît difficile, à l'heure qu'il est, d'assimiler les problèmes de liaison des îles du Ponant à ceux de la Corse. Pour cette dernière, l'ampleur du trafic, les pointes d'été imposent une intervention de la collectivité nationale, qui prend la forme du principe de la continuité territoriale. Pour les îles du Ponant, qui bénéficient par ailleurs d'aides de la collectivité nationale sur le plan des activités économiques, les collectivités locales ont la responsabilité des transports. C'est dans ce cadre que peuvent être envisagées des améliorations.

Vous avez avancé, en concluant votre propos, un certain nombre de propositions qui devraient être examinées sérieusement. Je vous assure que je vais y attacher toute l'importance qu'elles méritent.

M. Guy Guerneur. Merci !

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Pierre Lagorce.

M. Pierre Lagorce. Monsieur le ministre, vous avez dit cet après-midi : « Je crois à la voie navigable ». J'appelle donc votre attention sur la nécessité de poursuivre la modernisation des voies navigables du Sud-Ouest qui relie l'Atlantique à la Méditerranée par la Garonne et le canal latéral de Bordeaux à Toulouse, et par le canal du Midi de Toulouse à Sète et Port-la-Nouvelle.

Or le « plan de Mazamet » ne prévoit rien à ce sujet. Oubli ou rejet ? Je ne le sais pas mais je le déplore.

Le programme quadriennal de 1977-1980 est achevé, ce qui rend possible la circulation des péniches de 38,50 mètres dites du gabarit Freycinet, chargées à 250 tonnes, de Bordeaux à Toulouse, et d'Argens à Sète, avec embranchement à Port-la-Nouvelle. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

Mais pour ouvrir à ces péniches la section Bazeige-Argens de 125 kilomètres, il faut encore réaliser dans une première phase l'allongement des écluses et l'approfondissement à 2,20 mètres, soit un programme chiffré à 197 millions de francs, valeur 1979. En quatre ans, de 1981 à 1984, cela nécessiterait annuellement 30 millions de francs sur le budget de l'Etat et de 6 à 7 millions de francs sur le budget de chaque région.

Si ces travaux ne sont pas effectués, il faut s'attendre à ce que le trafic commercial sur le canal du Midi décroisse progressivement jusqu'à s'éteindre, du fait de la diminution du nombre des bateaux, selon un rythme difficile à estimer, mais de façon inéluctable.

A l'opposé, si la modernisation était effectuée, elle désenclaverait les voies d'eau du Sud-Ouest et les ouvrirait sur le reste du réseau fluvial par l'intermédiaire du canal Rhône-Sète.

Des études ont été faites par la S.E.T.E.C. — la société d'études techniques et économiques — et vous les connaissez : elles permettent de penser que l'aménagement de cette liaison fluviale est susceptible d'apporter d'autres avantages que ceux résultant directement des économies de coût de transport puisque les transports par eau sont plus concurrentiels.

Je songe, par exemple, à l'effet d'incitation que les transports par eau peuvent avoir sur l'économie régionale. Par ailleurs, on peut rappeler, à l'aube du troisième choc pétrolier, que la voie d'eau est le moyen de transport le plus économique sur le plan de la consommation d'énergie.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, avoir des précisions sur le projet d'actualisation de l'étude de la S.E.T.E.C.

L'Etat ne peut-il s'engager sur le principe de la poursuite des travaux sur la base d'une participation de 60 p. 100, avec une participation régionale de 40 p. 100 ? Il serait pour le moins anti-économique qu'une partie seulement du canal du Midi permette le passage des péniches de 38,50 mètres chargées à 250 tonnes. Le coût des ruptures de charges occasionnées par cette situation rendrait inopérants les investissements financés à ce jour.

En somme, monsieur le ministre, voulez-vous rénover et améliorer les voies navigables partout en France, sauf dans le Sud-Ouest qui a pourtant été doté d'un plan spécifique pour son développement et particulièrement pour son désenclavement ?

M. Jean-Yves Le Drian et M. Pierre Forgues. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous venez d'exprimer votre foi en l'avenir de la voie d'eau et l'intérêt particulier que vous portez au canal du Midi.

M. Pierre Forgues. Il faut l'avoir, la foi !

M. le ministre des transports. La modernisation du canal du Midi pour le mettre au gabarit Freycinet par allongement des écluses a fait l'objet d'un programme de travaux qui s'est étendu

sur les années 1978-1980, financés en commun — vous l'avez rappelé — par l'Etat, à raison de 60 p. 100, et par les établissements publics régionaux, à raison de 40 p. 100.

Ce programme s'est jusqu'à maintenant déroulé normalement. La dernière grande opération qui concerne les écluses de Fonsérannes, près de Béziers, a dû cependant faire l'objet d'études complémentaires pour mieux tenir compte des importants problèmes d'environnement.

Lorsque ce programme aura été réalisé, je suis tout à fait conscient qu'il nous faudra examiner s'il doit être poursuivi en vue d'unifier le gabarit sur toute la longueur du canal. Une décision n'a pas encore été prise, mais je compte m'en entretenir dans les semaines à venir avec les présidents des trois établissements publics régionaux concernés, lesquels ont d'ailleurs récemment rencontré mon prédécesseur, M. le Theule.

M. le président. La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur l'organisation des marchés et le problème des prix du poisson.

En septembre dernier, le ministre a accepté de reconnaître, dans un memorandum remis à la C.E.E., le bien-fondé d'un certain nombre de critiques, déjà anciennes, sur l'organisation actuelle du marché du poisson et sur l'inefficacité des mécanismes d'intervention publique.

Les destructions, ou plutôt les « mises au trou » de plusieurs centaines de tonnes de poissons depuis le début de l'année, sont la preuve constante de cette inefficacité. Cette prise de conscience, qui est tout à fait à votre honneur — vous y avez fait d'ailleurs allusion tout à l'heure dans votre intervention — pourrait nous satisfaire si nous étions sûrs qu'elle puisse se traduire dans les faits.

Certes, ce memorandum contenait de bonnes intentions, même s'il avait été déposé à l'époque pour des considérations tactiques. Mais nous n'avons guère d'informations sur lui. Par ailleurs, vos propos de cet après-midi sur le fonds d'intervention et d'orientation des marchés — le F.I.O.M. — nous paraissent pour le moins très vagues. Vous parlez de décentraliser; décentraliser quoi? Vous dites vouloir alléger les procédures; lesquelles?

En dernier lieu, toujours à propos de l'organisation du marché du poisson, votre projet de budget ne nous paraît pas traduire la volonté que nous avons cru déceler dans le memorandum.

Comme la constatation en a été faite par plusieurs de mes collègues au cours du débat, pour mener à bien dans les mêmes conditions qu'en 1980 ses différents programmes — orientations, redéploiement, soutien du marché — le fonds d'intervention et d'orientation des marchés se trouve d'ores et déjà face à un déficit prévisionnel de 20 millions de francs, 30 millions même, si l'on y ajoute la reconstitution du fonds de garantie dont la trésorerie est aujourd'hui à sec, si l'on peut dire.

L'espèce de trésor de guerre du F.I.O.M. n'existe plus, ponctionné qu'il a été cet été pour financer la seule mesure concrète annoncée aux marins pêcheurs, le relèvement des prix d'objectif.

Vous avez fait tout à l'heure allusion avec une certaine solennité aux grandes mesures du 26 août dernier; je crois qu'il est bon de rappeler ici que certaines d'entre elles, en particulier le relèvement des prix d'objectif, ont été financées par les marins pêcheurs eux-mêmes.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Le Drian. Vous parlez depuis trois minutes.

M. Jean-Yves Le Drian. Je conclus, monsieur le président.

L'intervention publique ne peut plus se limiter à l'application, d'ailleurs très restrictive, de mesures de sauvegarde qui tendent à stabiliser les cours sans garantir l'écoulement des produits et à pérenniser les pratiques de destruction.

Le temps n'est plus aux demi-mesures. Quelle suite comptez-vous donner, monsieur le ministre, aux amorcees de propositions que vous avez énoncées quant à l'organisation des marchés au niveau européen et que comptez-vous faire pour réorganiser sérieusement le F.I.O.M. et ne pas vous contenter de prévoir des aménagements secondaires?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez abordé deux problèmes importants dans le domaine des pêches. J'ai eu l'occasion, lors de mon déplacement à Lorient, de m'entretenir, notamment avec vous, du problème de la commercialisation du poisson. Mes contacts avec divers organisations m'ont permis de constater combien cette question importante était liée aux autres pour la mise en place d'une solution au problème de la pêche.

Ce problème se présente aux niveaux national et européen.

Si nous voulons obtenir une amélioration, qui est nécessaire, des revenus des pêcheurs, il me paraît indispensable que les ressources des producteurs progressent plus vite que celles des personnes qui se trouvent aux différents stades de la commercialisation.

Ainsi que vous l'avez rappelé, le Gouvernement français a adressé le 15 septembre à la commission des Communautés un memorandum dans lequel il réclame avec force un relèvement des prix de retrait communautaires et une meilleure protection contre les importations en provenance des pays tiers. Cet aspect fera l'objet des quarante-huit heures de négociations qui auront lieu à la mi-décembre à Bruxelles et qui devraient aboutir avant le 31 décembre prochain. Je suis heureux aujourd'hui de connaître votre sentiment, ce qui me permettra d'étayer ma position. C'est un point que nous ne devons pas sous-estimer.

Mais, à l'évidence, tout ne peut être résolu par de simples décisions prises au niveau de la Communauté. Il faut aussi qu'au niveau national, certaines mesures puissent se concrétiser.

Je vous rappelais que les commissions qui ont été mises en place auprès des préfets doivent proposer, d'ici au 15 décembre, diverses mesures, et que j'aurai à prendre des décisions avant le 31 décembre. Mais d'ores et déjà il apparaît — les contacts que j'ai eus dans les ports m'en avaient convaincu — que le règlement des halles à marée doit faire l'objet d'un nouvel examen, notamment en vue d'une meilleure transparence des transactions.

Mais ce n'est là qu'un élément de ce vaste problème et j'attends avec intérêt, pour prendre une décision rapide, les propositions que me feront les commissions régionales.

Vous évoquiez en deuxième lieu le rôle du F.I.O.M. et la manière dont il doit être adapté aux problèmes qui lui sont posés.

J'ai annoncé tout à l'heure à ce sujet que je proposerai une réforme du F.I.O.M. pour obtenir une clarification de ses actions, réforme allant dans plusieurs directions: décentralisation, allègement des procédures, autant d'éléments sur lesquels, depuis six semaines, tous les milieux concernés par la pêche appellent mon attention.

Ce ne sont pas des clauses de style. C'est l'expression d'une action que je vais mener en concertation étroite avec tous les milieux de la pêche et avec les élus pour que le F.I.O.M. puisse répondre rapidement, simplement et efficacement à ce qu'attend de lui le monde de la pêche.

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

M. Christian Nucci. Mon collègue et ami Huyghues des Etages a déjà appelé votre attention, monsieur le ministre, sur la mise à deux fois deux voies de la R.N. 7 dans sa traversée du Val de Loire.

Des déviations sont en cours, mais elles sont réalisées à deux voies, alors qu'elles sont programmées à quatre voies.

Quand pensez-vous, monsieur le ministre, passer à la suite?

Des crédits d'états s'élevant à 625 000 francs ont été affectés à la partie de la R.N. 7 qui va du Nord de la Nièvre à Poungues-les-Eaux. Un bureau d'études lyonnais a été désigné.

Mon collègue croit savoir que le deuxième temps des études se poursuivra bien plus tard vers le Sud, c'est-à-dire de Bourges et Nevers vers l'Allier.

A Nevers se pose le problème de la construction d'un second pont sur la Loire, celui qui existe étant complètement saturé. Vers quelle année espérez-vous la conclusion de ces études, d'abord pour la Nièvre et, au-delà, pour l'Allier et la Loire?

En outre, monsieur le ministre, mon collègue s'inquiète des délais trop longs qui séparent habituellement les études de la réalisation des travaux. On parle des années postérieures à 1987, c'est-à-dire quand le programme autoroutier sera achevé.

Il y voit le risque qu'on s'engage dans un processus aux conséquences graves pour plusieurs raisons.

Premièrement, on peut craindre, lorsque les délais sont trop longs — des années par exemple — l'inadaptation des travaux aux besoins du moment, comme cela s'est déjà produit pour l'A 6, initialement à deux fois deux voies, qu'il a fallu, peu après son inauguration porter à deux fois trois voies sur bien des tronçons.

Deuxièmement, le temps perdu pèsera lourd sur les économies des départements traversés et sur les prix des réalisations.

Troisièmement, le non-équipement rapide de la seule grande route qui traverse du Nord au Sud les départements du Val de Loire — le Loiret, la Nièvre, l'Allier, la Loire — tandis que des autoroutes d'encerclément, l'A 6 et l'A 71, draineront les mouvements économiques, équivaut à une asphyxie de ces départements et à une densité de la circulation particulièrement dangereuse, car, fuyant les tarifs des péages, les poids lourds seront de plus en plus nombreux à emprunter la R.N. 7.

Que pensez-vous faire, monsieur le ministre, pour que cet investissement national, indispensable pour tout le Val de Loire, soit réalisé rapidement ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. L'aménagement de la R.N. 7 dans le département de la Nièvre a été engagé ces dernières années et sera poursuivi.

Cette voie a été entièrement renforcée. La déviation de Cosne — la plus importante des opérations en cours — recevra en 1981 les crédits nécessaires à son achèvement. La déviation de Neuvy-sur-Loire sera dotée en 1981 de 7,8 millions de francs qui permettront d'achever les acquisitions foncières et de commencer les travaux.

Des crédits ont été mis en place pour l'étude d'aménagements situés plus au Sud, tout au long de la R.N. 7. Ces études concernent des opérations particulièrement importantes, qui doivent, de ce fait, être étalées dans le temps. Parmi celles-ci figure la déviation Sud de Nevers, que vous rappelez, et qui comprend entre autres un pont sur la Loire.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Aurillac.

M. Michel Aurillac. Monsieur le ministre, la route nationale 20 est l'axe le plus direct entre Paris et l'Espagne. Elle est aussi la voie majeure d'accès à la partie occidentale du Massif Central.

De Vierzon à Limoges, il n'est prévu aucune autoroute et le plan routier « Massif Central » dans sa version initiale, ignore cette liaison, qui n'est pas encore prévue en voie rapide de bout en bout.

Les élus, quelle que soit leur étiquette politique, députés et sénateurs, concernés par R.N. 20, appellent depuis près de trois ans l'attention du Gouvernement sur cette anomalie.

Tout récemment, le président du conseil régional de la région Centre s'en est entretenu avec le Président de la République, dont tout le monde connaît l'attachement au Massif Central. Les déclarations faites par M. Jean Delaneau à la sortie de l'Élysée ont permis de savoir qu'il avait été entendu.

Entre les budgets de 1979 et de 1980, votre prédécesseur a pu engager la mise à quatre voies d'une partie de l'itinéraire de Châteauroux-Sud, prévoir les acquisitions foncières de la déviation d'Argenton-sur-Creuse, dont la procédure est engagée, et des crédits d'étude pour la déviation de Vatan, à laquelle mon collègue le docteur Tissandier et moi-même sommes très attachés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner l'assurance : premièrement, de la poursuite et de l'achèvement de la déviation d'Argenton-sur-Creuse ; deuxièmement, de l'engagement de la déviation de Vatan ; troisièmement, du calendrier prévu pour le contournement de Châteauroux — toutes opérations indispensables pour des raisons de sécurité — et enfin, quatrièmement, et c'est, me semble-t-il, l'essentiel, de l'inclusion de la voie de Vierzon—Limoges au plan routier « Massif Central » ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez rappelé l'intérêt que vous ne cessez de porter à la R.N. 20, axe dont nous connaissons l'importance.

La nécessité d'aménager la R.N. 20 dans la région du Centre, et plus précisément dans le département de l'Indre, n'a échappé ni à mes prédécesseurs ni à moi-même.

Je puis vous assurer que cette grande liaison restera parmi les priorités retenues dans les prochaines années.

L'État est décidé à consentir un effort significatif en faveur de la R.N. 20 dans le Centre et, si les instances régionales s'associent à son action en acceptant de participer pour moitié au financement de la déviation d'Argenton-sur-Creuse, à engager les opérations rapidement en y mettant les moyens.

En conséquence, si les assemblées régionales émettent un avis favorable à cette proposition et afin de hâter la concrétisation de l'effort consenti pour la R.N. 20, j'ai l'intention de réserver, sur les moyens budgétaires dont je disposerai en 1981, 6,3 millions de francs de crédits d'État, auxquels devrait s'ajouter un montant équivalent de la région, pour la déviation d'Argenton. En dehors de cette action concertée, je suis prêt à décaler également, en 1981, une autorisation de programme d'État de plus de 13 millions de francs pour l'achèvement de la route nouvelle entre Châteauroux et Lothiers.

Vous avez évoqué certains aspects sur lesquels je ne puis pas aujourd'hui vous fournir de réponse, mais je vous la communiquerai rapidement et directement.

M. le président. La parole est à M. Aurillac, pour une seconde question.

M. Michel Aurillac. Monsieur le ministre, depuis deux ans et demi, je m'efforce, avec les élus concernés et la chambre de commerce de Châteauroux, de donner plus de vie à l'aérodrome de Châteauroux-Déols, ancien aérodrome américain, parfaitement équipé pour le trafic commercial.

Envisagez-vous un développement de ses activités en matière de fret et de passagers ? Vous est-il possible de tenir compte des vastes locaux et terre-pleins disponibles sur cet aérodrome pour y transférer des activités relevant de votre ministère, comme par exemple le magasin spécialisé des bases aériennes actuellement installé sur le port de Bonneuil-sur-Marne ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, les installations de l'aéroport de Châteauroux sont effectivement sous-employées depuis le départ de l'O.T.A.N. La chambre de commerce et d'industrie de Châteauroux, gestionnaire de l'aéroport, s'efforce, d'une part, de développer des activités d'entraînement des compagnies aériennes françaises et étrangères et, d'autre part, d'y promouvoir des activités commerciales, notamment en matière de fret. Mon administration apporte évidemment son appui à ces initiatives. Cela me paraît en effet normal et nécessaire. Si une décision de transfert des installations de Bonneuil devait être prise — elle ne l'est pas encore — la candidature de Châteauroux serait sûrement examinée, je puis vous l'assurer, avec un avis très favorable.

M. le président. La parole est à M. Xavier Deniau.

M. Xavier Deniau. Monsieur le ministre, je vous ai entendu décrire, en fin d'après-midi, votre politique routière et je dois avouer qu'elle m'a laissé quelques doutes. Vous avez en particulier mentionné un programme de création de trois autoroutes, dont aucune ne suivra la transversale Est—Océan que nous attendons depuis longtemps, mais vous n'avez annoncé aucun engagement de moyens importants sur les axes les plus fréquentés. Sur les autoroutes que vous projetez ne circuleront que quelques milliers de voitures par jour alors que sur la R.N. 7 il en passe quotidiennement 20 000 dans des conditions très difficiles.

J'ai certes été très heureux de vous entendre parler des déviations de Cosne-sur-Loire et de Neuvy-sur-Loire, mais je me permets de vous rappeler que si la déviation de Briare existe déjà, il restera à réaliser celle de Bonny-sur-Loire dont la construction est d'autant plus urgente que la traversée de cette ville est particulièrement dangereuse.

Elle n'a pas encore été programmée par vos services parce qu'elle est située à proximité du site de Belleville sur lequel doit être réalisé une centrale nucléaire. Nous sommes donc pénalisés par ce site nucléaire ! Des déviations sont mises en place avant et après Bonny, mais aucun projet n'est lancé pour la ville elle-même parce que l'on attend que E.D.F. s'engage à financer sa part de cette déviation. Depuis deux ans nous attendons qu'un accord intervienne entre votre département ministériel et les services d'Électricité de France sur ce point. C'est un comble !

En attendant, les accidents de personnes se multiplient et l'on ne compte plus les blessés ni les morts dont le nombre s'est encore accru récemment ; les voitures doivent monter sur les trottoirs pour laisser passer les convois exceptionnels. Tel est notre lot hebdomadaire.

Il faudrait que les différentes administrations cessent de se renvoyer la balle. Nous avons d'ailleurs demandé solennellement l'arbitrage du Premier ministre. D'après ce qui m'a été dit et écrit un pré-arbitrage a eu lieu. Il prévoit de vous attribuer 50 p. 100 de la dotation nécessaire pour ces travaux. Etant donné que vous serez de toute façon le maître d'ouvrage, je souhaite, puisque l'opération est prête à être engagée, que les terrains ont été achetés, que les études ont été menées, que vous me donniez l'assurance que les crédits du ministère des transports sont bien débloqués et que nous n'attendons plus que ceux de E.D.F.

Ensuite, nous nous adresserons à E.D.F. et au ministère de l'Industrie pour leur demander de cesser de trainer les pieds au détriment de la sécurité des citoyens et de l'intérêt général de la région.

Si nous devons aller jusqu'aux barrages de routes, je puis vous assurer que, pour la première fois depuis dix-huit ans que je suis député, je serai le premier présent pour arrêter le trafic.

M. Christian Nucci. C'est la révolution !

M. Xavier Deniau. Monsieur le ministre, c'est une situation intolérable !

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

M. Xavier Deniau. Nous avons fait appel à l'arbitrage du Premier ministre. Pouvez-vous me donner ce soir, monsieur le ministre, l'assurance que vos crédits et vos moyens seront bien en place ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez rappelé que, depuis des années, vous vous préoccupez de la modernisation progressive de la R.N. 7 et vous avez manifesté votre impatience quant aux délais de réalisation.

La modernisation progressive de la R.N. 7 est largement engagée — vous l'avez reconnu — comme en témoigne la mise en service récente de la déviation de Briare et de celle, prochaine, de Cosne-sur-Loire. Elle sera poursuivie dans les prochaines années par les déviations de Neuvy-sur-Loire et de Bonny-sur-Loire.

Les négociations sont en cours avec Electricité de France pour définir les modalités de financement de la déviation de Bonny.

M. Xavier Deniau. Depuis bien longtemps !

M. le ministre des transports. Je vous confirme que le ministre des transports est disposé à participer pour moitié au financement de la déviation de Bonny-sur-Loire si la solution se dégage, ce que je souhaite ardemment, avec Electricité de France.

Je vous précise, d'une part, que je me mettrai en rapport avec mon collègue le ministre de l'industrie pour que nous trouvions rapidement une solution sur ce point, d'autre part, que le ministère des transports a mis en place tout le dispositif nécessaire et qu'aucun retard n'interviendra de son fait. J'y veillerai personnellement.

M. le président. La parole est à M. Xavier Deniau, pour une seconde question.

M. Xavier Deniau. Je vous remercie, d'abord, monsieur le ministre, de cette prise de position très précise dont je prends acte en mon nom et en celui du groupe de promotion de la nationale 7, que préside notre collègue Hector Rolland, maire de Moulins ; ce groupe se propose d'ailleurs de venir vous entretenir de l'ensemble des problèmes de notre route.

Ma seconde question porte sur les voies navigables, monsieur le ministre.

Je vous ai entendu décrire cet après-midi non pas un schéma — puisque vous n'aimez pas le terme — que vous réclamait le rapporteur pour les prochaines années en matière de voies navigables, mais des éléments de programme.

Or, j'ai constaté, comme tous mes collègues, qu'un grand nombre de régions de France en étaient absentes, en particulier la région Centre. Nous nous en inquiétons d'autant plus que nous n'avons, sous aucune forme, part aux projets actuels.

Je sais bien qu'il n'est pas facile de cohabiter avec un élément, comme disait un Premier ministre du Canada, à propos de son grand voisin américain. Or nos canaux régionaux cohabitent dans le budget avec le projet de liaison Rhin-Rhône qui a absorbé la plupart de vos crédits. Nous souhaiterions toutefois avoir droit aux faibles crédits qui restent, notamment à ceux qui sont destinés au gabarit Freycinet dont relèvent nos canaux et qui représentent 64 millions de francs puisque 25 millions vont aux opérations de restructuration, 28 millions aux opérations ponctuelles de sécurité et 11 millions aux opérations de catégorie II aux fins de travaux urgents ; il y a pratiquement dans cette catégorie, la grande masse des canaux de France.

La région Centre a consenti un gros effort pour ses canaux, puisque l'établissement public régional et les départements du Cher et du Loiret ont participé à raison de 45 p. 100 au financement des travaux qui ont été réalisés au cours d'un récent plan triennal de remise en état de ces canaux. Certes — et nous nous en réjouissons — l'Etat a accompagné cet effort, mais les travaux ne sont pas terminés et ils ne trouveront leur plein sens que si vous acceptez de dégager les crédits nécessaires pour achever ce qui a été entrepris avec notre actif appui.

Je souhaite donc, monsieur le ministre, que, dans le prochain plan, qui n'est pas très enthousiasmant — nos rapporteurs vous l'ont dit — soit prévu l'achèvement des travaux du canal du Loing, du canal de Briare et du canal de la Loire, et que cette espèce d'abandon de programme que nous craignons ne se produise pas.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, j'ai écouté attentivement votre plaidoyer pour les voies d'eau, particulièrement pour le canal du Loing et le canal de Briare. Vous avez eu raison de rappeler l'effort important réalisé par la région, en liaison avec l'Etat. J'ai pris note de votre volonté de voir aboutir les travaux ainsi engagés.

Je suis, comme vous, attaché à la voie d'eau qui — je l'ai rappelé tout à l'heure — représente incontestablement, pour certaines régions, un atout économique. Je tiens à préciser que nos préoccupations ne sauraient être polarisées uniquement sur un seul projet existant dans notre pays.

Les contraintes budgétaires que j'ai déjà mentionnées nous conduisent à donner une priorité absolue à l'entretien et à la restauration du réseau actuel, en particulier à petit gabarit qui, en l'occurrence, vous intéresse. Il constitue le lien entre les différents bassins en drainant une partie importante du trafic qui emprunte d'ailleurs le réseau à grand gabarit. Je veillerai à ce qu'il en soit bien ainsi.

A propos des objectifs de notre programme pluriannuel, je souligne combien il me paraît nécessaire d'intégrer cet élément dans notre réflexion. Je saurai tenir compte des observations que vous avez présentées au sujet de deux voies d'eau qui vous tiennent particulièrement à cœur.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Malvy.

M. Martin Malvy. De par leur situation géographique, certaines régions sont plus difficiles d'accès que d'autres, plus éloignées des grands centres. De cela, le Gouvernement n'est évidemment pas responsable.

En revanche, sans effort particulier, ces difficultés supplémentaires s'accroissent et font qu'au fil des ans ces régions sont encore plus défavorisées.

Je prends pour exemple l'une de ces zones, le Sud du Massif Central, aux confins de trois régions de programme, le Limousin, l'Auvergne et Midi-Pyrénées. Deux itinéraires sont ici essentiels, l'axe Brive—Méditerranée, la R.N. 122 dans sa partie Aurillac—Toulouse.

Nous sommes dans le périmètre d'intervention du plan Massif Central. Or, depuis les années 1974-1975, aucun nouveau chantier n'a été ouvert sur l'axe Brive—Méditerranée dans la traversée du Lot. Sur quelque quarante kilomètres, la route est dans un état détestable, plus mauvaise qu'aucune voie départementale, traversant des communes dans des conditions déplorable, par exemple, le village de Rudelle entre deux rangées de maisons distantes de moins de cinq mètres.

Sous le prétexte que sera construite un jour la déviation de Figeac, deuxième ville du département — mais rien n'est encore programmé — vos services ne disposent même plus des crédits nécessaires pour poser un simple revêtement sur les dix derniers kilomètres qui, de ce fait, sont dangereux.

Je crois savoir, monsieur le ministre, qu'un crédit de 9 millions a été prévu pour l'année qui s'achève mais, les travaux n'ayant pas commencé, je m'interroge sur l'exactitude de son affectation. Par ailleurs, 9 millions ne permettent que d'améliorer sept à huit kilomètres, au titre des aménagements coordonnés. Le reste du parcours, les déviations ne peuvent plus attendre d'hypothétiques financements. Par ailleurs, le tracé de la déviation de Gramat, qui paraît la première à devoir être retenue, était certes bon il y a dix ans, mais il appelle un nouvel examen, car, depuis, on a loti et bâti à proximité immédiate, y compris en constructions publiques, ce qui provoque de très légitimes contestations. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous ordonniez très vite une nouvelle étude d'impact.

Quant à la route nationale n° 122, elle n'est même pas inscrite à ce plan, ce qui revient à dire que, sans décision nouvelle de votre part, elle n'a aucune chance d'être prise en compte dans les années qui viennent.

Ainsi, ce secteur, déjà très défavorisé, voit ses chances réduites encore par la très grande insuffisance des moyens de communication.

Je vous ai parlé de la route ; j'aurais pu vous entretenir du rail. Du département du Lot, pour le secteur desservi par ces axes routiers, ou de celui de l'Aveyron, il faut, aujourd'hui, plus de deux heures trente pour rejoindre la capitale régionale, Toulouse, distante de moins de 150 kilomètres.

En attendant les conclusions du schéma régional des transports et d'éventuelles améliorations de la voie, rien ne s'oppose à ce que soit établie entre Figeac et Toulouse une liaison plus rapide par rail qui ne comporterait que deux ou trois arrêts au lieu de sept.

Pourriez-vous m'indiquer si, sur les deux itinéraires routiers auxquels je viens de faire allusion, seront effectués des travaux substantiels en 1981, y compris la remise en état des quelques kilomètres qui conduisent directement à Figeac, ce qui implique, pour la route nationale 122, son inscription, et si seront programmées les déviations sur l'axe Brive—Méditerranée ?

Vous est-il possible enfin d'intervenir auprès de la S.N.C.F. afin que la liaison rapide Figeac—Toulouse par Capdenac, qui peut être instaurée du jour au lendemain, le soit dans les meilleurs délais ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, en ce qui concerne le réseau ferroviaire, je me mettrai en rapport avec la S. N. C. F. pour étudier les divers points que vous avez évoqués.

S'agissant du réseau routier, il est évident que le plan routier du Massif Central ne doit pas négliger le Sud de cette zone géographique. Il comprend d'ailleurs, en plus de l'aménagement des routes nationales 9 et 20 ainsi que des axes transversaux, l'amélioration de la liaison Brive—Figeac—Rodez—Séverac-le-Château, qui intéresse plus particulièrement le département du Lot.

Sur la route nationale 20, un important aménagement au Sud du département a été récemment réalisé. Il s'agit des crèneaux à deux fois deux voies dans la côte des Bories. Actuellement sont en cours deux autres opérations : la déviation du Treil et le brèneau de Lachapelle-Auzac.

L'opération prioritaire sur la route nationale 20, pour les prochaines années, sera la déviation de Cahors, opération coûteuse estimée à près de 70 millions de francs pour la première phase à une seule chaussée.

Pour ce qui est de la liaison Brive—Figeac en direction de Séverac-le-Château et de la route nationale 9, plusieurs aménagements ponctuels ont déjà été réalisés. Au cours de l'exercice 1981 j'envisage d'achever le financement des rectifications entre Figeac et Capdenac et de lancer les travaux de rectification du Bouyssou entre Le Bourg et Figeac, pour près de 11 millions de francs.

Quant aux autres points que vous avez évoqués, je les examinerai très prochainement.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Weisenhorn.

M. Pierre Weisenhorn. Monsieur le ministre, ma question concerne les voies fluviales. Je rejoins entièrement le point de vue de mon ami Jean Valleix, rapporteur pour avis, qui demande un souffle planificateur profond pour une politique des voies fluviales en France.

Continuerons-nous, si le fuel devait venir à diminuer en quantité et à augmenter en prix, à transporter par camions lourds les marchandises pondéreuses du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, où serons-nous conscients qu'une tonne transportée par voie fluviale coûte neuf fois moins cher qu'une tonne transportée sur la route ?

Que pensez-vous de la future coordination voie fluviale-rail-route ?

Ma deuxième question concernera le canal Rhin-Rhône pour lequel une enveloppe de 110 millions de francs est prévue. En réalité, on travaillera sur la Saône — ce que l'on aurait fait de toute manière — et on poursuivra les travaux du canal Rhône-Fos pour répondre aux vœux anciens à la fois de la navigation rhodanienne et du port autonome de Marseille. Qu'en est-il de la liaison Saône-Rhin ?

Se contentera-t-on d'études complémentaires, d'acquisitions foncières d'opportunité, autant dire de très peu de chose ? Le VII^e Plan avait prévu que 75 p. 100 des terrains nécessaires seraient achetés fin 1980 : on en est à quelques 3 p. 100 seulement.

J'avais obtenu de M. Robert Galley, alors ministre de l'équipement, que le nouveau parcours du canal élargi soit superposé à l'ancien pour perdre le moins possible de terres. Le projet en cours prévoit cependant des dépôts de terres importants, provenant de l'extraction des déblais du futur canal. dépôts qui seront de nouvelles contraintes pour les agriculteurs et les riverains.

Envisagez-vous le principe de leur déplacement en les écartant de l'entreprise qui demandera déjà assez de sacrifices aux riverains ?

La chambre d'agriculture sera-t-elle associée, dans le cadre des remembrements linéaires nécessaires aux transactions foncières ?

Pouvez-vous nous donner votre avis sur l'échéancier, même approximatif, de l'avancement des travaux et sur son financement ?

Le principe des ressources de l'hydro-électricité du Rhône est-il définitivement retenu ?

Le pourcentage de l'aide demandée aux régions est-il défini ? Le futur canal mer du Nord-mer Méditerranée servira-t-il surtout aux ports hollandais et à la reine de Hollande, comme le disait notre rapporteur Jean Valleix ?

Pourriez-vous nous définir l'impact bénéficiaire pour les régions traversées ?

Je vous remercie d'avance, monsieur le ministre, de vos réponses.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez posé une vaste question aux multiples ramifications sur la voie d'eau en général et sur la liaison Rhin-Rhône, qui vous préoccupe tout particulièrement pour des raisons géographiques évidentes.

La voie navigable doit incontestablement avoir sa place dans nos structures de transport. D'ailleurs, les exemples étrangers et un certain nombre de grandes liaisons en cours de réalisation témoignent des retombées positives de ce mode de transport, qui donne une impulsion économique aux régions traversées et permet de réaliser des économies d'énergie.

A ce propos, je confirme que les relations entre les divers modes de transport, dont la voie navigable, ne doivent pas se poser en termes de concurrence, mais en termes de complémentarité, de coordination.

En ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône, vous avez posé un double problème : celui de sa réalisation et celui de l'intégration de cette réalisation dans son environnement.

La réalisation se fera en trois étapes.

La première étape consiste à mettre en place les structures juridiques. A cet égard, la loi confiant la maîtrise d'ouvrage à la compagnie nationale du Rhône, publiée au début de cette année, d'une part, et les deux décrets qui viennent d'être pris en Conseil d'Etat et qui vont être publiés rapidement, d'autre part, constituent un élément important qui nous permettra de fonder l'action de réalisation de l'axe Rhin-Rhône.

La deuxième étape sera la mise au point de l'opération de financement, dans laquelle doivent intervenir trois partenaires : Etat, régions et collectivités locales des secteurs traversés, et, éventuellement, partenaires internationaux. Aucune source de financement ne doit être négligée car il s'agit, nous en sommes tous conscients, d'une œuvre considérable.

La troisième étape sera celle de la réalisation proprement dite. Lorsque les fondements juridiques seront établis, et ils le seront rapidement, lorsque les modalités de financement seront mises au point, la réalisation pourra se dérouler méthodiquement. Et à cet égard, les travaux entre l'écluse de Niffer et le port de l'île Napoléon, que nous prévoyons dans notre budget de 1981, constituent un acte de volonté.

Votre second sujet de préoccupation, légitime, concerne l'intégration d'un tel ouvrage dans son environnement. Je puis à cet égard vous donner l'assurance que le souci constant de mes services comme de la Compagnie nationale du Rhône sera de travailler de manière permanente avec les élus des collectivités concernées et avec les représentants des intérêts économiques et particulièrement des chambres d'agriculture, car l'agriculture comme l'environnement sont directement en cause. Il faut que la réalisation de ce programme s'engage en tenant le plus grand compte des précautions à prendre, tant en matière de protection de l'environnement que pour la défense très légitime de l'agriculture des zones concernées.

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

M. André Bord. Monsieur le ministre, vous connaissez bien le problème de l'insuffisance des dotations régionales en matière de voirie rapide urbaine et des graves conséquences qui découlent, pour l'agglomération strasbourgeoise, d'un manque d'infrastructure routière. Ce problème a été soulevé, à plusieurs reprises, aussi bien par les parlementaires et les élus locaux que par l'administration préfectorale de notre région.

Les retards accumulés font qu'à présent, tous les projets retenus lors de l'élaboration du VII^e Plan et mis au point dans le cadre de la procédure des dossiers d'agglomération sont devenus prioritaires, qu'il s'agisse du contournement sud, de l'échangeur d'Ostwald, de la pénétrante ouest ou de la rocade nord, opérations qui conditionnent d'ailleurs la fluidité du trafic sur le futur axe nord-sud.

Une action conjuguée de l'Etat, de l'établissement public régional et des collectivités locales devrait permettre un gain de temps appréciable dans la réalisation de ces opérations.

Est-il possible, monsieur le ministre, d'espérer rapidement une augmentation des dotations de l'Etat en faveur de la réalisation d'un véritable réseau de voirie rapide urbaine, permettant de décongestionner l'agglomération de Strasbourg, d'obtenir l'écoulement normal du trafic interne de la ville et son raccordement à l'axe nord-sud ?

En résumé, je souhaiterais savoir si le financement des opérations restant à réaliser est assuré et dans quels délais on peut raisonnablement espérer l'achèvement de la liaison réaménagée Lauterbourg—Bâle.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, en l'occurrence, vos préoccupations sont aussi les miennes et cela ne vous étonnera pas.

Les réseaux routier et autoroutier dans l'agglomération strasbourgeoise revêtent un très grand intérêt, d'une part, parce qu'il convient de décongestionner cette agglomération qui a connu un important développement et, d'autre part, parce que le rôle européen qui incombe à cette cité impose de satisfaire ses besoins en équipements de cette nature.

Parmi les opérations en cours ou prévisibles, vous en avez cité quatre. Les travaux de la place de Haguenau sont déjà engagés et ils seront poursuivis en 1981. L'achèvement de la pénétrante des Halles, qui avait été considérée comme la première priorité dans la ville de Strasbourg, est prévu pour 1981.

La voie de contournement sud et la pénétrante ouest ont également leur importance, et il faudra les concevoir de telle façon qu'elles puissent éviter des nuisances inutiles sur le plan de l'environnement.

J'examine actuellement ces dossiers, et je tiens, en liaison étroite avec les autorités locales, à définir clairement les priorités qui nous permettront de nous engager le plus rapidement possible dans la voie de la concrétisation de ces opérations aussi urgentes que nécessaires.

Vous avez aussi évoqué l'axe Nord-Sud d'Alsace : Lauterbourg—Strasbourg—Belfort, pour la branche Ouest ; Colmar—Mulhouse—Bâle, pour la branche Est.

En ce qui concerne la branche ouest, l'achèvement des travaux est prévu pour les toutes premières semaines de l'année 1981, c'est-à-dire dans les délais prévus.

Reste cependant la branche est qui, de Strasbourg doit conduire par Colmar à Mulhouse et à Bâle. Les travaux sont en cours. Toute une série d'ouvrages d'art ont déjà été réalisés, et nous pouvons raisonnablement envisager la fin de la réalisation de cet axe pour 1983. Cela est important et urgent, compte tenu de la structure autoroutière qui irrigue des régions voisines de la nôtre et que nous devons avoir en point de mire.

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

M. Yves Lancien. Monsieur le ministre, les exploitants d'auto-école connaissent actuellement de graves difficultés dues à la hausse conjointe du prix des carburants et des véhicules, face au blocage de leurs tarifs.

Au surplus, la réglementation du service national des examens du permis de conduire interdit à ces exploitants d'utiliser des véhicules de type utilitaire soumis au taux normal de T. V. A. pour le passage de l'examen, alors que les véhicules destinés à l'enseignement doivent obligatoirement être pourvus d'un équipement spécial à doubles pédales, auquel s'ajoutera, à partir du 1^{er} janvier 1981, l'obligation d'un compteur de consommation, ce qui revient à en faire de véritables véhicules utilitaires.

Il n'empêche que le ministère du budget, arguant du fait que ces véhicules possèdent une banquette arrière et des vitres latérales à l'arrière, nie ce caractère utilitaire.

Au plan du principe, il y a en tout état de cause une contradiction entre l'utilisation de véhicules utilitaires pour l'enseignement et de véhicules non utilitaires pour les examens.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir étudier avec M. le ministre du budget, la possibilité d'apporter une solution de bon sens au problème ainsi posé.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous venez d'évoquer un problème qui concerne les auto-écoles, problème particulièrement technique, mais dont vous souhaitez, probablement à juste titre, qu'il soit examiné sur le plan du bon sens. C'est donc dans cette optique que je me mettrai en relation avec le ministère du budget afin de trouver une solution simple et claire et d'éviter aux auto-écoles des complications inutiles.

M. le président. La parole est à M. Lancien, pour une seconde question.

M. Yves Lancien. Cette question est d'actualité.

Vous n'avez pas cru, monsieur le ministre, devoir réserver à l'Assemblée nationale l'annonce de la poursuite de l'expérience, si légitimement controversée, de l'utilisation obligatoire des feux de croisement en agglomération. Nous l'avons, en effet, les uns et les autres, apprise ce matin par la presse ou par la radio.

Même s'il s'agit là du domaine réglementaire, n'est-ce pas, compte tenu de l'émotion soulevée dans l'opinion et dont le Parlement s'était largement fait l'écho il y a un an, faire preuve à l'égard de ce dernier d'un certain manque de considération ?

Mais faut-il vraiment s'en étonner à une époque où l'emprise technocratique se fait de plus en plus tentaculaire et où la concertation paraît de moins en moins à la mode ?

Déjà, en octobre 1979, quand cette expérience fut décidée, il n'y avait eu ni consultation préalable des intéressés — associations d'automobilistes, médecins ophtalmologistes, municipalités, et, faut-il le rappeler, représentation nationale — non

plus d'ailleurs que préparation technique d'une mesure qui aurait exigé au préalable un réglage généralisé des feux de croisement, déjà plus éblouissants chez nous que chez nos voisins européens auxquels on se réfère si facilement.

Voilà pour la forme.

Sur le fond, pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, sur quelles statistiques d'accidents vous vous fondez pour décréter le maintien d'une contrainte supplémentaire plus subie que véritablement acceptée. En effet, quel autre moyen reste-t-il désormais pour éviter d'être ébloui que d'allumer ses propres feux de croisement ? Cette obligation fait fi du sens des responsabilités des citoyens auquel on se plaît pourtant à faire appel avec tant de constance ?

S'agit-il, en l'espèce, d'une statistique nationale établie mois par mois et sur un an ? Y a-t-on distingué le cas des grandes agglomérations, celui de Paris en particulier ? A-t-on tenu compte de l'intensité comparative du trafic d'une année sur l'autre et des variations atmosphériques, du nombre de nuits pluvieuses, par exemple ?

Sera-t-il possible, en tout état de cause, sous une forme ou sous une autre, d'analyser ces statistiques ?

A-t-on, d'autre part, calculé pour l'année écoulée la dépense d'énergie supplémentaire ainsi consommée ? Et vous nous avez redit, tout à l'heure, votre préoccupation permanente à ce sujet, monsieur le ministre.

S'est-on enfin préoccupé de savoir quelle part de l'activité des forces de police risquerait à l'avenir d'être distraite de ce qui reste pour nous l'essentiel, c'est-à-dire la protection de la population contre la montée de la délinquance et de la criminalité, pour assurer le contrôle et la répression des infractions à la nouvelle réglementation, dès lors qu'elle entrerait définitivement en application ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports

M. le ministre des transports. Cette question a fait l'objet, au cours des derniers mois, de certaines controverses. Je souhaite qu'elle puisse être examinée sur le plan technique, et en dehors de toute passion, car c'est ainsi, je crois, que nous devons l'analyser.

Les statistiques font apparaître que, en agglomération, et sur un an, un tiers des tués sont des piétons ; un tiers, des conducteurs de deux-roues ; un tiers, des automobilistes, soit environ 1 500 personnes pour chaque catégorie.

Je suis persuadé que la mesure qui consiste à recourir aux codes en ville constitue une protection pour le piéton. C'est là un élément important qui doit être pris en considération.

Je tiens à rappeler également que, parmi les pays européens, certains imposent l'usage des codes en ville, alors que d'autres se contentent d'un usage facultatif. Eh bien, l'on constate que, dans ce dernier cas, de 90 à 95 p. 100 des automobilistes ont recours aux codes.

Me permettrai-je de rappeler, par ailleurs, que, en Alsace, par exemple, l'utilisation des codes en ville est généralisée depuis plusieurs années et que cela n'a pas posé, jusqu'à présent, de problèmes insurmontables ?

Je souhaite aussi que ce problème ne soit pas posé en termes de contrôle et de répression, mais en termes de sens des responsabilités et de bon sens des automobilistes.

Je constate, depuis plusieurs mois, que le recours aux codes en ville va en progressant, ce qui démontre que le réflexe n'est pas insurmontable chez les automobilistes dans nos villes. Je suis persuadé que le bon sens et les expériences qui se sont révélées concluantes à l'étranger seront autant de facteurs qui nous amèneront sans passion aucune à obtenir la généralisation d'une mesure qui a pour objectif essentiel la sécurité de la circulation en ville.

Je suis convaincu que nous pouvons compter sur le bon sens des automobilistes français, qui useront spontanément des feux de croisement en ville.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions.

J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Transports ».

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (Mesures nouvelles).

« Titre III : 257 262 236 francs ;

« Titre IV : 3 150 263 344 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (Mesures nouvelles).

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme : 2 889 387 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 1 696 054 000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme : 2 469 949 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 449 154 000 francs. »

ETAT D

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1982.

TITRE III

IV. — Transports intérieurs.

« Chap. 35-42 — Routes et circulation routière. — Entretien et exploitation : 15 millions de francs. »

Sur le titre III de l'état B, MM. Le Drian, Le Pensec, Jagoret, Gaillard, Nucci, Mme Jacq et les membres du groupe socialiste et apparentés ont présenté un amendement n° 219 ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 287 655 francs. »

La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Cet amendement a pour objet de réduire, au titre III, chapitre 31-31, article 30, les crédits de 287 655 francs. Cette somme est, en effet, prévue pour le recrutement de trois techniciens contractuels de la sécurité de la navigation, alors qu'il existe, par ailleurs, un corps d'inspecteurs de la navigation tout à fait qualifié.

Il ne s'agit pas, avec cet amendement, de supprimer trois emplois, mais de dénoncer les méthodes du Gouvernement pour assurer le contrôle et le respect des normes en matière de sécurité des voies maritimes.

On a oublié, dans ce débat, que l'année 1980 restera celle de la catastrophe du *Tanio*, et il me semble qu'on n'a pas tiré toutes les leçons de cette catastrophe.

En l'état actuel des choses, on ne connaît pas exactement les causes réelles du naufrage. On attend avec intérêt la parution du rapport que vous vous êtes engagé à rendre public, monsieur le ministre, avant la fin de l'année.

Mais, quelle que soit la conclusion de ce rapport, le problème fondamental posé par la sécurité des navires a été mis en lumière par cette catastrophe, et l'amendement que je propose permet d'y réfléchir.

Actuellement, pour l'armateur, le meilleur navire est le plus grand, le moins cher et celui qui sera armé par un équipage réduit, payé si possible au rabais. Au lendemain de la catastrophe du *Tanio*, le président de l'association française des capitaines de navires dressait un véritable réquisitoire de l'état actuel du transport maritime, et notamment du transport pétrolier, qui en prend depuis longtemps à son aise avec les règles élémentaires de sécurité : diminution excessive de l'échantillonnage des navires ; accroissement démesuré du volume des citernes, et, donc, fragilité accrue ; absence de système de propulsion et de gouvernail de secours, etc. Les risques sont encore accrus par le maintien à flot d'unités vétustes dont le rapport de notre assemblée dépeignait en 1978 « l'entretien parfois indescriptible ».

Vous-même, monsieur le ministre, précisiez récemment qu'il y avait eu deux fois plus d'accidents graves concernant les navires de plus de quinze ans que les navires de moins de dix ans. On connaît les responsabilités de l'industrie pétrolière, c'est-à-dire des affréteurs, dans le choix des navires transporteurs : par deux fois, cette année, deux groupes français nationalisés, Elf et Total, ont été mis sur la sellette.

Au nom du libéralisme, l'Etat s'incline devant notre industrie pétrolière, même quand c'est lui qui la contrôle ; dans le cas du *Tanio*, cette abdication ne se limite d'ailleurs pas au contrôle du navire, mais s'étend à la qualification des équipages. Votre prédécesseur me répondait, en effet, le 1^{er} septembre dernier, dans le *Journal officiel*, que, si la gérance technique du *Tanio* était bien assurée par une société française, en l'occurrence la société française de pétrole du groupe Worms, chargée notamment de fournir le personnel navigant nécessaire, eh bien, cette société

pouvait, en l'occurrence, se dispenser de respecter la législation française concernant la qualification du commandant, puisque le pavillon du navire n'était pas français ! Etonnante indulgence pour la complaisance et qui contraste, ô combien, avec le ton des discours officiels.

En fait, en dépit des propos veltéitaires tenus après chaque catastrophe, il faut bien constater que votre politique, dans le domaine de la sécurité maritime, se caractérise beaucoup plus par l'inertie et le laxisme que par l'esprit d'initiative et la volonté. Vous avez insisté tout à l'heure, monsieur le ministre, sur l'importance de la ratification rapide des textes existants dans ce domaine. Que n'avez-vous pas montré plus tôt l'exemple ? Ainsi, la convention Marpot n'a été ratifiée, à ce jour, que par un seul Etat européen, le Royaume-Uni. Et nous n'avons aujourd'hui aucune assurance sur le sort qui sera réservé à la directive présentée le 25 juin dernier par la commission des Communautés qui rendrait obligatoire, si elle était acceptée, l'application à tout navire faisant escale dans les ports des Etats membres, de normes de sécurité prévues dans les conventions internationales de navigation.

M. le président. Monsieur Le Drian, veuillez conclure.

M. Jean-Yves Le Drian. Je termine, monsieur le président.

Cette directive prévoit même de tenir à la disposition des autorités portuaires, sur un ordinateur central, des informations sur les navires qui font route vers les ports des Etats membres, ce que nous n'avons, pour notre part, cessé de réclamer depuis fort longtemps.

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

M. Jean-Yves Le Drian. Précisément, je conclus.

M. le président. Il ne faut pas abuser du libéralisme de la présidence.

M. Jean-Yves Le Drian. Mon amendement est recevable, et j'ai le droit de m'exprimer. (*Protestations sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. Vous n'avez droit qu'à cinq minutes, monsieur Le Drian, et ces cinq minutes sont déjà dépassées.

M. Jean-Yves Le Drian. Je conclus.

Vous proposez, monsieur le ministre, le recrutement de personnels contractuels pour juger ces normes et ces qualifications. Or, il y avait auparavant un corps d'inspecteurs qualifiés, et nous craignons que ce changement de situation ne soit le reflet de l'inertie et du laxisme manifestés par ailleurs et ne se fasse au détriment de la qualification requise.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Cet amendement concerne le budget de la marine marchande. En l'absence de notre collègue M. Denvers, je précise que cet amendement, déposé aujourd'hui, n'a pas pu être examiné par la commission des finances.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. Monsieur le député, depuis plus de dix ans, l'administration de la marine marchande ne recrute plus d'inspecteurs de la navigation, mais des techniciens de la sécurité de la navigation, qui ont le statut de contractuel.

Je puis vous donner toutes garanties quant à la qualification et quant à l'expérience de ces personnels. En effet, le Gouvernement est décidé à prendre toutes les mesures qui s'imposent, afin que les catastrophes, comme celles que nous avons connues, ne se reproduisent plus.

Cela dépend pour une part de nos propres efforts, et les personnels que nous engageons répondent aux critères de qualification nécessaires. Mais cela ne dépend pas que de nous. C'est pourquoi nous œuvrons dans le même sens sur le plan international, et je rappelais tout à l'heure notre volonté de parvenir à une ratification rapide des conventions de l'O. M. C. I.

Soyez assuré, monsieur Le Drian, que c'est là notre préoccupation constante, et je vous demande en conséquence de bien vouloir retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Je n'ai pas l'intention de priver d'emploi trois personnes, et je prends acte de la volonté du Gouvernement d'agir vite, notamment en ce qui concerne la ratification d'un certain nombre de conventions.

Je ne suis pas d'accord avec M. le ministre sur la création de postes de contractuels mais, pour éviter de supprimer des crédits affectés à une politique que je souhaite vivement, je retire mon amendement, même si ces crédits sont trop modestes.

M. le président. L'amendement n° 210 est retiré.

Sur le titre III de l'état B, M. Le Drian et les membres du groupe socialiste et apparentés ont présenté un amendement n° 218 ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 214 000 francs. »

La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Il s'agit de réduire au titre III, chapitre 34-95, article 60, les crédits de 214 000 francs.

Ces crédits devraient être consacrés aux études générales en faveur des pêches maritimes et des cultures marines.

Le problème qui se pose est que deux domaines très importants qui n'ont pas fait l'objet d'études approfondies ont fait, en revanche, l'objet de mesures ou de déclarations qui nous apparaissent un peu hâtives.

Premier domaine, celui de la gestion des ressources face aux risques d'appauvrissement, sinon de disparition, de certaines espèces. Il est bien évident qu'il faut prendre des mesures de réglementation à l'égard des pêcheurs professionnels comme à l'égard des pêcheurs plaisanciers, qui peuvent, dans certains cas, contrecarrer les efforts de préservation. De nombreux incidents ont eu lieu au cours des dernières années, et encore ces derniers mois, entre pêcheurs professionnels et pêcheurs plaisanciers, qui s'accusaient mutuellement de ne pas respecter les limitations et les réglementations. Lors du conflit de la pêche, le Gouvernement a jeté de l'huile sur le feu en attribuant une grande part des responsabilités à la pêche plaisancière, espérant, grâce à cette tactique, calmer le mouvement des marins-pêcheurs. On ne peut répondre à ce type de préoccupations par la démagogie, car aucune étude sérieuse n'a été menée sur la question.

Il convient donc d'étudier les moyens susceptibles de faire respecter la réglementation en matière de pêche plaisancière, en particulier ceux qui pourraient permettre à l'administration et aux associations de pêcheurs plaisanciers de contraindre les plaisanciers au respect du milieu marin. Nous préférierions des études précises plutôt que des déclarations rapides.

Le deuxième domaine, et M. le ministre y a fait allusion dans son intervention, concerne l'aquaculture. Un schéma directeur national de la conchyliculture et de l'aquaculture a été décidé le 23 septembre 1975. Depuis, plus rien de très clair jusqu'au 5 novembre dernier, lorsque vous avez indiqué que de nouvelles zones de production seraient ouvertes, mais pour qui et à quel prix ? On ne sait trop.

La ligne directrice de l'action des pouvoirs publics reste pour le moins incertaine et, en l'absence d'une réelle volonté publique, l'éparpillement des crédits reste la règle et la dispersion des efforts interdit une vision globale des perspectives de développement. En raison de cette absence de clarté, des investissements étrangers importants interviennent, tels ceux réalisés récemment par une entreprise anglo-américaine à l'île d'Oléron, avec l'appui des responsables publics.

Il est urgent d'orienter et d'organiser l'avenir de nos cultures marines.

Je suis prêt, monsieur le ministre, à retirer mon amendement, à condition que vous vous engagiez à faire bénéficier de ces 214 000 francs de crédits ces deux domaines, dont la situation préoccupe beaucoup les populations du littoral.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas plus examiné cet amendement que le précédent, car il n'a été déposé qu'aujourd'hui.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. Monsieur le député, vous avez évoqué deux problèmes qui ont leur importance : la coexistence entre les utilisateurs de navires à vocations diverses et l'avenir de la conchyliculture et de l'aquaculture.

En ce qui concerne le premier point, j'ai demandé aux chefs de quartier des affaires maritimes de multiplier, sous leur direction, les réunions de concertation entre pêcheurs professionnels, plaisanciers et pêcheurs de chasse sous-marine. C'est en effet au plan local que des solutions pourront être trouvées et que les abus des plaisanciers pourront être évités. Les instructions que j'ai données sont sans équivoque.

En ce qui concerne la conchyliculture et l'aquaculture, nous avons augmenté les crédits, car nous croyons en leur avenir. Douze millions de francs ont ainsi été inscrits dans le projet de budget pour 1981. Je souhaite que cela soit considéré, non

comme l'expression d'une incertitude, mais, au contraire comme celle d'une volonté de développer ces deux secteurs qui, tant sur le plan économique que sur le plan de l'emploi, doivent tenir une place importante sur notre littoral.

Demander une réduction de crédits dans ces secteurs ne permettrait pas d'aller dans ce sens.

Je suis persuadé que vous partagez ma conviction, monsieur le député, et je vous demande en conséquence de retirer votre amendement.

M. le président. Monsieur Le Drian, accédez-vous à la demande de M. le ministre ?

M. Jean-Yves Le Drian. Oui, monsieur le président, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 218 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B.

M. Henry Canacos. Le groupe communiste vote contre, de même qu'il votera contre le titre IV.

M. Jean-Yves Le Drian. Le groupe socialiste également.

(Le titre III de l'état B est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

M. le président. Sur le titre V de l'Etat, MM. Le Drian, Jagoret, Le Penec, Evin, Mme Jacq, MM. Gaillard, Nucci, et les membres du groupe socialiste et apparentés ont présenté un amendement n° 21, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 500 000 francs. »

La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Inscrire 500 000 francs seulement au chapitre 53-30 pour l'aménagement des chemins de ronde en bordure du littoral, c'est vraiment ne lui laisser que des miettes ! C'est une amône, alors que ce secteur mériterait une aide beaucoup plus importante.

Le sentier du douanier est un impératif qui s'impose aux pouvoirs publics depuis la loi du 31 décembre 1976 instituant une servitude de passage en bord de mer.

Son aménagement en est encore à ses balbutiements, toutes les associations de protection du littoral vous le disent. Il faut, préalablement à tout aménagement, réaliser des études de site très approfondies : c'est la condition de l'efficacité de l'intervention publique. Dans la plupart des cas, nous en sommes encore aujourd'hui au stade des études et le programme de travaux n'a pas encore été engagé.

Votre projet de budget prévoit une réduction de crédits telle qu'il ne reste qu'une amône pour un domaine qui avait pourtant été l'objet de grandes déclarations de la part de différents membres du Gouvernement, et qui devrait, d'ailleurs, faire partie du conservatoire du littoral. On ne sait pas trop ce que signifie cet éparpillement, sinon qu'il aboutit à une réduction des crédits.

Nous nous demandons s'il est bien sérieux de ne prévoir que 500 000 francs pour un programme qui nécessiterait beaucoup plus.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Même cas de figure que précédemment : la commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. Monsieur Le Drian, vous avez rappelé l'importance que revêt l'aménagement du littoral sous ses divers aspects.

La création du sentier du douanier, chemin pour piétons le long du rivage, est un élément important de cet aménagement. Quatre millions de francs sont prévus à cet effet en 1981, les cinq cents mille francs dont vous faites état étant destinés à des acquisitions de terrains à l'intérieur de cette enveloppe.

Afin de ne pas retarder des opérations dont vous souhaitez — dont tout le monde souhaite — la réalisation, je demande que ces crédits ne soient pas réduits et, en conséquence, que vous retiriez cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Acceptons donc cette aumône ! Mais j'indique que la réponse de M. le ministre ne me satisfait pas. Il conviendrait que le Gouvernement ait une politique beaucoup plus définie en matière d'aménagement du littoral. Je souhaiterais, d'autre part, mais il est peut-être un peu tard pour en parler ce soir, que certaines inscriptions budgétaires, en particulier celles qui concernent la protection du littoral et qui figurent au budget des transports, soient examinées avec plus de largesse et de bonne volonté.

M. le président. Retirez-vous cet amendement ?

M. Jean-Yves Le Drian. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 211 est retiré.

Sur le titre V, le Gouvernement a présenté un amendement n° 93 ainsi rédigé :

« Majorer de 4 931 130 000 francs les autorisations de programme et de 1 926 929 500 francs les crédits de paiement. »

Sur cet amendement, M. Chénard, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, a présenté un sous-amendement n° 169 corrigé, ainsi rédigé :

« Réduire de 1 million de francs les majorations proposées par l'amendement n° 93 pour les autorisations de programme et les crédits de paiement. »

La parole est à M. le ministre des transports, pour soutenir l'amendement n° 93.

M. le ministre des transports. Cet amendement a pour objet de rattacher au budget général du ministère des transports les crédits relatifs à la tranche nationale des routes inscrits au fonds spécial d'investissement routier, dont l'Assemblée nationale a voté la suppression.

Je rappelle que les crédits concernant la subvention pour les routes nationales déclassées ont été rattachés directement au budget du ministère de l'intérieur.

Je demande à l'Assemblée de bien vouloir adopter cet amendement. En effet, en cas de rejet, il n'y aurait plus aucun crédit pour les routes et les autoroutes.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir le sous-amendement n° 169 corrigé.

M. Alain Chénard, rapporteur pour avis. Ce sous-amendement tend à réduire d'un million de francs les autorisations de programme et les crédits de paiement du nouveau chapitre 53-43.

La commission de la production entend, en effet, éviter que le budget des transports ne supporte, au détriment des programmes d'investissements routiers, la charge qui pourrait résulter d'une éventuelle mise en jeu de la garantie de l'Etat pour des emprunts émis par des sociétés autoroutières.

Les dépenses de cette nature doivent normalement s'imputer sur le chapitre 14-01 du budget des charges communes, pour lequel ont déjà été votées les dotations permettant de faire face aux interventions en garantie de l'Etat.

Or, des opérations qui s'analysent comme des virements déguisés ont été constatées au cours des années précédentes, en dépit des règles très strictes posées par l'ordonnance du 2 janvier 1959 relative aux lois de finances, notamment en son article 14.

La poursuite de tels errements aurait pour effet de rendre plus difficile le contrôle des dépenses publiques et, finalement, de vider de tout son sens le vote du budget par le Parlement, puisque des dotations importantes votées en vue de réaliser des investissements routiers seraient utilisées, en fait, pour des opérations purement financières, en vue desquelles des crédits sont votés par ailleurs.

L'adoption du présent sous-amendement permettra à l'Assemblée nationale de bannir ces pratiques irrégulières.

Je souhaiterais enfin apporter deux précisions sur les effets du sous-amendement de la commission de la production et des échanges.

Tout d'abord, il convient de noter que ce sous-amendement n'aurait aucune incidence sur les versements que l'Etat doit effectuer en application de la clause de garantie des emprunts concernés. Il ne s'agit pas pour la commission de spolier les créanciers des sociétés autoroutières, ni de porter atteinte au crédit de l'Etat. Le financement des interventions nécessaires

sera assuré par les crédits du chapitre 14-01 que nous avons votés. La dépense prévue pour 1981 atteindrait 150 millions de francs.

Je dois enfin attirer votre attention sur l'effet de ce sous-amendement en matière d'investissements routiers. Je pense, mes chers collègues, que vous le voterez de façon unanime car il permettra en fait au Parlement d'attribuer 149 millions de francs supplémentaires aux routes par rapport au projet réel, mais inavoué, du Gouvernement, sans tomber sous le couperet de l'irrecevabilité financière, que le Gouvernement ne peut invoquer en cette occurrence sous peine de reconnaître que le budget des charges communes qui nous a été présenté le 3 novembre n'était pas sincère.

Compte tenu de l'évolution du budget et de l'ampleur des besoins dont témoignent les nombreuses interventions de cet après-midi, la commission de la production et des échanges vous demande d'adopter ce sous-amendement qui permet de préserver l'affectation des crédits d'investissement routier.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances sur l'amendement n° 93 et sur le sous-amendement n° 169 corrigé ?

M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial. L'amendement n° 93 du Gouvernement est la simple traduction comptable de la disparition du fonds spécial d'investissement routier. La commission des finances avait demandé avec insistance une simplification de la présentation comptable des crédits d'investissement routier et de leur mandatement ; elle a obtenu satisfaction ; elle en remercie le Gouvernement et ne peut que vous inviter à le soutenir en adoptant l'amendement n° 93.

Il y aura donc maintenant deux écritures : l'une au budget des transports, qui fera apparaître de façon très nette les crédits relatifs à la voirie nationale, et l'autre au budget du ministère de l'intérieur, qui exposera les crédits destinés au réseau national déclassé.

Quant au sous-amendement n° 169 corrigé, il tend à réduire les crédits des routes de 1 million de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement. Il s'agit en réalité de faire supporter par le budget des charges communes — titre I^{er}. Dette publique — et non plus par le budget des transports, les dépenses résultant d'une mise en jeu de la garantie de l'Etat pour les emprunts émis par des sociétés autoroutières. La somme en cause pour 1980 est d'environ 150 millions de francs et elle serait du même ordre de grandeur en 1981. Elle concerne la société Autoroutes Paris—Est—Lorraine. La procédure utilisée consiste à annuler des crédits au budget des routes puis, sans effectuer de virement, à réaliser la dépense sur le budget des charges communes. Ainsi, formellement, l'ordonnance du 2 janvier 1959 relative aux lois de finances est respectée, mais une telle procédure est manifestement contraire à la logique des dispositions organiques, notamment à l'article 114.

Le sous-amendement n° 169 corrigé, présenté par M. Chénard, marque ainsi clairement la volonté de son auteur et de la commission de la production et des échanges de condamner la procédure actuellement employée. Sur le fond, la commission des finances fait siennes cette attitude. Mais elle ne saurait pour autant en admettre la conséquence pratique, c'est-à-dire la diminution des crédits consacrés aux routes, qu'elle a adoptés lors de sa séance du 8 octobre.

En conclusion, la commission des finances, confirmant le vote qu'elle avait émis en adoptant les crédits du ministère des transports, a repoussé le sous-amendement n° 169. Je demande à l'Assemblée de bien vouloir la suivre en adoptant l'amendement n° 93 et en repoussant le sous-amendement n° 169 corrigé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 169 corrigé ?

M. le ministre des transports. Je demande à l'Assemblée de ne pas adopter le sous-amendement n° 169 corrigé présenté par M. Chénard au nom de la commission de la production et des échanges et consistant à réduire d'un million de francs la dotation en faveur des routes.

En effet, ce sous-amendement va à l'encontre du but poursuivi en réduisant des crédits dont tout le monde souhaiterait au contraire l'augmentation.

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

M. Henry Canacos. Monsieur le ministre, lorsque le F. S. I. R. a été créé, il était prévu dans la loi que le prélèvement effectué au profit du fonds sur le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers serait de 22 p. 100.

Lors de la discussion de l'article 6 de la première partie du projet de loi de finances, notre groupe a proposé dans son amendement n° 149 de porter ce taux à 25 p. 100 au lieu de 13,40 p. 100 comme le proposait le Gouvernement.

Il est exact que vous vous étiez alors engagé, monsieur le ministre, en cas de non-adoption de l'article 6, à répartir les fonds du F.S.I.R. entre les deux budgets concernés : celui du ministère de l'intérieur et celui du ministère des transports.

Mais la simple addition des sommes nous montre qu'il ne s'agit en fait que de réaffecter en l'état les sommes inscrites à l'article 6, rejeté par notre Assemblée.

Souvenons-nous de l'intervention de M. le rapporteur spécial du budget des routes, qui, le 21 octobre dernier, invitait l'Assemblée à refuser de voter l'article 6 précisant que le Gouvernement avait pris en 1972 des engagements qu'il ne tenait pas. Et, en effet, le refus de voter l'article 6 par notre assemblée donnait très nettement l'indication d'un refus des crédits de mise en œuvre proposés par le Gouvernement pour le F.S.I.R.

La première question qui se pose à cette assemblée par le biais de l'amendement n° 93 que présente le Gouvernement est donc de savoir si, oui ou non, la majorité va maintenir, en rejetant cet amendement, sa timide velléité d'augmenter les fonds de l'ex-F.S.I.R. Le vote de l'amendement proposé serait une nouvelle illustration du refus de mettre en concordance les discours et les actes, ce qui se traduirait par de nouvelles charges pour les collectivités locales.

Ne considérez pas, monsieur le ministre, que le fait de voter contre votre amendement reviendrait à supprimer des crédits : il s'agit là d'un vote indicatif qui vous obligerait à prévoir des crédits plus importants.

La deuxième série de questions que je voudrais vous poser, monsieur le ministre, est relative aux conséquences de la suppression du F.S.I.R. et de son intégration au budget.

Premièrement, le F.S.I.R. permettait à l'Etat de financer un certain nombre d'opérations routières et autoroutières par le biais d'avances consenties aux entreprises. Or les avances ne sont pas possibles dans le cadre des lois de finances.

Aussi, monsieur le ministre, pouvez-vous nous garantir le maintien intégral du programme physique engagé et prévu avec l'ancien F.S.I.R. ?

Deuxièmement, une partie des crédits du F.S.I.R. était affectée au fonctionnement des centres d'études techniques de l'équipement. Les personnels des centres d'études nous ont fait part des menaces de démantèlement qui pèsent sur ces organismes. Par ailleurs, une partie des personnels de l'équipement — environ 400 contractuels du statut 1946 — est payée par le F.S.I.R. Dans ces deux cas, monsieur le ministre, pouvez-vous nous assurer que l'intégration du F.S.I.R. au budget n'aura pas de conséquences pour ces centres et ces personnels ?

Troisièmement, comment se déroulera la liaison 1980 à 1981 compte tenu, notamment, de la suppression prévisible d'une certaine souplesse que permettait de donner le F.S.I.R. dans l'exécution des opérations ?

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

M. Alain Chénard, rapporteur pour avis. Je veux d'abord souligner devant cette assemblée l'accord des deux commissions, celle de la production et des échanges et celle des finances, quant à la condamnation de la procédure.

L'an dernier, la commission de la production et des échanges — je rappelle les propos du rapporteur sur ce point — avait lancé un appel solennel, qui n'avait pas été entendu : « Il est indispensable, disait le rapporteur, qu'il soit mis fin à cette pratique peu orthodoxe sur le plan des principes budgétaires qui aboutit à vider de son sens le vote du budget du Parlement. »

Monsieur le ministre, lorsque vous dites qu'on risque de priver votre ministère d'un crédit indispensable d'un million de francs, il faut que l'Assemblée soit consciente que ce sont 149 millions qui sont à votre disposition, plutôt que de glisser en couverture des crédits du chapitre 14-01. Telle était la volonté de la commission de la production et des échanges : permettre que les crédits votés à ce budget puissent être utilisés dans le cadre du ministère des transports. Il y a condamnation d'une procédure par la commission des finances et par la commission de la production et des échanges. C'est pourquoi je pense qu'il est bon que le sous-amendement soit maintenu.

M. le président. Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 169 corrigé.

M. Henry Canacos. J'aimerais bien que le ministre réponde à mes questions !

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le député, j'ai exposé longuement cet après-midi ma position sur la politique des crédits routiers telle qu'elle est prévue dans le budget de 1981. Mon intervention contenait tous les éléments de réponse relatifs aux problèmes que vous avez évoqués. A ce stade de la procédure, je n'ai rien à ajouter.

M. Henry Canacos. Mais pour ce qui est du personnel, monsieur le ministre ?

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 169 corrigé.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 93.

(L'amendement est adopté.)

M. Henry Canacos. Je constate que M. le ministre a refusé de donner les garanties nécessaires au personnel des centres d'études techniques de l'équipement.

M. le président. Sur le titre V, M. Valleix, rapporteur pour avis, a présenté un amendement n° 187 ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 271 200 000 francs et les crédits de paiement de 204 000 000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Je ne reviens pas sur l'amendement lui-même ; son texte est fort simple, sa signification aussi. Je n'en relirai même pas l'exposé des motifs.

En revanche, je dois à l'information de l'Assemblée de préciser que cet amendement a été voté à l'unanimité par la commission, qui a bien voulu — et j'y ai été sensible — laisser au rapporteur le soin d'apprécier les apaisements que donnerait le Gouvernement sur sa volonté de modifier la politique des voies navigables en France.

Je prends donc acte, au nom de la commission, de ce que vous avez déclaré au sujet du fonds d'action conjoncturelle, monsieur le ministre. Votre engagement public m'a paru parfaitement clair puisque vous nous avez assuré que les crédits du F.A.C. seraient utilisés au fur et à mesure des besoins.

En ce qui concerne le programme pluriannuel, les réponses sont davantage de méthodologie que de définition effective. Il est difficile, dans l'état présent des choses, d'en demander plus sauf à reconnaître le principe — sur lequel travaille le Gouvernement — de définir un tel programme.

Cela dit, monsieur le ministre, je voudrais vous poser deux questions, l'une principale et l'autre complémentaire.

La question principale touche au principe. Vous avez affirmé à plusieurs reprises, et récemment encore à l'intention de notre collègue M. Weisenhorn, votre intention de revaloriser la voie navigable. Mais la commission apprécierait que cet engagement de principe s'accompagne d'une première démarche budgétaire.

Cet après-midi, vous vous êtes dit prêt à faire un effort pour les aéroclubs, et vous avez certainement raison ; je souhaite que vous soyez également prêt à faire un effort — ce serait significatif — en faveur des voies navigables.

Ma question complémentaire concerne l'opération Rhin-Rhône. J'estime que le budget des voies navigables doit recouvrer une dimension opérationnelle pour que l'opération Rhin-Rhône soit tout à fait fondée. Autant je suis convaincu de l'opportunité de cette opération, autant je suis aujourd'hui convaincu de l'opportunité de gonfler le budget des voies navigables.

Au-delà des informations juridiques et administratives que vous nous avez données sur l'état d'avancement du dossier du projet Rhin-Rhône, j'aimerais savoir si, au point de vue financier, nous pouvons envisager une autre procédure que celles que vous avez indiquées.

Je souhaite que le Gouvernement français prenne très vite ses dispositions auprès des communautés européennes, notamment au Feder. Mais nous n'avons pas parlé du montage financier rendu possible par la loi du 4 janvier qui dote la C.N.R. d'une compétence en la matière. Vous n'avez pas répondu à la question précise de notre collègue Weisenhorn concernant la redevance hydroélectrique qui devrait permettre de financer l'appel à l'épargne privée.

Je souhaite, monsieur le ministre, qu'au-delà des moyens juridiques ou administratifs, vous puissiez nous préciser l'état d'avancement des réflexions du Gouvernement en cette matière ce qui ne fera que confirmer et préciser, je l'espère, les engagements de votre prédécesseur.

Telles sont les deux questions que je voulais vous poser au nom de la commission. J'écouterai très attentivement vos réponses. Je souhaite qu'en cette affaire le Gouvernement et le Parlement se déterminent en partenaires responsables, et qu'un choix politique se manifeste au sujet du transport par voies navigables.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial. L'amendement n° 187 traduit le rejet par la commission de la production et des échanges des crédits d'investissements demandés pour 1981 en faveur des voies navigables.

Le 8 octobre dernier, la commission des finances avait adopté l'observation que j'avais ainsi formulée : « La commission souhaite, une nouvelle fois, et avec insistance, l'élaboration d'un plan d'ensemble concernant les voies navigables, faisant apparaître les priorités entre les grandes orientations projetées et les lignes directrices de l'ensemble du financement. »

Le chapitre des voies navigables se caractérise, en effet, par une insuffisance de moyens budgétaires, mais aussi par l'absence d'une programmation globale qui permettrait de mettre en place les crédits adaptés.

Les explications qui nous ont été fournies cet après-midi par le ministre, autant que ses remarques, ne doivent cependant pas conduire au rejet des crédits d'équipement des voies navigables et des ports fluviaux. Tel était, d'ailleurs, l'avis de votre commission des finances lorsqu'elle avait adopté les crédits des voies navigables ce 8 octobre. Elle a donc repoussé l'amendement n° 187. Je vous demanderai, mes chers collègues, de faire de même, à moins qu'un accord ne puisse intervenir entre la commission de la production et des échanges et le Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. Monsieur Valleix, tout au long de cette journée, nous avons pu nous expliquer, à propos des voies navigables, sur le plan des principes, sur celui des orientations. A ce stade de la discussion et à la faveur de votre amendement, vous attendez de moi quatre réponses à quatre questions.

Premièrement, sur l'utilisation des 80 millions de francs du fonds d'action conjoncturelle, je vous confirme qu'il n'y aura aucun retard. Il sera fait en sorte que, chaque fois et dès que nécessaire, les crédits soient utilisés à cette fin.

Deuxièmement, vous demandez si, dans l'enveloppe budgétaire, certains lucurs d'espérance peuvent être entrevus. Je vous exprime ma certitude sur un aboutissement positif de la concertation qui s'est instaurée et continuera de s'instaurer sur ce plan entre le Parlement et le Gouvernement. Je crois m'être assez clairement exprimé à ce propos.

Troisièmement, pour ce qui est du programme pluriannuel, ayez le sentiment que les principes que j'ai évoqués tout à l'heure sont l'expression d'une volonté.

Quatrièmement, en ce qui concerne le financement, aucune source de financement ne doit être écartée. J'en ai tout à l'heure évoqué trois ; il en existe une quatrième provenant de la compagnie nationale du Rhône et fondée sur les activités existant déjà sur ce fleuve. Le nécessaire sera fait pour que cette voie soit explorée dans un sens positif.

Puis-je, en conséquence, monsieur Valleix, exprimer le souhait que l'amendement soit retiré ?

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

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur le ministre, de la clarté de vos réponses. Sur les quatre points que j'avais évoqués, nous pouvons considérer ces réponses comme très satisfaisantes.

C'est pourquoi, monsieur le président, mandaté par mes collègues et usant du pouvoir qu'ils m'ont conféré, j'enregistre avec satisfaction des engagements pris par le Gouvernement et, au nom de la commission, je me crois autorisé à retirer l'amendement n° 187.

M. le président. L'amendement n° 187 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V, modifiées par l'amendement n° 93.

M. Henry Canacos. Le groupe communiste vote contre.
(Les autorisations de programme du titre V, ainsi modifiées, sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V, modifiés par l'amendement n° 93.
(Les crédits de paiement du titre V, ainsi modifiés, sont adoptés.)

M. le président. Sur le titre VI, M. Kalinsky et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement n° 217 ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 10 500 000 francs. »

La parole est à M. Kalinsky.

M. Maxime Kalinsky. Le dépôt de cet amendement était le seul moyen dont nous disposions pour poser devant l'Assemblée un problème qui nous semble grave et qui mérite une réponse claire du ministre. Je veux parler des menaces de disparition qui pèsent sur l'institut du transport aérien.

Les propos tenus tout à l'heure par M. le ministre ne nous ont pas rassurés. L'existence de cet institut est menacée et réel est le danger de son absorption par un consultant américain, *Defence Marketing Service*.

Nous nous opposons à une politique qui conduirait à affaiblir encore un peu plus l'image de la France dans le monde. En effet, cet institut joue un rôle important dans l'étude des aspects économiques, politiques et techniques du transport aérien et du tourisme.

L'association internationale qui, en 1954, a succédé à l'institut français du transport aérien créé à Paris à la Libération, rassemble plus de 300 membres représentant soixante-dix pays.

Les quatre principaux secteurs de l'aviation civile y sont représentés — administration, compagnies, sociétés de construction aéronautique, aéroports — ainsi que de nombreuses organisations internationales. Des organismes de tourisme, des transporteurs, des banques, des compagnies d'assurance, des universités et des instituts de recherche sont également partie prenante.

Cet institut participe aux réunions des grandes organisations mondiales et régionales pour lesquelles il est consulté comme conseiller. Il met à la disposition de ses membres son centre de documentation, sa banque de données statistiques informatisées avec la collaboration du C.N.R.S. Dans le domaine du transport aérien, cet institut constitue une des sources les plus riches du monde, notamment pour les transports aériens.

L'I.T.A. est le seul organisme international de l'aéronautique où la France joue un rôle essentiel. Il constitue donc un excellent ambassadeur de notre pays.

Dans le contexte de concurrence internationale aiguë, il nous paraît important de conserver cet acquis dans lequel nos ingénieurs, cadres et techniciens ont atteint une réputation, qui sert le prestige de notre pays, de « matière grise », dont quelquefois on se plaît à louer le potentiel d'exportation qu'elle représente.

La mise en cause de cet outil risque, par ailleurs, de priver de travail quelque trente à quarante personnes, ce qui ne peut être négligé, vu le nombre de cadres chômeurs et la perte d'emplois qui affecte Paris.

Pourquoi en est-il ainsi ?

En 1980, l'Assemblée nationale avait voté 634 113 francs de subventions à cet institut, ce qui n'était que la reconduction des crédits de 1979.

Dans le projet de budget pour 1981, il apparaît que ces crédits est supprimé.

Les perspectives budgétaires sont d'ailleurs si peu claires que le représentant de la direction générale de l'aviation civile au conseil d'administration de l'I.T.A. n'avait pu dire, à ce conseil, s'il y aurait une subvention en 1981.

Monsieur le ministre, tout à l'heure vous parliez de « réorganisation » de l'I.T.A. Qu'est-ce que cela veut dire ? S'agit-il de nouveaux licenciements ? Nous ne pourrions être d'accord sur ce point !

Le conseil d'administration considère qu'il faudrait un million de francs à l'I.T.A. sur un budget de cinq millions de francs pour pouvoir maintenir l'essentiel de ses activités.

Faute de ce concours, l'association sera dissoute et le potentiel que représente l'institut, bradé à l'américain D. M. S.

Le groupe communiste demande au Gouvernement de rétablir la dotation de l'I.T.A. au niveau jugé par le conseil d'administration, soit un million de francs au minimum.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. L'amendement de M. Kalinsky, qui concerne l'Institut de recherche des transports connu sous les initiales I.R.T., a été déposé hier en fin de journée. La commission des finances n'a donc pas pu l'étudier.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. Le Gouvernement donne un avis défavorable à cet amendement relatif au chapitre de l'I.R.T.

Le Gouvernement a en effet décidé de consentir un effort particulier en faveur de la recherche, car c'est d'elle que dépend l'avenir du pays. La nécessité de la recherche est reconnue par tous, et je demande à l'Assemblée de ne pas adopter cet amendement.

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

M. Maxime Kalinsky. Je regrette, monsieur le ministre, que vous ne répondiez pas aux questions que l'œc vous pose.

Je ne pouvais pas demander la suppression des crédits concernant l'I. T. A., l'institut du transport aérien, car ils ne figurent pas dans le projet de budget pour 1981: ils ont été purement et simplement supprimés. Mon amendement présente donc un caractère indicatif en proposant la suppression des crédits relatifs à l'I. R. T.

Comptez-vous rétablir les crédits de l'I. T. A. ? Que signifient plus précisément les propos que vous avez tenus en fin d'après-midi sur la possibilité de rétablir des crédits sous réserve de la réorganisation de l'I. T. A. ? Cela signifie-t-il qu'il y aura de nouveaux licenciements ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Je crois avoir été suffisamment explicite, cet après-midi, en ce qui concerne l'I. T. A.

M. Maxime Kalinsky. Qu'est-ce que cela signifie ?

M. le ministre des transports. A ce propos, je confirme la position que j'ai eu l'occasion d'exprimer.

En revanche, votre amendement porte sur un chapitre relatif à l'I. R. T. Je ne puis, à cet égard, que confirmer la position que je viens d'exprimer. Aussi, je demande à l'Assemblée de rejeter l'amendement.

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

M. Maxime Kalinsky. Je veux simplement indiquer que mon amendement n'a qu'un caractère purement indicatif. Je voulais que M. le ministre se prononce en ce qui concerne l'I. T. A.

M. Pierre Weisenhorn. C'est fait !

M. Maxime Kalinsky. Il se refuse à le faire. Je le regrette. Je retire donc mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 217 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ...

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

M. Maxime Kalinsky. Le groupe communiste vote contre le titre VI, de même qu'il votera contre le titre III de l'état D.

M. Christian Nucci. Le groupe socialiste également. (Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix le titre III de l'état D. (Le titre III de l'état D est adopté.)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 36 rattaché à ce budget.

Article 36.

M. le président. « Art. 36. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée pour 1981 à 455 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 20 et 170. L'amendement n° 20 est présenté par M. Icart, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan et M. de Maigret; l'amendement n° 170 est présenté par M. Chénard, rapporteur pour avis.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 36. »

La parole est à M. de Maigret, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 20.

M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial. Cet amendement vise à supprimer l'article 36, qui prévoit l'inscription de crédits à hauteur de 455 millions de francs au bénéfice du réseau routier national déclassé que les départements ont la responsabilité d'entretenir.

Ce réseau a été déclassé depuis que l'article 66 de la loi de finances de 1972 a autorisé le transfert à la voirie départementale de 55 000 kilomètres de routes nationales secondaires. Ceux qui siégeaient dans cette assemblée à l'époque se souviendront que cette mesure était assortie du versement aux départements d'une subvention dont le montant devait être fixé chaque année par la loi de finances sans pouvoir être inférieur à 300 millions de francs — montant retenu pour 1972.

Or le montant de cette subvention a certes évolué moins rapidement que le coût de la vie. Si en 1979 les crédits inscrits

s'élevaient à 430 millions de francs, pour 1980 ils n'ont atteint que 455 millions de francs et le Gouvernement nous propose de les reconstruire purement et simplement en 1981.

A la seule présentation de ces chiffres au regard du taux d'inflation, la reconduction pure et simple des crédits n'est pas acceptable. Mais il nous faut aller plus loin dans cette analyse. Pour apprécier l'évolution de la subvention, on peut la comparer à celle des séries statistiques concernant plus particulièrement les travaux routiers. On retiendra l'index T. P.-08, relatif aux routes et aérodromes, et l'index T. P.-09 relatif aux travaux d'enrobés, bien qu'ils ne soient pas exactement représentatifs des prix pratiqués dans la mesure où ils négligent notamment les gains de productivité mais aussi certains coûts, par exemple, les études et les acquisitions foncières.

L'examen de l'évolution de ces index révèle que la variation de la subvention est dramatiquement inférieure à la progression des coûts. Cette étude fait apparaître une forte insuffisance de la subvention dès 1979. C'est surtout par la suite que l'écart se creuse en raison, d'une part, de la faible évolution du montant de la subvention, d'autre part, de la forte accélération de la hausse des index qui est largement liée au prix des produits d'origine pétrolière.

Les dernières valeurs connues de ces index pour le mois d'avril 1980 s'élevaient respectivement à 187,7 et 189 et soulignent encore plus nettement l'insuffisance de la subvention. C'est pourquoi nous avons estimé au sein de la commission des finances qu'une majoration des crédits s'imposait.

Dans cette perspective, nous avons eu recours, dans un premier temps, à un amendement relatif à l'article 6 tendant à abonder les crédits du fonds spécial d'investissement routier. En demandant une augmentation de la dotation de ce fonds, nous pensions dégager une somme de 51 millions de francs que nous aurions pu retrouver dans le cadre de l'article 36.

M. le ministre du budget, il y a quelques jours, a refusé cette procédure. Mais la commission des finances a tenu bon. C'est pourquoi, à moins que des aménagements sensibles soient clairement précisés, nous persistons dans notre intention de rejeter l'article 36, car nous n'avons pas d'autre moyen de nous faire entendre.

M. Christian Nucci. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 170.

M. Alain Chénard, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, tout à l'heure la commission de la production et des échanges et la commission des finances avaient procédé à la même analyse mais abouti à des conclusions différentes. Cette fois, l'analyse et les conclusions sont identiques. En cela, les deux commissions rejoignent la décision, prise à l'unanimité dès l'an dernier par la commission de la production et des échanges, de rejeter l'article 36.

Je ne reviendrai pas sur les arguments déjà avancés et je me bornerai à rappeler un chiffre qui situe bien le niveau du décalage.

Ce matin, j'indiquais que l'index T. P. 08 avait, entre 1977 et 1980, progressé quatre fois plus vite que la subvention. Les conseils généraux qui ont « hérité » de cette charge se sentent floués, disais-je. Je ne pense pas qu'il soit sain qu'un tel type de rapport existe dans un contrat entre l'Etat et les collectivités locales, en l'occurrence les conseils généraux.

La commission de la production et des échanges, au vu de ces données, a demandé la suppression de l'article 36. Elle rejoint donc, je le répète, les conclusions de la commission des finances. Elle sera ferme pour la deuxième année consécutive, et je suis persuadé qu'aujourd'hui l'Assemblée entendra rejoindre les conclusions des deux commissions.

M. Christian Nucci. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Je comprends, monsieur de Maigret, le souci qui animait la commission des finances lorsqu'elle a adopté l'amendement n° 20 de suppression de l'article 36. Je comprends également, monsieur Chénard, celui qui animait la commission de la production et des échanges. D'une part, elles souhaitaient la suppression du F. S. I. R.; elle estimait, d'autre part, insuffisante la dotation en faveur du réseau routier national déclassé. Deux éléments nouveaux sont intervenus depuis.

En effet, pour déférer au souhait exprimé par l'Assemblée, le Gouvernement a supprimé le F. S. I. R. et réparti ses crédits entre les budgets de l'intérieur et des transports. Par ailleurs, dans le cadre de la concertation étroite instaurée entre le Gou-

vernement et sa majorité, les crédits en faveur du réseau routier national déclassé seront revus à la fin de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances, dans un sens favorable et même très favorable, c'est-à-dire dans les proportions que le rapporteur général, vous-même et la commission de la production avez évoquées.

Dans ces conditions je vous demande, monsieur de Maigret, de bien vouloir retirer l'amendement ou, si vous estimez ne pas pouvoir retirer un amendement adopté par la commission des finances, d'indiquer qu'à votre avis l'Assemblée est désormais fondée à ne pas voter la suppression de l'article 36.

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

M. Christian Nucci. J'interviens malgré l'heure avancée, car le débat qui s'instaure sur cette question est extrêmement important.

Il rejoint en ensemble de réactions, de propositions et de déclarations que l'on a entendues ici et là. On nous indique, en effet, que cette année les collectivités locales devront éviter d'augmenter trop lourdement la pression fiscale. Parallèlement, l'Etat se désengage de plus en plus, élargissant sans cesse le champ d'intervention des collectivités locales, dont les conseils généraux, et il leur demande en même temps de ne pas engager certains travaux. Or ces travaux, monsieur le ministre, sont importants car ils portent tant sur nos capacités routières que sur des problèmes de sécurité. A travers la manière dont est soulevé le problème et à travers les promesses et les intentions, on voit bien se dessiner la volonté politique du Gouvernement en la matière.

Le désengagement de l'Etat est de plus en plus net dans un nombre de domaines toujours plus vastes et celui-ci manifeste sa volonté de faire supporter aux seules collectivités locales les responsabilités de ce désengagement sur le plan financier. Par voie de conséquence, les collectivités locales auront de plus en plus de difficultés pour réaliser leurs investissements.

Mes chers collègues, les deux rapporteurs ont parfaitement présenté le problème tel qu'il nous était posé. Je souhaite que nous puissions nous prononcer en toute clarté, non pas sur des promesses mais sur des estimations d'ores et déjà chiffrées.

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

M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial. Monsieur le président, je prends acte avec beaucoup de satisfaction de la bonne volonté du Gouvernement, M. le ministre des transports ayant nettement manifesté sa volonté de répondre concrètement et positivement aux demandes du Parlement. Il s'agit là d'un signe très sympathique à l'égard de notre assemblée qui y sera — j'en suis sûr — très attentive.

Puisque le Gouvernement a indiqué clairement son intention de nous satisfaire totalement, je suis persuadé qu'il saura faire rapidement passer ses propos dans les faits. Si la décision ne tenait qu'à moi, je retirerais cet amendement. Cependant, ainsi que vous l'avez vous-même suggéré, monsieur le ministre, je dois respecter le vote unanime de la commission des finances, qui ignorait les dispositions que vous avez annoncées ce soir.

Personnellement, je serai conduit à m'abstenir sur cet amendement, mais j'invite mes collègues à le rejeter dans le climat de confiance, qui doit normalement clore ce débat avec le Gouvernement.

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

M. Henry Canacos. Je ne veux pas revenir sur le fond du problème. Le Gouvernement ne tenant pas ses engagements, il en résulte incontestablement un transfert de charges sur les collectivités locales.

Je veux simplement reprendre les déclarations de M. le rapporteur spécial.

Si le Gouvernement est effectivement décidé à augmenter les crédits à la fin de la discussion du projet de budget, le meilleur moyen de l'y contraindre est de supprimer l'article 36. En effet, comme on vient de le voir, le Gouvernement ne tient jamais ses promesses. Pour une fois, imposons-lui de le faire.

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

M. Alain Chénard, rapporteur pour avis. Je serais tenté d'entendre l'appel de notre collègue de la commission des finances. Cependant je me dois de rappeler la déclaration du ministre des transports lors de la discussion budgétaire l'an dernier.

Répondant au rapporteur, le ministre a indiqué que le débat parlementaire pouvait permettre de régler le problème du montant de la subvention aux départements. Vous savez ce qu'il en a été.

Pour la deuxième année consécutive, la commission de la production et des échanges fait preuve de fermeté, comme je l'ai indiqué tout à l'heure. Je ne suis pas autorisé, pour ma part, à retirer cet amendement. Mais au vu des propositions qui nous sont faites, lorsque celles-ci seront chiffrées, c'est-à-dire lors de la deuxième délibération, il appartiendra à la commission de se prononcer.

Je précise de nouveau que, dans la logique de la discussion qui s'est engagée en commission, je ne peux retirer cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix, par un seul vote, les amendements n^{os} 20 et 170.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. Henry Canacos. On signe sans hésiter des chèques en blanc au Gouvernement !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 36.

M. Henry Canacos. Le groupe communiste vote contre !

M. Christian Nucci. Le groupe socialiste également !

(L'article 36 est adopté.)

Après l'article 46.

M. le président. En accord avec la commission des finances, je vais appeler maintenant successivement trois amendements n^{os} 209, 212 et 213 tendant à insérer des articles additionnels après l'article 46.

L'amendement n^o 209, présenté par MM. Evin, Chénard, Forgues, Gaillard et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Après l'article 46, insérer le nouvel article suivant :

« Le Gouvernement présentera en annexe au projet de loi de finances pour 1982 un rapport relatif aux modalités actuelles du financement des transports urbains de voyageurs et à leur évolution, tant pour ce qui concerne les investissements que pour les coûts de fonctionnement des réseaux. »

La parole est à M. Evin.

M. Claude Evin. J'ai déjà eu l'occasion, au début de cette soirée, d'intervenir sur ce problème des transports collectifs urbains et sur les difficultés de financement. De nombreuses collectivités locales ont en effet entrepris dans ce domaine un effort important d'amélioration de leurs réseaux de transport; et, pour financer la charge représentée à la fois par les investissements nécessaires et par les coûts de fonctionnement des réseaux de transports urbains, les agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants ont pu disposer des ressources apportées par le versement transport.

Malgré cette taxe parafiscale, les plus grandes d'entre elles sont tenues de financer par la fiscalité locale une part de plus en plus importante des coûts de fonctionnement des réseaux.

Par ailleurs, les agglomérations de moins de 100 000 habitants qui doivent également engager une politique de développement de leurs transports collectifs pour répondre aux besoins de leur population et parvenir à freiner l'augmentation des déplacements en voiture particulière ont à faire face à des charges financières croissantes qu'elles ne peuvent financer que par recours à la fiscalité locale.

Une évolution des modalités de financement des transports urbains de voyageurs apparaît donc souhaitable.

L'objet de notre amendement est de demander au Gouvernement de faire procéder à une étude de cette importante question et de déposer un rapport à l'occasion de la prochaine loi de finances.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Pour les raisons déjà indiquées à plusieurs reprises, la commission des finances n'a pu se saisir de ce texte.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. Je suis tout à fait disposé à collaborer avec le Parlement et à répondre à toutes les questions qui me seront posées, en particulier dans le domaine qui fait l'objet de l'amendement de M. Evin.

Cependant, je ne vois pas ce qu'un rapport supplémentaire pourrait concrètement apporter dans un tel secteur.

M. Claude Evin. Vraisemblablement des solutions !

M. le ministre des transports. Je demande donc à M. Evin de retirer son amendement, au cas où il ne pourrait le faire, je proposerai à l'Assemblée de ne pas l'adopter.

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

M. Claude Evin. Monsieur le ministre, le but de cet amendement et du rapport que je demande au nom du groupe socialiste est d'arriver à des solutions concrètes et précises.

Les deux réponses que vous avez formulées ce soir aussi bien dans le débat de tout à l'heure que sur cet amendement, me laissent à penser que malheureusement, notamment pour les villes de moins de 100 000 habitants, nous n'arriverons pas à obtenir de votre part une proposition concrète.

Toutefois, pour ne pas alourdir le débat, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 209 est retiré.

MM. Nucci, Raymond, Gailliard et les membres du groupe socialiste et apparentés ont présenté un amendement n° 212 ainsi rédigé :

« Après l'article 46, insérer le nouvel article suivant :

« Le Gouvernement déposera en annexe au projet de loi de finances pour 1982, un rapport analysant la situation actuelle des aéroports français de deuxième niveau.

« Ce rapport devra notamment étudier l'état exact de leur équipement, l'évolution du trafic au cours des dix dernières années, les prévisions d'évolution des liaisons Paris—province et province—province et les adaptations qu'elles commandent. »

La parole est à M. Nucci.

M. Christian Nucci. Notre amendement concerne le devenir des aéroports secondaires et je pense particulièrement à celui de Grenoble—Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs. A partir de ce cas typique il est possible de dégager la philosophie de l'inquiétude de l'ensemble des gestionnaires de ce type d'aéroport.

La compagnie Air Inter, malgré une conjoncture difficile, a connu une progression non négligeable de son trafic. Ce résultat est le fruit d'une politique offensive et dynamique, tant sur le plan tarifaire que sur celui du remplissage des appareils et de la qualité des services, encore que reste posée la question de la régularité.

Cependant, il nous semble plus que jamais nécessaire qu'il y ait cohérence en matière de politique des transports, et il apparaît opportun d'envisager une complémentarité plutôt qu'une concurrence sauvage entre les différents moyens.

Aussi, monsieur le ministre, les gestionnaires de ces aéroports sont-ils particulièrement inquiets et s'interrogent-ils sur l'avenir. Je rappellerai pour mémoire que ces aéroports ne « tiennent » que parce que les vols d'Air Inter ou des compagnies régionales — insuffisants à notre gré — sont assurés dans de bonnes conditions. D'où nécessité d'adapter les horaires, la fréquence, l'accueil, aux besoins et aux moyens de la clientèle. Par ailleurs, ces aéroports sont gérés et aidés soit par les chambres de commerce et d'industrie, les conseils généraux et par certaines villes, ces deux dernières collectivités assurant déjà beaucoup trop de tâches qui incombent à l'Etat.

Or, monsieur le ministre, en plus des difficultés évoquées plus haut, vont s'ajouter des charges de service : balisage, nouvelle redevance à prélever sur les passagers. Le rapporteur disait ce matin que la sécurité est une mission de service public dont l'Etat ne peut se décharger.

Cela dit, il serait souhaitable que le rapport que nous demandons soit clair et réponde à toutes ces interrogations, qu'il nous indique, ainsi qu'à l'ensemble des responsables de ce secteur, si vous envisagez ou non le développement du transport aérien de la capitale vers la province, si vous avez ou non l'intention de prendre à bras-le-corps le problème de l'aviation d'affaires, quelles sont vos intentions en matière de transport aérien régional afin de faciliter la liaison des villes de province entre elles, et si vous envisagez ou non une meilleure coordination entre les entreprises publiques, telle la S. N. C. F. et la compagnie Air Inter qui assure une mission de service public.

Je crois, monsieur le ministre, mes chers collègues, qu'il est urgent que nous soyons tous fixés afin que chacun sache prendre ses responsabilités, le moment venu, et en toute connaissance de cause. Tel est le sens de notre amendement tendant à demander le dépôt d'un rapport.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Bas, rapporteur spécial. Pour les raisons que M. Cornet a exposées, à savoir que ces amendements ont été déposés après que la commission des finances a voté le budget, celle-ci ne les a pas examinés. Mais, avec l'autorisation de l'Assemblée, je dirai l'opinion personnelle du rapporteur.

Je suis foncièrement hostile à la tendance qui se manifeste, particulièrement cette année, de réclamer à tout propos de nouveaux rapports. En effet, ces rapports lront surcharger les

administrations qui finiront, si l'on n'y prend garde, par consacrer plus de temps à exposer leurs intentions et à justifier leur activité passée qu'à se consacrer à des tâches créatrices et constructives. Des rapports, nous en recevons des centaines dans une année, et on peut se demander qui les lit.

Ainsi, sur le présent budget, quatre rapports de la commission des finances et cinq rapports de la commission de la production et des échanges ont été rédigés par les neuf rapporteurs et leurs collaborateurs. Chacun d'eux a nécessité le concours d'un nombre considérable de fonctionnaires du ministère des transports. J'ai moi-même posé quatre-vingt-cinq questions qui, toutes, ont fait l'objet de réponses, souvent de plusieurs pages...

M. Christian Nucci. Vous avez eu de la chance !

M. Pierre Bas, rapporteur spécial. ...et qui m'ont permis de faire mon rapport. J'ai presque honte, mes chers collègues, de vous suggérer de demander au service de la distribution quel sort est réservé à ces rapports, combien de parlementaires se donnent la peine de les retirer et, sur ce nombre, combien les lisent réellement. On aurait alors une idée de cette immense machine de Marly qui, comme sous Louis XIV, peinait beaucoup pour monter bien peu d'eau. Très peu de gens lisent les rapports.

Pourtant, le groupe socialiste, par le biais de deux amendements, vient, en l'espace de cinq minutes, de réclamer le dépôt de deux nouveaux rapports.

M. Christian Nucci. Et nous allons en demander un troisième !

M. Pierre Bas, rapporteur spécial. C'est un abus, messieurs ! D'autant qu'il existe un moyen très simple d'obtenir des réponses aux questions que vous posez.

Ainsi, votre demande de rapport concernant l'aviation civile porte sur quatre points : l'état des équipements des aéroports de deuxième niveau, l'évolution du trafic au cours des dix dernières années, les prévisions d'évolution des liaisons Paris—province et province—province et les adaptations qu'elles commandent. Ces quatre points peuvent faire très aisément l'objet d'une demande formulée par le rapporteur spécial qui, sans formalisme, sans difficulté, sans création d'un nouvel instrument de documentation avec toutes les charges que cela représente, pourra recevoir les réponses souhaitées.

Je prends très volontiers l'engagement, si l'Assemblée et la commission des finances me maintiennent leur confiance, de poser les quatre questions qui vous préoccupent, monsieur Nucci, et, l'an prochain, vous trouverez dans mon rapport, si vous voulez bien vous donner la peine de lire ses quelque cent pages, les réponses aux questions qui vous préoccupent.

C'est ainsi que l'on peut travailler : il ne s'agit pas, je le répète, de surcharger les administrations, mais de tâcher d'être efficace. Nous ne sommes pas encore dans un régime socialiste ; par conséquent, l'efficacité est un but que l'on peut espérer atteindre. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française. — Exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports. Tout en me ralliant à l'argumentation de M. le rapporteur spécial, je ne sous-estime absolument pas la nécessité de l'information et je comprends, monsieur Nucci, votre souci d'être informé. Je tiens d'ailleurs à votre disposition toutes les informations sur les divers points que vous avez soulevés. Cela doit être, me semble-t-il, une attitude naturelle de ma part.

En conséquence, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

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

M. Christian Nucci. Le début de l'intervention de M. le rapporteur spécial m'a semblé extrêmement intéressant mais je regrette que sa conclusion n'ait pas été très appropriée.

Je passerai sur un certain nombre de mises en accusation ou, pour être plus précis, de mises en cause de nos chers collègues qui ne lisent pas les documents. Il en va malheureusement de l'information comme de bon nombre de choses : le tout est de savoir s'en servir.

M. le rapporteur spécial a justement fait allusion à la machine de Marly qui montait peu d'eau. C'est vrai, mais certains la boivent l'eau qui arrive parce qu'ils en ont besoin ; ceux qui ont déjà trop bu ne la boivent pas.

Il est des aéroports qui n'ont pas besoin d'eau.

Par contre, il en est qui ont besoin d'eau et c'est pour cette raison, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, que je posais cette question, car je vous assure qu'elle émane de gens d'horizons politiques très divers. Que je sache, monsieur le rapporteur, certaines chambres de commerce et d'industrie, certaines villes — dont la municipalité n'est pas forcément socialiste — gèrent certains de ces aéroports. Par voie de conséquence, vous me permettez de dire que cette inquiétude est très légitimement partagée.

Nous cherchons tout simplement à savoir où nous allons, s'il y a des investissements à réaliser, si nous devons mener une politique offensive en matière d'aménagement des aéroports de province.

Il faut aussi que nous sachions où nous allons afin qu'en définitive les deniers publics soient investis au mieux des intérêts des populations, et ce précisément dans le souci d'une bonne gestion de ces deniers publics. Tel est le sens de notre réflexion. Je souhaiterais que les informations que vous pourriez nous fournir nous permettent d'avoir une vision globale de la politique des transports dans notre pays afin que nous sachions si par exemple à Lyon-Satolas nous n'allons pas être concurrencés par la mise en service du T. G. V. et cela est vrai aussi pour l'aéroport de Grenoble, de Saint-Etienne, de Saint-Geoirs, comme pour l'aéroport de Saint-Etienne dans la Loire. Ce sont des problèmes sur lesquels nous avons besoin d'ores et déjà d'être fixés, car c'est l'avenir qui est en cause. Cela étant, monsieur le ministre, et afin d'éviter d'alourdir un peu trop le débat, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 212 est retiré.

MM. Evin, Chénard, Denvers, Le Pensec, Jagoret, Le Drian et les membres du groupe socialiste et apparentés ont présenté un amendement n° 213 ainsi rédigé :

« Après l'article 46, insérer le nouvel article suivant :

« Le Gouvernement déposera sur le bureau de l'Assemblée nationale avant le 30 juin 1981 un rapport faisant le bilan de la situation des ports maritimes français.

« Ce rapport comprendra une évaluation des besoins portuaires au regard des possibilités de développement du transport maritime. Il notera l'état exact des équipements déjà existants et les besoins d'entretien de ces équipements. »

La parole est à M. Evin.

M. Claude Evin. Il s'agit de demander un troisième rapport. (Sourires.) Et je crois, monsieur Pierre Bas, que cette immense machine que vous dénonciez tout à l'heure peut faire songer à la situation dans laquelle nous nous trouvons, à deux heures et quart du matin après je ne sais combien d'heures de débat sur un budget important et qui nous a tous motivés. Vous me permettez quand même de parler, en conclusion, des ports et du problème des équipements portuaires.

En effet, l'évolution des crédits affectés à l'équipement des ports maritimes est telle qu'il est à présent nécessaire de faire le point sur cette question.

Chaque année, les crédits diminuent, et cette année, par exemple, on enregistre encore une baisse de 20 p. 100. Notre retard en équipements portuaires par rapport au reste du monde, s'accroît démesurément. De nouveaux trafics apparaissent ; il y a de nouveaux types de navires demandant un outil portuaire approprié, et cette évolution a entraîné une modification des courants maritimes traditionnels : les ports ont dû s'adapter. Alors que 95 p. 100 du trafic entre l'Europe et les Etats-Unis se fait par conteneurs, il est évident qu'un port sans quais compétitifs, sans poste à conteneurs et sans équipement garantissant une rotation rapide n'a aucune chance.

C'est pourtant le cas de bien des ports français. Ainsi le port de Nantes-Saint-Nazaire, cinquième port français, ne disposera d'un quai à conteneurs que vers la fin de l'année 1981. On imagine sans peine que les compagnies auront pris à cette date des habitudes commerciales dans des ports étrangers et qu'il sera très difficile de modifier ces comportements. De plus, on ne leur offrira qu'un seul quai ; or chacun sait que pour qu'un port à conteneurs puisse fonctionner, il est nécessaire qu'il y ait deux quais. L'inscription budgétaire de la fin des travaux du premier quai à conteneurs au budget de cette année n'est donc pas suffisante. Ce quai doit être terminé avant la fin de 1981 et il serait dès maintenant utile que les autorisations de programme soient données pour le deuxième quai si l'on veut vraiment que se développe sur l'estuaire de la Loire un pôle important de trafic maritime.

Les ports maritimes constituent, en effet, un élément essentiel pour le développement de l'économie nationale et de nos exportations : 62 p. 100 du commerce extérieur passe par les ports.

Ils assurent notamment la majeure partie de l'approvisionnement de la France en énergie et en matières premières. Par ailleurs, les ports maritimes sont l'élément moteur du développement des régions du littoral. Ce sont en effet des pôles attractifs d'activités industrielles et tertiaires, génératrices d'emplois. Outre les activités liées à l'exploitation portuaire, la présence d'un port dynamique peut favoriser l'installation d'entreprises soucieuses d'assurer des débouchés à leurs produits.

C'est donc une partie de notre développement économique qui est remise en cause par la politique de « désinvestissement » du Gouvernement ; non seulement cette politique incohérente affaiblit la capacité concurrentielle des ports français, mais l'entretien de notre outil portuaire existant n'est même pas assuré. Les quais ne sont pas réparés à temps, ce qui donne lieu à de fréquents accidents, tel que le récent effondrement d'un quai à Nantes. L'état du matériel de dragage est également préoccupant : sur soixante et une dragues, quarante ont plus de vingt ans et quatre seulement ont moins de huit ans. Il serait nécessaire de prévoir un plan de renouvellement de ce matériel, ce qui aurait l'avantage de fournir des commandes aux petits chantiers de construction.

Face à ces multiples besoins, j'avoue ne pas comprendre où veut en venir le Gouvernement. Au moment où les pouvoirs publics se préoccupent du développement des investissements productifs et de l'expansion du commerce extérieur de la France, il paraît particulièrement anormal et paradoxal que l'Etat n'accomplisse pas pour les ports maritimes l'effort financier qu'il accomplit dans d'autres domaines.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, j'ai déposé cet amendement tendant à obtenir pour le 30 juin prochain un bilan de l'ensemble de la situation portuaire, bilan qui nous permettrait — me semble-t-il — d'avoir un débat sur une politique cohérente d'aménagement de ces équipements.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement. Néanmoins, à l'instar de M. Pierre Bas, je voudrais faire remarquer à l'Assemblée que neuf rapporteurs ont déposé des analyses et conclusions qui totalisent sur le sujet qui nous intéresse environ 500 pages imprimées. M. Evin et ses amis considéreront certainement que certains auteurs de ces rapports sont excellents puisqu'ils siègent sur les bancs du groupe socialiste ; il s'agit en l'occurrence de M. Denvers, qui a rapporté les crédits de la marine marchande, de M. Chénard, qui a excellentement rapporté ceux des routes.

Mais, assez curieusement, je m'aperçois que l'amendement en discussion est également présenté par MM. Denvers et Chénard. Peut-être ont-ils oublié l'étendue des pouvoirs d'investigation qui s'offrent aux membres de la commission des finances ?

M. Claude Evin. M. Chénard n'est pas membre de la commission des finances.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. L'argumentation du Gouvernement rejoint celle de la commission des finances. Oserai-je dire : même nature de proposition, même nature de réponse ?

Là encore, et compte tenu de l'importance que revêt ce secteur d'équipement essentiel pour l'économie de notre pays, le Gouvernement ne se dérobera pas à la mission d'information qui doit être la sienne. Dans ces conditions, puis-je vous demander, monsieur Evin, comme tout à l'heure, de retirer votre amendement ?

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

M. Claude Evin. Monsieur le ministre, je n'ai pas demandé au Gouvernement de ne pas se dérober à sa mission d'information ! Simplement, je voulais qu'il prenne des décisions concrètes et précises sur le terrain en ce qui concerne les nécessaires investissements portuaires, en particulier pour l'équipement de l'estuaire de la Loire.

Je constate que vous n'avez pas répondu à ma question. Compte tenu de l'heure, vous n'avez sans doute pas l'intention d'y répondre. Alors je prends date avec vous, monsieur le ministre, pour examiner notamment les cas précis que j'ai cités concernant l'estuaire de la Loire.

Mais je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 213 est retiré.

Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports.

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 17 novembre 1980, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite à 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).

Santé et sécurité sociale :

Annexe n° 31 (santé et assurance maladie). — M. Bernard Pons, rapporteur spécial; avis n° 1977, tome XII, de M. Gibert Barbier (santé et assurance maladie), au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Annexe n° 32 (sécurité sociale). — M. Laurent Fabius, rapporteur spécial; avis n° 1977, tome XIII, de M. Alain Léger (sécurité sociale), au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

A quinze heures, deuxième séance publique :
Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :
Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le dimanche 16 novembre 1980, à deux heures vingt.)

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

Ce numéro comporte le compte rendu intégral
des trois séances du samedi 15 novembre 1980.

1^{re} séance : page 3937; 2^e séance : page 3957; 3^e séance : page 3987.

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.	
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.	Téléphone	} Renseignements : 575-62-31 Administration : 578-61-39
	Assemblée nationale :				
03	Débats	72	282		
07	Documents	260	558		
	Sénat :			TELEX	201176 F DIRJO - PARIS
05	Débats	56	162		
09	Documents	260	540		

N'effactuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 1 F (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)