

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

(75^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

2^e Séance du Samedi 7 Novembre 1981.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD STASI

1. — **Loi de finances pour 1982 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3329).

Transports.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la section commune.

Rappels au règlement (p. 3331).

MM. Jacques Brunhes, le président, Pourchon, François d'Aubert, rapporteur spécial; Tavernier, Labbé, Robert-André Vivien.

Transports (suite) (p. 3332).

M. Carraz, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports intérieurs.

M. Chénard, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports intérieurs.

MM. Robert-André Vivien, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile et la météorologie; Raymond, le président.

M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'aviation civile et la météorologie.

M. Christian Goux, président de la commission des finances.

M. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.

MM. Hamel,

Couillet,

Mlossec,

Gaillard,

Porelli,

Michel Berégovoy,

Jacques Brunhes,

Alain Richard,

Raymond,

M. le ministre d'Etat.

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

2. — **Fait personnel** (p. 3355).

MM. Taddei, le président.

2. — **Ordre du jour** (p. 3355).

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD STASI,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures quinze.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1982 (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 1982 (n^o 450, 470).

TRANSPORTS

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

Je rappelle qu'après les exposés des rapporteurs et les interventions d'ordre général la discussion se poursuivra par les questions transmises par les groupes et par les réponses du Gouvernement.

La parole est à M. François d'Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la section commune.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Monsieur le ministre d'Etat, ministre des transports, mes chers collègues, avec un cinquième du temps de parole accordé aux rapporteurs du budget des transports, je devrais m'estimer très heureux. Malheureusement, ce cinquième m'est imparti pour commenter un trente-troisième seulement de ce projet de budget du ministère des transports, ce qui montre « l'énorme » part réservée à l'opposition dans le contrôle des crédits budgétaires de ce ministère.

Après cette remarque relative à la répartition des rapports au sein de la commission des finances entre la majorité, qui a été très bien traitée, et l'opposition, qui l'a été un peu moins, j'aborderai les problèmes que pose le projet de budget de cette section commune. Il porte sur 1,2 milliard de francs qui se répartissent en trois grandes masses : l'administration générale et le fonctionnement, les crédits de recherche et les crédits de desserte de la Corse.

En ce qui concerne l'administration générale, monsieur le ministre d'Etat, votre ministère a perdu une partie de sa substance puisque le personnel qui était affecté à la marine marchande est allé à la mer — administrativement parlant. Cela a bien entendu entraîné une diminution de vos crédits.

Mis à part ce transfert, ce projet de budget ne comporte pas de grands mouvements budgétaires en matière de personnel, d'autant que des créations de postes étaient intervenues à l'occasion du collectif voté au mois de juillet.

Cette absence de créations nous touche d'autant moins, monsieur le ministre d'Etat, que nous souhaitons la réduction du train de vie de l'Etat. En revanche, ce qui nous inquiète davantage, ce sont plutôt les changements de titulaires décidés pour certains postes. Tel a été le cas pour la direction de la R. A. T. P. — certes, vous pouvez me répondre que cette nomination a été faite au conseil des ministres — et pour celle des transports terrestres.

Je ne veux pas placer cette question sur le plan politique, mais chacun sait que les hommes choisis sont dans la ligne d'un parti auquel vous appartenez toujours. Dans la mesure où il s'agit de deux directions aussi importantes, nous sommes fondés à vous demander si vous envisagez d'opérer de nouvelles nominations à d'autres postes. Si cette hypothèse se révélait exacte, nous serions alors obligés de faire des commentaires encore plus politiques que celui-ci.

Par ailleurs, il semble que l'institut Auguste-Comte ne soit pas dans vos « petits papiers », ni dans ceux du Gouvernement, puisqu'on lui supprime une subvention de 3,7 millions de francs. Certes les bons esprits répondront que cette mesure est prise pour réaliser des économies, mais les mauvais penseront que c'est probablement parce que vous « en voulez » à cet institut qui, politiquement, ne répond pas aux conceptions que vous avez de la formation de haut niveau.

Nous souhaitons pour notre part que l'institut Auguste-Comte soit maintenu et continue de recevoir les moyens nécessaires à son fonctionnement. Or il est bien évident que si les dotations de cet institut, qui était financé de façon interministérielle, sont imputées des crédits importants que lui accordait le ministère des transports, il n'y aura probablement plus d'institut Auguste-Comte dans quelques mois.

Nous aimerions que le Gouvernement agisse dans ce domaine avec franchise et sans hypocrisie et qu'il ne cherche pas à éliminer cet institut par le biais de la réduction des subventions qui lui étaient allouées. (*Protestations sur les bancs des communistes.*)

M. Jacques Bruhnes. C'est un rapport personnel, ce n'est pas le rapport de la commission !

M. Yves Tavernier. Cela n'a rien à voir avec ce qui a été dit en commission des finances.

M. le président. Je vous en prie, mes chers collègues, laissez parler M. François d'Aubert.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Tout le monde souhaite un budget qui soit sincère à la fois dans les chiffres et dans les intentions.

M. Paul Chomat. Vous étiez absent le jour où vous auriez dû présenter votre rapport à la commission et vous tenez aujourd'hui des propos personnels, car ce que vous rapportez n'a pas été dit en commission.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Il est exact que ce n'est pas moi qui ait présenté ce rapport à la commission des finances, mais la raison est fort simple. Compte tenu de la manière dont les travaux de l'Assemblée nationale sont organisés, le débat sur les nationalisations se poursuivait au même moment. Or vous savez sans doute que je participais assidûment à la discussion et j'ai demandé à M. Gilbert Gantier de me suppléer ce mercredi. Grâce à l'obligeance de M. le président de la commission des finances, il a pu présenter ce rapport à ma place.

J'ai donc quelques excuses à faire valoir, d'autant que j'ai toujours été très assidu au sein de la commission des finances, à laquelle j'appartiens depuis plusieurs années.

M. Paul Chomat. Respectez la commission, c'est tout ce qu'on vous demande.

M. Yves Tavernier. Il faut un peu d'honnêteté.

M. François d'Aubert. Vous êtes probablement moins assidu et je ne pense pas avoir de leçons à recevoir dans ce domaine.

M. Yves Tavernier. C'est incroyable.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Après avoir traité de l'administration générale, j'en viens aux dotations pour la recherche qui figurent dans ce volumineux projet de budget de la section commune que j'ai l'honneur de rapporter.

Monsieur le ministre d'Etat, il apparaît d'abord que vous avez des bontés particulières pour l'institut de recherche des transports dont les crédits croissent de 22,6 p. 100 et qui bénéficie de dix emplois supplémentaires pour un effectif global de cent personnes.

En réalité, vous avez sans doute de bonnes raisons de vous féliciter de la multiplication des dotations budgétaires dans le domaine de la recherche. Encore faudrait-il que cet argent soit utilisé à bon escient. Il ne saurait s'agir uniquement de faire du gavage et du « quantitativisme » ; il est indispensable de rechercher la qualité et l'efficacité.

Or, le principal problème de la recherche en matière de transports n'est certainement pas d'alimenter les administrations, mais, bien au contraire, ou parallèlement, de donner aux entreprises une capacité d'innovation moins liée aux besoins internes que tournée vers les marchés extérieurs qui sont la source principale de leur développement.

C'est pourquoi je m'étonne un petit peu — je m'exprime à titre personnel — de cette sollicitude budgétaire qui entoure l'institut de recherche des transports.

Jusqu'à présent, celui-ci a fonctionné de façon correcte, mais enfin on ne peut pas dire qu'il ait donné des preuves éclatantes de son immense valeur scientifique ou technologique. C'est un simple commentaire.

Vous avez aussi manifesté beaucoup d'intérêt pour la recherche aéronautique. Nous voudrions savoir à quelle stratégie précise cela répond de la part du Gouvernement. Il ne faut pas en effet confondre les crédits de recherche aéronautique inscrits dans le budget avec ceux dont peuvent disposer les entreprises qui travaillent dans l'aéronautique, notamment la S.N.I.A.S.

Quel sera votre choix, monsieur le ministre d'Etat ? Estimez-vous préférable d'accorder des crédits importants aux instituts ou aux administrations qui s'occupent de recherche plutôt que de les allouer directement aux entreprises qui devraient faire l'objet de toutes les sollicitudes, même quand elles relèvent — c'est d'ailleurs une longue tradition — du secteur public comme la S.N.I.A.S. ou comme Dassault, qui en fera bientôt partie ?

Ma troisième remarque concerne les subventions pour la desserte maritime et aérienne de la Corse.

Il est proposé un crédit de 552 millions de francs — M. Alain Bonnet s'en est félicité en commission — qui traduit une progression de 35,7 p. 100 par rapport à la dotation initiale de 1981, l'essentiel étant accordé à la desserte maritime.

Je m'interroge, M. le ministre d'Etat, sur les raisons de cette progression. Car, en réalité, elle ne correspond pas du tout à un changement de politique. S'il s'agit d'une simple augmentation quantitative, je voudrais savoir très exactement à quoi elle correspond.

Avez-vous, monsieur le ministre d'Etat, des idées nouvelles pour la desserte maritime ou aérienne de la Corse ? Le sujet est compliqué, je le reconnais, car il en va de la continuité territoriale. Nous souhaitons le respect de ce grand principe. Beaucoup avait été fait dans le passé ; j'en conclus qu'avec une progression de 35,7 p. 100 le changement sera qualitatif et non pas seulement quantitatif.

Je ne crois pas, par exemple, que le remplacement des bateaux dans les quatre prochaines années, soit une explication suffisante de cette augmentation, d'autant que s'agissant de la desserte maritime on constate un ralentissement du trafic depuis l'année dernière.

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter sur la section commune du budget des transports.

Je terminerai par une remarque plus générale relative à l'orientation de votre ministère. Nous craignons deux choses, monsieur le ministre d'Etat.

Nous savons que vous défendez avec beaucoup d'allant les crédits de votre ministère, mais nous savons aussi que vous êtes un ministre politique. Nous souhaiterions être assurés que l'administration du ministère des transports restera toujours d'une parfaite neutralité, qu'il n'y aura aucune liaison entre cette administration et le groupe auquel vous appartenez quand vous siégez sur les bancs de cette assemblée. En un mot, vous comprenez que je veux parler de politisation. Nous savons qu'un membre de votre cabinet coordonne l'action des ministres communistes.

M. Paul Chomat. Vous êtes égal à vous-même, monsieur d'Aubert !

M. Vincent Porelli. Qu'en était-il des ministres U. D. F. ?

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Nous aimerions savoir si cela va entraîner une politisation du ministère des transports, que nous redoutons tant. (*Interruptions sur les bancs des communistes.*)

C'est une remarque personnelle. Vous me le pardonnerez mais, étant dans l'opposition, je n'ai pas si souvent l'occasion de m'exprimer.

M. Gustave Ansart. Vous ne respectez pas le règlement de l'Assemblée !

M. le président. Laissez conclure monsieur d'Aubert, je vous prie !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Ma deuxième crainte concerne l'orientation générale des crédits du ministère car, bien que rapporteur pour la section commune, je m'intéresse à l'ensemble des crédits du ministère.

M. Paul Chomat. Ce n'est pas une observation de la commission des finances !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Je déplore une orientation trop marquée en faveur des transports ferroviaires au détriment des transports routiers.

Il est logique que des crédits importants soient prévus pour la S.N.C.F., et pour la R.A.T.P., mais il ne faudrait pas que notre réseau routier en souffre. Car nous savons qu'une telle orientation peut entraîner des rapports de force dans l'organisation du système des transports en France. Or nous ne voudrions pas que la S.N.C.F. — entreprise publique bien gérée — concurrence les transports routiers dont nous sommes aussi les défenseurs. Car de nombreuses petites et moyennes entreprises, qui actuellement souffrent, se posent des questions sur vos véritables projets. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union 1 la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

Rappels au règlement.

M. Jacques Brunhes. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes, pour un rappel au règlement.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le président, je tiens à faire remarquer que le rapporteur d'un budget a pour mission de rapporter l'avis de la commission et non de faire une intervention au nom d'un groupe politique, qui ne peut trouver sa place qu'après l'audition des rapporteurs.

M. d'Aubert regrettait tout à l'heure que la part réservée aux rapporteurs de l'opposition soit maigre. Mais elle correspond exactement à la volonté des Français qui ont envoyé une majorité nouvelle au Parlement. Il y a donc davantage de rapporteurs de la majorité que de l'opposition.

Il conviendrait que ceux-ci s'en tiennent aux rapports budgétaires qui leur ont été confiés plutôt que de se livrer à des polémiques qui ne devraient trouver leur place que dans les interventions des différents groupes.

Cette règle générale concerne l'ensemble des rapporteurs et je souhaite, monsieur le président, qu'elle soit rappelée à la conférence des présidents. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

M. le président. Monsieur Brunhes, je ferai part très volontiers de vos observations à la conférence des présidents.

Mais permettez-moi de vous faire remarquer que la répartition des rapports relève de la compétence non pas de la conférence des présidents, mais des commissions.

Quant à leur contenu, il est de la responsabilité de ceux qui les présentent. Le règlement ne prévoyant rien sur ce point, la présidence ne peut pas intervenir.

M. le président. La parole est à M. Pourchon, pour un rappel au règlement.

M. Maurice Pourchon. Mon rappel au règlement porte sur le même sujet.

M. d'Aubert, emporté par la fougue que nous lui connaissons, a simplement oublié le devoir élémentaire du rapporteur qui consiste à donner les conclusions de la commission qui l'a désigné. J'aimerais les entendre de sa bouche. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Je répondrai aux rappels au règlement que je viens d'entendre.

Le premier concerne la responsabilité propre du rapporteur.

Il est bien évident que j'ai présenté ce rapport sous ma propre responsabilité.

M. Maurice Pourchon. Au nom de la commission des finances !

M. le président. Monsieur Pourchon, attendez la réponse !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Ce rapport, relatif aux dépenses d'administration et de personnel, concerne un trente-troisième du budget des transports.

Je ne vois pas au nom de quoi vous m'interdiriez de formuler des commentaires sur la manière dont est géré le personnel du ministère des transports alors que c'est un des droits les plus élémentaires du rapporteur.

M. Maurice Pourchon. « Rapport fait au nom de la commission des finances », tel est le titre !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Il faut que la majorité en convienne. Mais elle a les oreilles si délicates sur certains points qu'elle ne peut accepter la moindre observation.

Nous considérons que c'est notre droit démocratique de présenter, comme nous l'entendons, sans aucune censure, nos rapports. Or vos propos, monsieur Brunhes, sont une sorte d'appel à la censure. Nous ne l'admettrons pas.

M. Gustave Ansart. La règle veut que nous entendions les conclusions de la commission des finances !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. La commission des finances a ses propres règles de fonctionnement.

Très honnêtement, je ne pense pas avoir violé le domaine du droit ou même du possible en présentant ce rapport. Si j'ai choqué certaines oreilles, c'est qu'elles étaient particulièrement sensibles. (*Interruptions sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

Dernière remarque : la première grande nouveauté de cette situation politique est que la majorité d'antan est aujourd'hui l'opposition et que dans l'actuelle majorité il y a le groupe communiste. Il est donc logique que nous fassions quelques commentaires sur ce sujet. Je pense que de nombreux citoyens me le pardonneront.

M. Paul Chomat. Vous n'êtes pas rapporteur de la commission en disant cela !

M. le président. La parole est à M. Tavernier, pour un rappel au règlement.

M. Yves Tavernier. M. d'Aubert parle de censure, je parlerai tout simplement d'honnêteté.

Lorsqu'on est rapporteur de la commission des finances, la moindre des bienséances est de rendre compte du contenu du dossier budgétaire dont on a la charge et des travaux de la commission. M. d'Aubert n'a fait ni l'un ni l'autre. Il est vrai qu'il était absent en commission ! Il a simplement procédé à une analyse politique au nom de l'U. D. F. C'est parfaitement son droit mais, dès lors, il sort de la mission qui lui a été confiée par la commission des finances, donc par l'Assemblée. Je le regrette.

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

M. Maurice Pourchon. Je suis aussi rapporteur spécial de la commission des finances sur un budget ; je l'ai été en tant que député de l'opposition.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Vous ne vous gêniez pas pour exprimer votre point de vue !

M. Paul Chomat. Avec un peu plus de classe que vous !

M. Maurice Pourchon. Je parle sous le contrôle de M. Robert-André Vivien qui était alors président de la commission des finances.

Puisque M. d'Aubert a oublié de le mentionner, je me permets simplement de rappeler ce que je n'omettais jamais lorsque j'étais rapporteur de budgets que je n'acceptais pas sur le fond : la commission des finances, de l'économie générale et du Plan recommande à l'Assemblée nationale d'adopter les crédits de la section commune du ministère des transports.

M. le président. La parole est à M. Labbé, pour un rappel au règlement.

M. Claude Labbé. Monsieur le président, un débat intéressant vient de s'instaurer à la suite de divers rappels au règlement sur l'attitude que doit adopter un rapporteur de l'opposition et sur l'appréciation des limites de son honnêteté.

Je me permets de verser au débat un document qui me paraît important. Il s'agit d'un rappel au règlement présenté par M. Fabius le 17 novembre 1980 sur ce sujet.

M. Fabius déclarait : « Finalement, les années passent... »

M. Emmanuel Hamel. Hélas !

M. Claude Labbé. ... « et les observations restent identiques. En effet, je me souviens que, l'année dernière, le même reproche avait déjà été présenté » — reproche identique à celui qui a été adressé à l'instant à M. d'Aubert.

« Je voudrais donc mettre les choses au point, non pas en mon nom personnel, mais pour tous les rapporteurs de l'opposition.

« Ce que nous défendons, c'est le point de vue qui est exposé dans les rapports écrits. Mais nous avons ensuite l'honnêteté de préciser — et je l'ai fait à la fin de mon intervention — si ce point de vue a été ou non adopté par la commission.

« On ne peut pas... demander à un député de l'opposition de faire comme s'il avait des opinions différentes de celles qui sont les siennes, de se comporter comme une sorte de caméléon. Il est normal qu'il se contente, à la fin de son exposé, de rappeler la position finale de la commission. Mais peut-être veut-on revenir à la conception qui a prévalu à une certaine époque et qui consistait à n'attribuer aucun rapport à l'opposition.

« Il faut être cohérent : si l'on attribue des rapports à l'opposition, elle doit avoir la possibilité de s'exprimer. Sinon, qu'on ne lui confie plus de rapports et les choses seront nettes. En tout état de cause, qu'on ne compte pas sur l'opposition pour défendre le point de vue de la majorité. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.) »

J'ai cité et je m'en tiens là.

M. Alex Raymond. C'est du plagiat !

M. le président. La parole est à M. Robert-André Vivien, pour un rappel au règlement.

M. Robert-André Vivien. Monsieur le président, mes chers collègues, je tiens à rappeler la discussion très courtoise qui a eu lieu en commission quand mes collègues, s'étonnant de l'angle sous lequel je traitais mon rapport, ont craint que je ne rapporte pas le point de vue de la commission.

Moi-même, quand je présidais la commission des finances, j'ai été amené à présenter des observations à cinq rapporteurs de l'opposition d'alors qui donnaient le point de vue de l'opposition et non pas celui de la commission.

Je crois, monsieur le président, qu'il est bon de rappeler, pour ramener un peu de sérénité dans cette assemblée — ce qui n'est pas dans mes habitudes (*Sourires.*) — qu'un rapporteur spécial peut, dans un premier temps, exprimer son point de vue personnel et, ensuite, rapporter fidèlement l'avis de la commission, ce que je ferai d'ailleurs moi-même tout à l'heure ainsi que M. Labbé. M. François d'Aubert, dans son souci d'aller vite, a exprimé à la fois son point de vue personnel et celui de la commission (*Protestations sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

M. Yves Tavernier. Non !

M. Robert-André Vivien. Je l'ai peut-être mal entendu.

Je suis persuadé qu'au fur et à mesure que nous avancerons dans la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances notre assemblée se rendra compte que les rapporteurs sont honnêtes, au sens du XVII^e siècle, qu'ils rapportent fidèlement le point de vue de la commission, mais expriment, comme c'est leur droit, leur point de vue personnel, disons, pendant un cinquième de leur temps de parole.

Transports (suite).

M. le président. La parole est à M. Carraz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports intérieurs.

M. Roland Carraz, rapporteur spécial. Monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, je m'en tiendrai pour ma part à ce que je crois être la fonction stricte d'un rapporteur spécial de la commission des finances.

Dans le budget du ministère des transports, la section des transports intérieurs représente plus de 85 p. 100 des autorisations budgétaires demandées par ce ministère, c'est-à-dire 34,343 milliards de francs, soit approximativement 4 p. 100 des dépenses brutes du budget général de l'Etat.

En crédits de paiement, ce budget traduit une augmentation de 17,6 p. 100 par rapport à la loi de finances pour 1981. Il s'agit d'une valeur moyenne qui reflète des évolutions différenciées selon les secteurs puisque les dépenses ordinaires sont revalorisées de 21 p. 100, que les crédits de paiement en capital progressent de 1,7 p. 100 seulement et que les dépenses d'équipement, exprimées en autorisations de programme, sont majorées de 11,5 p. 100.

Ce budget exprime les premières orientations de la nouvelle vision gouvernementale de la politique des transports dont les objectifs principaux annoncés — c'est du moins ce qui a été répondu à mes questions — sont les suivants : faire face au trafic et à son évolution dans de bonnes conditions de coût et de qualité pour la collectivité, répondre aux grands impératifs nationaux que sont l'amélioration de la sécurité des personnes, les économies de produits pétroliers, le progrès social et le respect de l'environnement, enfin, engager ce budget des transports dans une volonté d'aménagement équilibré du territoire et de la politique régionale.

Il est clair — et la commission des finances l'a bien compris — que ce budget doit être examiné dans une double perspective.

Certaines échéances à court terme devront nécessairement être surmontées. Je citerai la renégociation de la convention S.N.C.F., qui expire le 31 décembre 1982 ; la réforme des transports parisiens ; les mesures d'organisation, de réglementation, de coordination qui dépassent le strict cadre budgétaire ; la réflexion d'ensemble qui est ouverte et qui porte à la fois sur la croissance des différents modes de transport, sur leur complémentarité, sur le financement, sur les types

de gestion et sur la décentralisation. Il est bien évident que ces différentes perspectives devront être clarifiées par la loi d'orientation que nous attendons pour 1982.

Il y a aussi le poids du passé — la commission l'a d'ailleurs pris en compte dans sa réflexion — c'est-à-dire de la politique conduite au cours des années précédentes et des inerties très fortes qui pèsent sur la structure financière de ce budget des transports.

Je citerai un seul exemple, celui de la S.N.C.F. Nous avons bien compris que la marge de manœuvre était forcément limitée pour plusieurs raisons. Certaines dispositions du contrat d'entreprise signé en 1979 doivent s'appliquer de façon automatique. Les conditions de dérive de trafic sont liées à la conjoncture économique. Le poids des charges de retraite représente, je vous le rappelle, mesdames, messieurs, près de 30 p. 100 de l'ensemble des crédits de transports intérieurs du budget qui vous est présenté, c'est-à-dire 10,108 milliards de francs. C'est la raison pour laquelle la subvention forfaitaire d'équilibre qui nous est proposée pour 1982 est en progression de 49 p. 100.

Ce projet de budget des transports ne pouvait donc être qu'un budget de transition. D'ailleurs la commission des finances a bien compris que les voies et les moyens financiers ne pourront être dégagés que progressivement. Toutefois elle a noté les inflexions budgétaires positives qui, dès 1982, traduisent la volonté d'engager une politique nouvelle et de redresser la situation dans des secteurs trop longtemps négligés.

Tel est le cas du programme routier dont la capacité de financement, nous le savons, avait été constamment réduite depuis 1974. On constate dans ce domaine un redressement très sensible en ce qui concerne la voirie urbaine en faveur des opérations de rocades de contournement et une priorité donnée au réseau de rase campagne, l'accent étant mis sur les déviations urbaines. Il faut noter aussi un effort très important pour l'entretien du réseau national. Il y a là une inflexion majeure. Les programmes augmentent de façon importante : 25 p. 100 pour les dépenses ordinaires, 30 p. 100 pour les autorisations de programme. Les renforcements coordonnés porteront sur 640 kilomètres ; les crédits consacrés aux travaux d'entretien couvrent progressent de 26 p. 100 et ceux affectés aux travaux de viabilité hivernale passent de 89 millions à 103 millions de francs.

Enfin, ce budget marque une reprise importante des subventions d'investissement accordées pour le développement des transports collectifs urbains de province : les autorisations de programme augmentent de 50 p. 100.

Il n'en reste pas moins que la commission des finances a exprimé, pour certains secteurs, quelques interrogations que je soumets à l'appréciation de l'assemblée.

Voyons d'abord les transports ferroviaires. Les résultats de trafic de la S.N.C.F. ont été beaucoup moins favorables qu'au cours des années précédentes, particulièrement pour les marchandises où à la fin de 1981, le déficit atteindra sans doute cinq milliards de tonnes-kilomètre. S'y ajoute une altération de la situation financière de l'entreprise dont les charges, particulièrement celles des énergies de traction, progressent. Aussi, les concours publics à la S.N.C.F. progressent-ils de 19,6 p. 100 par suite de l'application des clauses du contrat d'entreprise avec l'Etat et à cause de l'évolution de la participation aux charges de retraite.

La S.N.C.F. disposera-t-elle à l'avenir des moyens de financer ses investissements ? Pour 1981, d'après les données qui m'ont été fournies, les besoins de financement du budget d'investissement se montent, compte tenu des remboursements d'emprunts, à 9 546 millions de francs. Ces besoins devraient être largement couverts par l'emprunt, dès lors que les ressources d'autofinancement sont en principe compensées par l'imputation au compte d'investissement des résultats négatifs d'exploitation attendus pour l'exercice.

La prolongation de ces tendances conduirait à une structure de financement des investissements préoccupante, compte tenu des charges financières qui pèsent sur le compte d'exploitation de la S.N.C.F. Dans l'hypothèse souhaitable, où la S.N.C.F. serait conduite dans les années à venir à intensifier ses programmes d'investissement — nous pensons en particulier au T.G.V. — on peut se demander s'il n'y aurait pas lieu de revoir les conditions actuelles de financement de l'entreprise publique. En effet, la S.N.C.F. couvre actuellement la quasi-totalité de la part non autofinancée de ses programmes d'équipement par appel au marché financier sans bénéficier des concours de l'Etat.

La deuxième observation de la commission concerne les transports collectifs parisiens. En raison du tassement des résultats d'activité depuis 1980 et de l'évolution préoccupante de la structure des recettes d'exploitation, les prévisions du budget de l'Etat traduisent une juste revalorisation de la contribution de

l'Etat aux transports collectifs parisiens : 39 p. 100, l'indemnité compensatrice étant réévaluée de 42 p. 100 pour la R.A.T.P. et de 41 p. 100 pour la S. N. C. F.-banlieue.

L'organisation des transports parisiens devant être prorogée jusqu'au 31 décembre 1982 — c'est l'objet de l'article 91 de la loi de finances — il y a lieu de mettre à profit ce délai pour rechercher des solutions au déséquilibre de la structure des financements. La part des usagers s'accroît, passant de 35,3 p. 100 en 1979 à 37,1 p. 100 dans les prévisions pour 1982 ; la part de l'Etat et celle des collectivités locales, étant de 21,8 p. 100 en 1979 contre 22,4 dans le budget 1981. En revanche, la part des employeurs, à travers le « versement transport » diminue : elle était de 25,7 p. 100 en 1979, mais elle n'est que de 24,2 p. 100 dans le budget initial de 1981. La commission estime que cette évolution devrait être corrigée par des mesures appropriées tendant à associer les employeurs au financement des trajets entre le domicile et le travail.

La troisième observation, est relative aux transports collectifs urbains de province. Le projet de budget pour 1982 marque une nette reprise des subventions d'investissement pour différents programmes de métro et de tramway, mais il n'apporte aucune réponse nouvelle aux problèmes de financement du fonctionnement des réseaux.

Compte tenu de l'augmentation rapide des charges — 20 p. 100 par an en moyenne — et de l'altération régulière du taux moyen de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales, il importe de réexaminer en profondeur les modalités de financement des transports collectifs urbains qui doivent, selon vous, monsieur le ministre, et selon nous devenir une grande priorité nationale.

Ce réexamen, auquel devront être associés les autorités locales organisatrices, pourrait en particulier porter sur l'abaissement du seuil du « versement transport » aux agglomérations de plus de cinquante mille habitants et éventuellement sur l'affectation d'une partie de la fiscalité pétrolière. On a enregistré récemment des évolutions significatives dans ce domaine. En outre, il vous faudra répondre à des demandes importantes.

Ma quatrième observation a trait à la politique autoroutière. Il est clair que le budget pour 1982 est un budget de transition. Les dotations budgétaires n'augmentent que de 7 p. 100. Les lignes directrices de la politique autoroutière nouvelle n'apparaissent pas encore avec clarté, et nous comprenons bien qu'il en soit ainsi, dans l'attente des résultats de la nécessaire réflexion sur les priorités géographiques, sur la poursuite du maillage, sur le rythme et la forme de sa réalisation — autoroute ou voie express — à deux fois deux voies — sur la politique des péages, sur la politique financière et le régime juridique de l'exploitation des autoroutes. Bref, nous comprenons très bien qu'on se livre à un réexamen d'ensemble de la politique autoroutière. Cela étant dit, des mesures urgentes nous semblent nécessaires. Je citerai, à titre d'exemple, la situation des autoroutes Paris-Lorraine. Depuis 1977, l'Etat prend en charge des annuités d'emprunt pour un montant cumulé de 683 millions de francs. Il convient d'aboutir, dans cette affaire, à une solution rapide, permettant de ne plus imposer à l'Etat des charges financières qui grèvent d'autant les disponibilités des crédits routiers.

La dernière observation de la commission porte sur les voies navigables et la batellerie. L'équipement des voies navigables devrait progresser en 1982 de 17,2 p. 100 en autorisations de programme. Il s'agit d'un effort sensible rendu nécessaire par l'obligation absolue de rattraper le retard important accumulé dans le domaine de la maintenance du patrimoine. La commission souhaite néanmoins que l'effort entrepris pour l'entretien du réseau puisse être accentué et aimerait que les crédits soient revalorisés de manière significative.

De même la commission comprend parfaitement la nécessité, que vous avez exprimée, d'élaborer un schéma directeur à long terme des voies navigables, elle regrette l'absence de crédits consacrés aux grands programmes d'investissement, et souhaite que les options du Gouvernement soient rapidement levées.

A cet égard, j'insisterai à titre personnel sur le rôle essentiel que peut et doit jouer la politique nationale des transports, particulièrement des voies navigables, dans l'aménagement équilibré du territoire. J'évoquerai, à titre d'exemple, le cas de la liaison Rhin-Rhône. Je sais bien que l'achèvement du grand canal par le franchissement du seuil comtois sera l'affaire d'une génération, et nécessitera la mobilisation de capitaux considérables. Il y a là des difficultés et des nécessités que nous comprenons parfaitement. Mais sait-on que l'on peut dès aujourd'hui, à l'exception du contournement de Mâcon, remonter le Rhône, puis la Saône, avec des convois poussés de 4 500 tonnes, jusqu'à Auxonne, au nord du département de la Côte-d'Or ? Pendant dix ans, ou peut-être pendant quinze ans, Auxonne sera le terminal nord de la voie à grand gabarit Fos-Rhône-Saône.

M. Emmanuel Hamel. C'est une vue bien pessimiste !

M. Roland Carraz, rapporteur spécial. C'est un avis personnel qui n'engage pas la commission.

Une zone portuaire à cet emplacement — ce serait un investissement modeste — constituerait un puissant outil de développement économique pour une région, et permettrait de valoriser les investissements consentis jusqu'alors. Une bonne politique des voies navigables, dans cette perspective, n'est pas nécessairement une politique très onéreuse.

Enfin, la commission des finances a jugé nécessaire de remédier à l'inadaptation des procédures et des aides de modernisation de la batellerie.

Pour terminer, la commission note que ce budget marque de nouvelles orientations tout en assurant une indispensable continuité. Il marque la première étape d'une politique qui s'esquisse et qui devra être nécessairement précisée sur la base d'une réflexion plus approfondie. Sous réserve des observations que j'ai formulées, et auxquelles j'ajouterai que le budget aurait pu contribuer davantage à la relance économique, la commission recommande à l'Assemblée d'adopter les crédits des transports intérieurs, tels qu'ils ont été présentés. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Chénard, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les transports intérieurs.

M. Alain Chénard, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, s'il y a dans mon rapport quelques opinions personnelles, dans la mesure où elles figuraient déjà au moment où je l'ai présenté devant la commission, je pense qu'elles ne souleveront aucune contestation.

En conclusion de mon rapport de l'année dernière, je citais un sondage selon lequel les Français ont plus peur de l'accident de la route que du cancer et de l'accident cardiaque ; j'en concluais que leur cœur est plus solide que leurs routes.

Et je jugeais ainsi la politique précédente : les routes ? une politique de rustines. Les autoroutes ? une politique en coups d'accordéons. Le plan routier ? une simple « dotation cassette » de l'ex-président.

Que ressortait-il du débat de 1980 ?

En ce qui concerne les voies navigables, d'après le rapporteur — il est aujourd'hui dans l'opposition mais il appartenait alors à la majorité — le pire devenait certain.

Pour les transports ferroviaires, la S.N.C.F., entreprise saine, semblait condamnée à l'impasse financière. Pour les transports collectifs urbains, aucun dessin ferme, juste quelques perspectives.

L'aménagement du territoire, les économies d'énergie, la qualité de la vie, la sécurité, n'étaient donc pas les soucis majeurs d'une politique inconsistante qui niait les besoins, se détournait du service public et privilégiait certains intérêts.

Cet héritage catastrophique, le budget pour 1982 ne peut à lui seul le liquider.

Inscrit dans une politique générale de relance et de solidarité, ce budget charnière, ce budget de transition fait des choix et prépare l'avenir.

Les dépenses ordinaires augmentent de manière substantielle : 17,6 p. 100 pour les crédits de paiement. Les dépenses en capital connaissent une redistribution qui traduit un renversement des tendances, un infléchissement notable.

J'examinerai les crédits infrastructure par infrastructure. Pour les routes, on fait une pause, on observe une priorité, et on prend des mesures de sauvegarde.

La pause se traduit par un ralentissement momentané dans le développement, largement contrebalancé par des décisions très positives en faveur de la sécurité, de l'entretien et des investissements en milieu urbain.

La priorité, ce sont les investissements en faveur des déviations et des rocades urbaines que les maires des grandes villes réclament avec insistance. Cette priorité est à la fois justifiée, au regard des économies d'énergie et de la défense du cadre de vie, et menacée si l'on ne prête pas suffisamment attention au glissement des paramètres économiques, et notamment aux coûts routiers. Madressant au Gouvernement, pardela vous-même, monsieur le ministre, car votre complicité me paraît acquise, je lui dirai : attention aux dérapages, prenez garde que les coûts ne croissent plus vite que les crédits et ne deviennent insuffisants.

En parlant de mesure de sauvegarde, j'ai voulu souligner l'effort qui est entrepris en matière d'entretien du réseau national. C'est un choix fondamental. Le Gouvernement met ainsi le holà à une pratique qui se contentait de dévorer notre capital routier.

Sans respecter les limitations de vitesse, je me suis permis de parcourir le budget des routes. (Sourires.)

Arrêtons-nous un instant sur celui des voies navigables, sur lequel un des rapporteurs a appelé notre attention. Et pour rester dans la note bucolique, je dirai qu'il s'agit d'un budget dormant.

M. Christian Bergelin. Est-ce la commission qui dit cela ?

M. Alain Chénard, rapporteur pour avis. M. le rapporteur du budget des voies navigables de l'année dernière sait très bien de quoi nous parlons.

M. Emmanuel Hamel. On a mal entendu votre qualificatif, monsieur le rapporteur.

M. le président. Monsieur Chénard, je vous demande de bien vouloir poursuivre.

M. Alain Chénard, rapporteur pour avis. Je ne citerai que deux chiffres. En 1975 : 470 millions de francs étaient destinés à l'équipement ; en 1981 : 287 millions de francs. Et encore ces crédits comprenaient généreusement ceux affectés à la liaison mer du Nord-Méditerranée.

En 1982, l'effort consenti en faveur des investissements est déjà manifeste, mais la maintenance du réseau continue à poser des problèmes.

Sans audace dans l'avenir, le rattrapage risque d'être difficile. Le schéma directeur devra nécessairement comprendre des programmations. Il faut à la France, ai-je l'habitude de dire, un véritable plan Colbert.

Après avoir parcouru le budget des routes et exploré celui des voies navigables, examinons celui de la S.N.C.F. J'essaierai d'être assez rapide, voire express. (*Sourires.*)

Le Président de la République, lors de l'inauguration du T.G.V., a défini le rôle qu'il entend voir jouer à ce grand service public en des termes que je salue tout particulièrement. Permettez au maire de Nantes de se féliciter du projet de T.G.V. Atlantique.

L'enveloppe fixée par le F.D.E.S. a été sensiblement réévaluée. L'année 1982 est une année fondamentale, c'est celle de la renégociation de la convention, liant l'Etat à la société nationale.

J'aborderai maintenant les éléments de fond de la nouvelle politique des transports que je ramasserai dans la formule suivante : le droit aux transports pour tous ; le droit aux transports partout.

Le droit aux transports pour tous : c'est un droit que les dispositions budgétaires garantissent en favorisant un recours accru aux transports collectifs urbains.

Ainsi, elles permettent le lancement du tramway français, véritable métro des villes moyennes, outil de développement intérieur et vitrine à l'exportation dont le premier exemplaire sera bientôt inauguré dans ma ville.

Hier, monsieur le ministre, vous avez bien voulu souligner le rôle dynamique de ce nouveau moyen de transport, plus économe, plus rapide et garantissant un meilleur service.

Mais ce droit au transport, de nouvelles dispositions financières et juridiques doivent venir le conforter, en modifiant la répartition des coûts, en réinsérant les transports dans leur mission de service public, quels que soient leurs modes de gestion, et, enfin, en assurant l'égalité de tous devant ce service public, en matière de péage par exemple.

Pour la province d'abord, il convient d'élargir l'affectation du versement transports, donc de modifier la loi de 1973 et d'abaisser probablement à 50 000 habitants le seuil de population à partir duquel il peut être institué.

Pour Paris et sa région, l'organisation actuelle est prorogée pour un an. Ce délai doit absolument être mis à profit pour qu'enfin les problèmes posés par cet établissement public soient résolus. Par ailleurs, les clés de financement des investissements doivent être modifiées, car elles ont provoqué un surendettement inquiétant de la R. A. T. P.

La S.N.C.F. demeure un outil remarquable, un fier produit français, conforme à l'image d'une société nationalisée, mais elle est acculée à la faillite par la gestion passée.

Une nouvelle gestion doit passer par une utilisation optimale des services de l'entreprise et par une redéfinition du rôle complémentaire rail-route-eau.

Il faut établir pour l'année 1982 une nouvelle convention avec des bases financières saines.

Le Gouvernement précédent condamnait la S.N.C.F. à la cavalerie. Ne doutons pas que le nouveau Gouvernement saura la mener au pas de charge !

J'ai parlé du droit au transport pour tous. Parlons maintenant du droit au transport partout.

C'est une image nouvelle qui exprime à sa façon l'importance décisive des infrastructures de transport dans l'aménagement équilibré du territoire.

J'ai récemment été chargé, dans le cadre du Conseil de l'Europe, d'interroger à ce propos l'ensemble des régions de ce vingt et un pays. Se dégage de cette consultation une

préoccupation unanime : si la politique routière doit privilégier les relations régionales interpériphériques et transversales — notamment, en France, la route Centre-Europe-Atlantique, la route des estuaires — elle doit être épaulée par une politique assurant une réelle complémentarité des modes, liée à leurs seuils de rentabilité. C'est sur cette complémentarité que pourra s'articuler leur diffusion ténue.

Dans cette même perspective, j'ai constaté que, partout, on souhaite une renouveau du rail.

J'ai dit ma satisfaction de voir votre projet de mettre fin à la suppression des lignes omnibus.

J'ai déjà salué le T.G.V. Nantes et Rennes seront bientôt à deux heures de Paris, mais les cent kilomètres qui séparent Nantes de Rennes exigeront encore deux longues heures de train. La S.N.C.F. doit, elle aussi, mener une grande politique de décentralisation.

Avant de conclure, je voudrais rappeler que la sécurité routière reste l'une des préoccupations majeures des Français. J'ai effectué, il y a quelques mois, une étude qui démontre qu'il fallait réglementer la fabrication des pare-brise, interdire le verre trempé comme partout ou presque en Europe et rendre obligatoire l'usage du verre feuilleté.

Je souhaite que, très rapidement, des mesures soient prises dans ce sens. Je tiens cette étude à votre disposition, monsieur le ministre, et je suis prêt à en discuter avec vos services.

Je souhaite également que vous étudiez les possibilités de mettre en place un contrôle technique obligatoire à l'occasion des mutations de véhicules.

Ces décisions, dont les effets économiques et sociaux seraient certains, doivent être prises d'urgence.

Pour conclure, je me félicite de ce que ce budget traduise clairement une étape vers une autre politique, vers une nouvelle politique.

Il est marqué par la volonté du Gouvernement de lutter contre le chômage et d'assurer un véritable droit au déplacement.

Il acquerra son efficacité avec la lutte décisive engagée contre la dérive des coûts. C'est pourquoi, suivant l'avis de son rapporteur, la commission de la production et des échanges l'a adopté.

M. le président. Mes chers collègues, M. le rapporteur pour avis a parlé des limitations de vitesse qu'il ne faut pas dépasser. Pour ma part, je suis chargé de faire respecter les limitations de temps de parole, et je vous invite les uns et les autres à bien vouloir me faciliter la tâche, afin que les débats ne se prolongent pas au-delà des délais prévus.

La parole est à M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile et la météorologie.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Si l'Assemblée me le permet, je voudrais consacrer quelques instants de mon intervention au nom de la commission à un propos personnel.

Monsieur le ministre d'Etat, jusqu'à ce jour, que ce soit dans le Val-de-Marne ou en commission des finances, nos rapports n'ont pas été marqués par une chaude amitié ou par une agréable communion de pensée. (*Sourires.*)

Lorsque vous êtes arrivé au ministère des transports, je me suis dit : « Voici l'ogre qui arrive. » (*Sourires.*) Mais j'ai examiné votre budget sans complaisance, et je dois avouer que vous n'êtes pas l'ogre, mais le petit chaperon rouge. (*Rires.*) Vous êtes un gentil chaperon rouge. Vous vous situez, en effet, dans la ligne de vos prédécesseurs. Avec quelle satisfaction n'ai-je pas entendu le ministre des transports et l'ambassadeur de Corée — de Corée du Sud, s'entend (*Sourires.*) — se féliciter de la tonalité et de leurs entretiens avec vous et se réjouir de votre désir de maintenir les rapports privilégiés entre la France et leur pays ! Et quelle joie pour moi, gaulliste, d'entendre nos amis anglais souligner combien vos entretiens à Londres ont été positifs ! Et comment les gaullistes, notamment M. Labbé qui, depuis plus de vingt ans, est le remarquable observateur et commentateur des problèmes de l'aviation civile, ne se réjouiraient-ils pas de vous entendre dire que vous défendez le Concorde ? Soyez-en remercié, monsieur le ministre.

En fait, vous vous êtes très bien défendu lors des arbitrages budgétaires. En effet, vous avez obtenu ce que certains de vos prédécesseurs n'avaient pas pu obtenir.

Vous avez obtenu une augmentation de 30,5 p. 100 des dépenses ordinaires et des crédits de paiement et de 49,4 p. 100 des autorisations de programme.

A priori, selon les conventions de notre discussion budgétaire qui veulent qu'un budget soit d'autant meilleur qu'il croît plus vite, c'est donc un bon budget. J'en suis désolé sur le plan politique, mais je m'en réjouis pour la France. (*Sourires.*)

Je vous donne volontiers acte, monsieur le ministre d'Etat, du fait que vous avez su tirer votre épingle du jeu dans des conditions difficiles. Je me souviens du marchandage budgétaire que j'ai pratiqué pendant trois ans, et je sais que ce n'est pas toujours facile, et cela doit être moins que jamais avec M. Fabius comme interlocuteur.

Ce projet de budget traduit des choix clairs en matière de construction aéronautique. Cependant il me semble caractérisé par l'attentisme en ce qui concerne le transport aérien.

En revanche, il est placé sous le signe de la continuité pour la navigation aérienne, la formation aéronautique et la météorologie.

Si j'ai, en commission des finances, proposé le rejet de ce projet de budget, je me dois néanmoins d'exposer loyalement la position de la majorité de la commission des finances qui vous demande, mesdames, messieurs, d'adopter le projet de budget de l'aviation civile.

Un budget, aussi satisfaisant soit-il, monsieur le ministre d'Etat, n'est pas séparable de son contexte. Or — et c'est la raison de mon refus de faire adopter ce projet de budget par la commission des finances — je demeure profondément convaincu, et j'en suis navré, que la politique économique du Gouvernement mène à l'échec, et je l'ai rappelé tout au long de la discussion budgétaire. Je suis très inquiet des bouleversements industriels que ne manqueront pas d'entraîner dans votre secteur, monsieur le ministre d'Etat, les nationalisations qui vont intervenir.

Je crois que votre politique — je veux dire celle du Gouvernement — sera nuisible au secteur de l'aéronautique civile qui constitue pourtant l'un des fleurons de notre industrie et l'un des succès de la politique industrielle des gouvernements qui vous ont précédé.

Je souhaite, et le groupe du rassemblement pour la République avec moi, que les événements démentent ce pronostic pessimiste et que les efforts exceptionnels accomplis depuis bientôt trente ans ne soient pas anéantis en quelques mois d'une gestion chaotique, non pas de la vôtre, je le répète, mais celle du Gouvernement.

Telles sont les observations que je voulais présenter à titre personnel.

Mais venons-en aux aspects positifs, et quelquefois négatifs, de ce projet de budget.

En ce qui concerne le transport aérien, sujet sur lequel nous entendrons M. Labbé avec un plaisir toujours renouvelé, car il maîtrise son sujet et a une connaissance totale du dossier qui me dispense d'entrer dans le détail...

M. Alain Richard. A ce point, c'est de la publicité clandestine. (Sourires.)

M. Emmanuel Hamel. Elle n'est nullement clandestine !

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Ce n'est pas de la publicité, monsieur Richard, c'est un constat qu'ont fait l'ensemble de nos collègues.

M. Alain Richard. Je le dis avec le sourire !

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Je le sais très bien. Tout ce que vous dites est toujours marqué d'une pointe d'humour et de beaucoup de courtoisie, ce dont je vous salue de tout cœur.

M. Alex Raymond. Puis-je vous interrompre, monsieur Vivien ?

M. Robert-André Vivien. Je vous en prie.

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

M. Alex Raymond. Je voudrais simplement savoir si chacun des intervenants a droit à cinq ou dix minutes de plus que son temps de parole pour exposer ses états d'âme ! (Sourires.)

M. le président. M. Vivien n'a pas dépassé son temps de parole. Il a droit à quinze minutes et il lui en reste cinq.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. J'ai pris soin de souligner que je prenais, sur le temps qui m'était attribué, une minute pour développer un point de vue personnel. (Exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.) Je pense avoir été constructif, et je vais maintenant exposer le point de vue de la commission.

M. Alex Raymond. Pendant un quart d'heure !

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Au demeurant, monsieur le président, je souhaite qu'on décompte cette interruption de mon temps de parole. Je rappelle qu'à plusieurs reprises j'ai dû réprimander des rapporteurs de l'ancienne opposition, devenue majorité — toute provisoire, j'en suis persuadé — qui, eux, consacraient tout leur temps de parole à une critique de l'action gouvernementale. (Mouvements divers.) Et

si vous avez la patience de m'écouter, vous constaterez que je procède à un examen impartial, lucide et objectif de ces crédits.

J'en arrivais, au moment où j'ai été interrompu, monsieur le président — ce qui me fait trois minutes à récupérer, je vous le signale (Rires) — au transport aérien.

Les crédits consacrés au transport aérien passent de 300 à 322,8 millions de francs et augmentent de 7,8 p. 100. Il s'agit donc de crédits de reconduction, dont la plus grande part — 280 millions de francs — est constituée par les aides à Air France pour l'exploitation du Concorde, et je vous en remercie, monsieur le ministre d'Etat.

Nous sommes donc en présence d'un *statu quo* budgétaire, alors que l'environnement du transport aérien français se dégrade très sérieusement.

Dans le monde entier, le transport aérien est en crise, une crise dont j'ai fait une analyse impartiale dans mon rapport écrit. Et M. Goux, président de la commission des finances, qui est particulièrement compétent en ce qui concerne le problème de la déréglementation, telle qu'elle a été voulue par les Etats-Unis, pourra sans doute en parler.

Cette crise mondiale est due aux difficultés économiques, au très fort relèvement des prix du carburant, et surtout à l'absurde politique de dérèglement que j'ai analysée en détail dans mon rapport écrit, analyse qui avait d'ailleurs recueilli l'approbation de M. Goux.

En faisant sauter les verrous réglementaires qui cartellisent le transport aérien, les Etats-Unis, et qu'on ne m'accuse pas d'anti-américanisme dans cette honorable enceinte — j'ai une *Silver Star*, deux *Bronze Star* et cinq transfusions de sang américain dans les veines — les Etats-Unis, disais-je, cherchent à casser les reins des concurrents de leurs compagnies et à reconquérir les parts de marché qu'ils ont perdues dans le trafic international. Nous le savons, et il faut le dire !

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. La surenchère à la baisse se traduit par l'aggravation des difficultés de toutes les compagnies aériennes, y compris américaines. Nombre d'entre elles, et non des moindres, se trouvent au bord de la faillite. Je peux citer, sans souci d'être exhaustif, Pan-Am, British Airways, Braniff, Laker et d'autres qui figurent dans mon rapport écrit.

L'attitude des pouvoirs publics français est prudente, et je parle du passé et du présent, car, pour moi, M. Fiterman, vous êtes ministre de la continuité (sourires), ce qui m'a valu d'ailleurs des reproches en commission des finances de la part de vos collègues communistes qui y voyaient une injure. « Pourquoi, m'ont-ils dit, ne voyez-vous pas en M. Fiterman un ministre révolutionnaire ? » J'ai répondu : « C'est un ministre de la continuité, dans l'intérêt de la France. » Vous êtes peut-être révolutionnaire, M. Fiterman, mais, dans votre ministère, vous êtes bien dans la ligne, bien dans le sillon. (Sourires.) Et je vous en félicite.

Menant une politique prudente, semblable à celle de vos prédécesseurs, vous avez refusé d'appliquer les principes de la déréglementation aux vols à destination et au départ de la France et, grâce aux mesures opportunes prises dans le domaine commercial, Air France a assez bien résisté, et l'exercice 1980 est en équilibre.

En 1981, la compagnie nationale continue à subir les effets d'une moindre croissance du trafic. Celui-ci est inférieur aux prévisions, mais tout de même en reprise par rapport à 1980. Mais Air France est gravement atteint par l'alourdissement de ses charges de carburant dû à la hausse du dollar — je ne vous en fais pas le reproche, monsieur le ministre d'Etat — qui grève davantage ses coûts qu'elle n'améliore ses recettes.

Au bénéfice symbolique de 1980, de l'ordre de 10 millions de francs, va succéder une sévère perte, de l'ordre de 400 millions de francs, dont on voit mal comment elle pourrait être réduite au cours des prochaines années, à cause des contraintes, que vous connaissez mieux que moi, monsieur le ministre d'Etat, qui pèsent sur les tarifs, puisque la pression à la baisse due à la déréglementation ne semble pas devoir se relâcher beaucoup.

Préoccupation donc, pour Air France, mais aussi pour Air Inter.

La compagnie intérieure, à l'abri des perturbations du trafic international, est dans une situation apparemment florissante. Toutefois, les menaces s'accroissent. Les progrès remarquables de productivité obtenus au cours des années passées ne peuvent se poursuivre au même rythme. L'avion qui permettra au transport aérien de nouveaux gains de l'ordre de ceux qu'a permis l'Airbus n'est pas encore prêt à voir le jour. De plus, le T. G. V. exerce déjà, et le fera encore plus à partir de la fin de 1982, une concurrence redoutable sur l'axe principal du trafic.

Enfin, la forte croissance du nombre des passagers transportés est le fait des bénéficiaires de tarifs réduits, alors que le nombre des passagers à forte contribution plafonne. A court terme, le problème crucial pour Air Inter est celui de la fixation de ses tarifs pour 1982. A moyen terme, il est celui de la part que le Gouvernement entend assigner au transport aérien intérieur, et c'est la question que la commission des finances m'a demandé de vous poser, monsieur le ministre d'Etat.

Les autres secteurs du transport aérien français — transport régional, charters — restent aux prises avec leurs difficultés traditionnelles qui sont analysées dans le rapport écrit.

Les difficultés d'Air France nécessitent une nouvelle définition de la stratégie de la compagnie, et donc des rapports avec l'Etat, formalisés dans son contrat d'entreprise.

Trois questions principales se posent, et la commission des finances a bien voulu me suivre sur ce point : l'avenir de Concorde, le sort des lignes court et moyen courrier à faible trafic et, enfin, le montant des aides de l'Etat qui découle des deux autres.

Concorde doit continuer — et je vous remercie de ce que vous avez fait pour cela — n'en déplaise à ceux qui, un peu vite, avaient demandé la suppression du service supersonique lors de la discussion du collectif pour 1981. L'amendement socialiste qui prévoyait cette mesure a, certes, été retiré, mais il avait été inséré en distribution en commission. Il traduisait une singulière impatience. Or si le support de l'exploitation de Concorde coûtera 290 millions de francs en 1982, l'arrêt de Concorde ne permettrait que la suppression des frais proportionnels. La charge des frais fixes, à hauteur des deux tiers approximativement, resterait entière.

M. le président. Puisque vous parlez de Concorde, je vous demande, monsieur Vivien, de bien vouloir accélérer. (Sourires.)

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Monsieur le président, je suis à mach 3 ; je vais essayer de passer à mach 4, mais je ne connais aucun avion qui puisse réaliser une telle performance. (Rires.) Je crois ne pas avoir abusé de mon temps de parole, et je suis persuadé que plusieurs orateurs de mon groupe se feront rayer du débat pour que je puisse garder la parole encore quelques minutes.

Je rapporte au nom de la commission. Si l'on ne veut pas que la commission des finances s'exprime, je redescends à mon banc et M. le président Goux prendra la parole en mes lieu et place, comme il en a le pouvoir. Je connais votre rigueur, monsieur le président, et je vous remercie de l'exercer à mes dépens.

On m'avait attribué quinze minutes de temps de parole, mais j'ai été informé en arrivant en séance que que je ne disposais plus que de dix minutes. Pourtant, quinze minutes pour traiter de l'aviation civile, ce n'est pas excessif, et on ne peut pas m'accuser d'agressivité à l'égard du Gouvernement ou de la majorité.

M. le président. Je ne porte pas de jugement sur votre agressivité. Ce n'est pas mon problème. Je vous demande simplement de bien vouloir vous acheminer vers votre conclusion.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Je vous remercie. Monsieur le président, je vais conclure.

Air France a dû abandonner, en même temps que ses Caravelle III, une bonne part de son réseau court et moyen courrier à faible trafic, faute de pouvoir exploiter le B 737. Cette opération, monsieur le ministre d'Etat, a semblé à la commission des finances à tous égards regrettable.

Il paraît souhaitable de reconsidérer la question de la mise en service du B 737 — en attendant l'A 320-100 — maintenant que la question de pilotage à deux semble pouvoir être résolue, d'après les dernières informations que j'ai reçues — j'espère que vous n'allez pas me démentir.

Je me suis efforcé, avec M. Labbé, d'étudier la question sur place. J'ai beaucoup insisté dans mon rapport écrit sur ce problème — je ne pense pas qu'il soit nécessaire que j'y revienne longuement à la tribune, surtout avec un président aussi sévère que M. Stasi (Sourires) — car il me paraît exemplaire d'une politique pratique professionnelle malthusienne.

J'ouvre ici une parenthèse, monsieur le ministre, pour vous féliciter, à titre personnel, de la rigueur dont vous faites preuve vis-à-vis des grévistes. (Rires sur les bancs des communistes et des socialistes.) Il était inadmissible de pénaliser sans arrêt les passagers. Par conséquent, bravo, monsieur le ministre, continuez, je serai toujours derrière vous. (Sourires.) Je ne dis pas que vous êtes un briseur de grève, je dis simplement que vous savez prendre en main les grévistes, mais si vous brisez les grèves, tant mieux pour le passager, car c'est lui que ça intéresse.

Le refus de principe des officiers mécaniciens navigants, dont l'emploi n'est pas en cause, prive de travail les élèves pilotes de ligne qu'Air France n'embauche plus et la compagnie d'une part de son trafic sous-traité sous pavillon étranger ou abandonné à la concurrence.

La renégociation du contrat d'entreprise pose le problème des aides à la compagnie. Vous y êtes sensible, je le sais. Il paraît nécessaire de prévoir un soutien conjoncturel, étalé sur la durée de ce contrat, de façon à permettre à Air France de franchir le cap difficile sans engager son avenir par un recours excessif à l'endettement.

Je conclus, monsieur le président, en évoquant les problèmes de la construction aéronautique civile. La priorité budgétaire en la matière est évidente : plus 55,4 p. 100 en autorisations de programme et plus 49,3 p. 100 en crédits de paiement.

La situation de l'aéronautique civile est, à l'heure actuelle, favorable : le programme majeur A 300/A 310 est un succès évident ; le programme CFM 56 voit s'élargir ses marchés — je pense à la remotorisation des DC 8 et KC 135, éventuellement des B 707, B 737-200, Airbus A 310 ; les hélicoptères de la S. N. I. A. S. occupent une place de choix sur le marché des appareils d'affaires et celui de l'offshore pétrolier.

Ces succès sanctionnent des choix qui furent audacieux et récompensent des équipes techniques et commerciales de première valeur auxquelles il me plaît, je pense en notre nom à tous, de rendre hommage.

Je dirai en conclusion, monsieur le président (Sourires), que la grande affaire du budget 1982 est l'inscription d'un crédit de 300 millions de francs pour le lancement de l'A 320. La nécessité d'étoffer la gamme Airbus en lui ajoutant un appareil à fuselage traditionnel de 130 à 170 places, était reconnue depuis longtemps. Alors Premier ministre, M. Jacques Chirac l'avait souligné au salon de l'aéronautique de 1975. Le marché étant maintenant demandeur, comme l'atteste l'engagement d'Air France d'acheter 50 appareils, la France est décidée à lancer le programme. Il reste à obtenir l'accord des partenaires, dans le cadre d'Airbus-Industrie. Là, c'est à vous de jouer, monsieur le ministre d'Etat.

Les programmes Airbus A 300 et A 310 et CFM 56 voient également leurs dotations nettement augmentées. Pour l'A 300-A 310, les crédits sont affectés au développement de versions nouvelles, sans cesse optimisées en fonction de l'évolution des techniques. Pour le CFM 56 se pose le problème de l'adaptation du moteur aux besoins du marché, compte tenu des demandes des fabricants de cellules.

L'intéressant projet ATR 42 d'avion court-courrier de la S. N. I. A. S. n'est pas financé au budget. Nous le regrettons. Les promesses d'un marché très demandeur au cours des prochaines années justifient son lancement et l'inscription des crédits budgétaires correspondants. Si vous les demandez, le Parlement vous suivra.

Pour conclure...

M. le président. J'espère que cette fois c'est la fin des fins. (Sourires.)

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. ...je signale que, système nerveux du transport aérien, le service de la navigation aérienne voit ses moyens augmenter de 15,3 p. 100. 201 emplois sont créés, dont 110 d'officiers contrôleurs, 27 d'électroniciens de la sécurité aérienne et 55 de techniciens de l'aviation civile. J'ai longuement développé ce chapitre dans mon rapport écrit.

La grande affaire de 1982 est la mise en service du centre de contrôle de Reims. Il y a là un problème que vous connaissez. On verra comment vous le résoudrez. Les moyens du centre d'Aix-en-Provence, dont le fonctionnement n'a pas été sans poser des problèmes au cours des derniers mois, sont également renforcés.

Les infrastructures du service — je pense aux balises V. O. R. et D. M. E. — sont améliorées, bien que leur vétusté, d'après les pilotes de lignes, soient préoccupantes. Il arrive, par exemple, que trois balises soient en panne entre Nice et Paris. J'espère que des crédits seront dégagés. Là encore, le Parlement vous aidera.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. C'est l'héritage ! (Sourires.)

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Non ! monsieur le ministre.

M. le président. Je vous demande de bien vouloir terminer, monsieur Robert-André Vivien.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Comment le puis-je si le Gouvernement m'interrompt, monsieur le président ? (Sourires.)

Mais, pour vous être agréable une fois de plus...

M. le président. Cessez de m'être agréable ! C'est un plaisir qui se prolonge.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. ... j'en terminerai donc avec les infrastructures.

Les crédits des bases aériennes augmentent de 26,7 p. 100. C'est une forte augmentation.

Vous m'interdisez, monsieur le président, de rendre hommage à certains aspects de l'action du ministre d'Etat. J'espère que la commission ne m'en voudra pas. (*Sourires.*)

Les crédits de la fonction « formation aéronautique, aviation générale et contrôle technique » augmentent de 12 p. 100. Ce n'est pas beaucoup, monsieur le ministre, et j'espère que vous — ou vos successeurs — ferez mieux l'année prochaine.

Je m'arrêterai quelques secondes sur le chômage qui touche des pilotes. A l'heure actuelle, le chômage frappe 10 p. 100 des pilotes et notamment 130 élèves pilotes de ligne issus de l'E.N.A.C. qui n'ont pas été engagés par les compagnies françaises à l'issue de leur scolarité.

Il s'ensuit une disqualification généralisée et le gaspillage d'efforts et d'argent. Les frais de scolarité ont été supportés par l'Etat. J'ai indiqué à la commission des finances des éléments de solution. Je ne les rappelle pas à cette tribune parce que M. le président me le reprocherait.

J'en terminerai en évoquant la situation de l'aviation légère. Si vous avez un jour l'occasion, monsieur le ministre, de venir sur un petit aéroport, vous y verrez des gens de condition modeste qui bricolent leurs petits avions, qui y consacrent à la fois leur argent, leurs vacances et leur temps et qui ne volent que quelques heures, et vous pourrez constater qu'il ne s'agit pas d'un sport de luxe.

M. le président. Monsieur Robert-André Vivien, je vous demande instamment de conclure.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. J'avais l'intention, monsieur le président, de rappeler les excellentes interventions de MM. Jans, Frelaut, Rodet, Natiez, Souchon et Germon en commission. Puisque vous me privez du temps de le faire, que mes collègues m'en excusent.

Je me contenterai donc d'indiquer que, contrairement à mes conclusions, la commission des finances, de l'économie générale et du plan, vous demande, mes chers collègues, d'adopter les crédits de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. Je rappelle que MM. les rapporteurs peuvent faire référence à leur rapport écrit, ce qui permet de gagner du temps. Vous l'avez certes fait, monsieur Robert-André Vivien, mais cela vous a empêché de déborder quelque peu de votre temps de parole.

Je suis sûr que les rapporteurs suivants, pour leur part, te respecteront strictement.

La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production des échanges pour l'aviation civile et la météorologie.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, l'excellente intervention de mon ami Robert-André Vivien m'évitera de revenir sur certains sujets qu'il a traités.

Dans le court laps de temps qui m'est imparti, je me contenterai de souligner quelques points qui touchent à cette partie importante de notre potentiel industriel et technologique que constitue l'industrie aéronautique, et de mettre en lumière comment cette industrie peut permettre de lutter efficacement pour l'emploi — ce qui est en quelque sorte un des points forts de ce budget et que l'on peut considérer comme sa finalité.

Dans la période de crise économique particulièrement grave que nous traversons actuellement, contribuer au développement de l'industrie aéronautique, c'est contribuer à l'essor de l'emploi et à une relance générale de l'activité, qui est plus que jamais nécessaire.

L'aéronautique est, en effet, un secteur où le lancement et la poursuite des programmes de construction ont des conséquences directes sur l'emploi. Mais ces conséquences sont souvent à terme. On ne peut espérer voir surgir très rapidement des emplois au moment où on lance un programme.

Quelle est la situation actuelle ? En 1981, les trois grands secteurs de l'industrie aérospatiale — cellules, moteurs, équipements — ont chacun créé mille postes de travail supplémentaires, portant l'effectif global employé dans la construction aéronautique au niveau record de 109 306 personnes.

En outre, l'effet induit sur les fournisseurs, sur les entreprises sous-traitantes et donc sur l'activité économique générale est loin d'être négligeable.

C'est ainsi que le programme Airbus est source d'activité non seulement pour 13 000 personnes dans les entreprises du

secteur aéronautique, mais encore pour 3 000 personnes dans les industries d'amont fournissant les matières premières élaborées et les semi-produits, et dans l'industrie électronique.

Les conséquences sur le secteur de la machine-outil sont également importantes puisque 70 p. 100 des achats de machines-outils nécessaires à la division « avions » de la S.N.I.A.S. ont été effectués dans notre pays. Des réflexions similaires pourraient être faites pour les moteurs de la S.N.E.C.M.A. et les hélicoptères de la S.N.I.A.S. dont le succès se confirme de jour en jour.

L'avenir de la construction aéronautique dépend, cependant, de décisions qui doivent être prises prochainement dans cinq domaines : la poursuite du programme supersonique Concorde, le lancement de l'Airbus A 320, le lancement de l'aviation régionale A.T.R. 42, l'aide à apporter à l'aviation légère et les conditions d'exploitation du Boeing 737 lorsqu'il sera en service.

Je voudrais être certain que l'actuel gouvernement a une vision claire des conséquences de l'arrêt de l'exploitation du supersonique ou des effets d'un ralentissement de la recherche menée sur l'avion de deuxième génération. Arrêter l'exploitation de Concorde serait, il faut le répéter, une erreur grave. La France, si elle agissait unilatéralement, devrait en assumer toutes les conséquences financières. En outre, la situation de l'emploi des pilotes et des mécaniciens, déjà précaire, serait aggravée.

Ne pas consentir à un effort de recherche suffisamment important pour l'aviation supersonique de deuxième génération et se contenter d'un état de « veille technologique » serait tout aussi dommageable. Notre industrie risquerait, en effet, de perdre son avance technique, dans un domaine où tout abandon et tout relâchement est fatal tant la concurrence est âpre et tant les enjeux sont élevés.

Devant la commission, répondant à une de mes questions, vous avez affirmé, monsieur le ministre, qu'il faudrait attendre quinze ou vingt ans pour que le transport supersonique mondial soit chose courante. Je vous ai répondu — je crois qu'il faut le redire ici — qu'en matière de programme aéronautique, quinze ou vingt ans c'est très court. Il faut donc avoir une idée de ce que l'on fera.

Il faut aussi avoir le courage de laver, si possible définitivement, Concorde de tous les faux procès dont il a été l'objet. Tenter de faire oublier Concorde comme le drapeau de notre technologie avancée, pour n'en retenir qu'une sorte de dévoreur de kérosène, est absolument indigne de certains responsables français ou prétendus tels.

La capacité de l'industrie française à affronter avec succès le futur marché des avions supersoniques des années 1995 et 2000 dépend de l'effort actuellement consenti en faveur de leur conception, de l'élaboration de prototypes et de leur développement. C'est aujourd'hui que se décide l'avenir de Concorde !

Le lancement de l'Airbus A 320 se présente, lui, sous des auspices plus favorables, bien que l'on attende toujours une deuxième commande significative pour débiter sa production.

Cet élargissement de la gamme des Airbus est particulièrement bienvenu, car il résulte d'une double logique, à la fois économique et financière.

Au plan économique, il fallait répondre aux besoins du marché et donc offrir un avion différent de ses prédécesseurs, mais suffisamment proche pour être monté sur des chaînes de production relativement similaires, dans l'esprit des familles d'avion.

Au plan financier, il fallait tenir compte d'impératifs tenant à la longueur des séries de production et donc se donner les moyens d'atteindre la rentabilité du programme global.

L'Airbus A 320 permettra de conforter la position d'Airbus-Industrie en rendant le consortium encore mieux adapté aux besoins des compagnies et en lui permettant de confirmer des succès qu'il est en train d'enregistrer sur ses Airbus A 300, A 300-600, A 310 déjà classiques et dont le cinq centième exemplaire vient d'être commandé. La rentabilité de ces programmes serait, en effet, atteinte à partir de huit cents ou neuf cents appareils.

L'A.T.R. 42, appareil de 42 places, fruit d'une coopération entre l'Aérospatiale et Aeritalia, doit devenir le chef d'une véritable nouvelle famille comportant une version cargo, une version militaire et une version allongée pour 50 à 60 passagers.

La S.N.I.A.S. devrait être en mesure de capter plus du quart d'un marché potentiel estimé à 3 700 appareils. Le transport aérien régional devrait, en effet, au cours des années prochaines, connaître un développement important, car il permet d'assurer des services réguliers sur des lignes dont le trafic relativement faible ne permet pas l'emploi de gros appareils.

L'impact sur l'emploi d'une telle décision est important puisqu'on estime que la production de l'A.T.R. 42 devrait permettre la création de 4 300 postes.

Dans le secteur de l'aviation légère, il importe enfin que des décisions soient prises prochainement, car l'évolution difficile de la conjoncture aéronautique a déjà entraîné de graves difficultés pour plusieurs entreprises dont les plans de charge ne sont plus suffisants.

Afin de sauvegarder l'emploi dans ce secteur, l'Etat devra, si ces sociétés connaissent des difficultés plus importantes, décider d'augmenter le soutien qu'il leur apporte déjà, tout en essayant de favoriser une politique de rationalisation de la production et de complémentarité des gammes des constructeurs.

L'impact sur l'emploi de la politique aéronautique dépend également de l'attitude qu'adoptera prochainement le Gouvernement vis-à-vis de l'exploitation du Boeing 737. Le manque à gagner qu'a entraîné pour Air France le report, à plusieurs reprises, de la décision d'achat de ce type d'appareil, notamment en raison de l'échec des négociations en matière de pilotage à deux, n'est-il pas déjà supérieur au coût du pilotage à trois ? Entend-on poursuivre encore longtemps ce petit jeu ?

Il ne faut plus retarder une décision qui n'a été que trop différée. Dans cet esprit, ne peut-on prévoir une courte période transitoire qui mènerait le plus rapidement possible vers le vol à deux pilotes ?

Une réflexion plus large doit s'ouvrir sur ce sujet. Ne serait-il pas préférable de définir une nouvelle politique de formation des pilotes et des navigants, sur la base d'une planification des besoins qui, seule, pourrait permettre d'éviter la dégradation de la situation actuelle, dégradation dont les problèmes qu'évoquait tout à l'heure mon ami Robert-André Vivien sur le chômage, particulièrement difficile à accepter et à régler, de pilotes, de mécaniciens navigants, sont l'illustration.

Une telle conception de la défense quantitative et qualitative de l'emploi me conduit également à souhaiter une coordination véritable, dont la question ne s'est jamais posée jusqu'à présent, mais qui est nécessaire, entre l'air et le rail, afin que le T. G. V. n'ait pas de conséquences désastreuses pour Air Inter et pour les compagnies régionales, tout au moins que ces conséquences soient prévues. On estime déjà, en effet, que le détournement de trafic sur Paris—Lyon avoisine 30 p. 100. On pense qu'il atteindra assez rapidement 50 p. 100. C'est une situation qui ne peut pas laisser indifférent.

Le budget de l'aviation civile pour 1982, pour lequel la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable, s'inscrit donc dans un contexte particulier puisque, dans les cinq domaines que j'ai évoqués, il est un budget d'attente.

Il n'aura d'effet bénéfique sur la politique économique globale que si les décisions prises dans ces cinq domaines que j'ai évoqués vont dans le sens de la création d'emplois et sont rapidement prises. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Christian Goux, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je veux profiter de la discussion du budget de l'aviation civile pour appeler votre attention sur la situation internationale du transport aérien et sur celle de la compagnie nationale Air France, question importante évoquée et discutée en commission des finances et que je suis personnellement depuis de nombreuses années.

A ceux de nos collègues qui se sont évertués à vouloir nous démontrer les dangers des nationalisations, je voudrais poser une question : êtes-vous bien sûrs, mes chers collègues, que si Air France n'avait pas été une entreprise nationale, il existerait aujourd'hui une compagnie aérienne française à audience internationale ?

M. Pierre-Bernard Cousté. C'est bien évident !

M. Christian Goux, président de la commission des finances. Personnellement je n'en suis pas sûr, compte tenu de la tourmente dans laquelle nous a plongés la politique américaine.

Faisons ensemble, si vous le voulez bien, un bref retour en arrière.

En 1938, les Etats-Unis d'Amérique avaient décidé de réglementer le transport aérien intérieur parce qu'ils considéraient que la concurrence par les prix que se livraient les transporteurs entraînait une baisse de rentabilité et, par conséquent, limitait le développement du transport aérien en décourageant les investisseurs potentiels. L'accord aérien international de 1946 reprenait l'esprit des dispositions décidées en 1936 sur le plan intérieur. En particulier, du point de vue des routes aériennes, tout changement d'itinéraire par rapport à l'accord et à ses avenants devait donner lieu à négociation, donc à contrepartie. Un tarif ne pouvait être appliqué que s'il était approuvé par

les deux gouvernements intéressés. La réglementation très stricte avait pour objectif de développer vigoureusement le transport aérien et, par conséquent, de favoriser l'industrie aéronautique américaine très largement dominante.

Le 26 octobre 1978, le président Carter décidait de déréglementer toute la politique aérienne sur le plan intérieur, décision étendue en 1980 au transport international. Ce fut un événement considérable qui a rompu avec le cours régulier des évolutions et des tendances à long terme. Cette déréglementation a introduit, en effet, une logique libérale dans un domaine qui avait jusque-là fait l'objet d'un fort interventionnisme gouvernemental.

Quel était le but de cette nouvelle politique de déréglementation ? Le même que celui qui avait conduit les Etats-Unis d'Amérique à réglementer il y a trente ans : défendre leurs propres intérêts ! En effet, devant la montée du secteur aéronautique européen — je pense, en particulier, au programme Airbus — et compte tenu de la situation qu'ils connaissaient à la fin de la guerre du Vietnam, les Etats-Unis étaient confrontés à une crise grave du secteur aéronautique — 530 000 licenciements en cinq ans. L'objectif de la politique de déréglementation était de reconquérir au profit des compagnies aériennes américaines le marché de l'Atlantique nord et de combattre, par tous les moyens, les compagnies européennes nationales concurrentielles, avec l'idée de créer de grandes firmes multinationales du transport aérien qui s'équiperaient aux Etats-Unis.

Concrètement, la politique américaine s'est traduite par la signature d'accords avec la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Finlande, dont je rappellerai les caractéristiques essentielles : l'élimination de l'I.A.T.A. en tant qu'organisme de fixation des tarifs ; la libéralisation des contraintes pesant sur les charters et la possibilité pour ceux-ci d'exploiter des services réguliers ; la suppression de toute limitation en matière de capacités, de fréquences et du nombre de compagnies désignées ; le maximum de flexibilité dans l'exploitation des routes, à condition que les transporteurs proposent de très bas tarifs ; l'ouverture, enfin, de nombreuses villes américaines à des dessertes transatlantiques.

Or, contrairement à ce qui était attendu, les résultats économiques se sont révélés désastreux. La déréglementation a favorisé la multiplication des petites compagnies aériennes américaines au détriment des grandes, sans développer pour autant la part du marché détenue par les transporteurs américains.

L'application de tarifs éloignés des coûts moyens s'est soldée par des pertes financières importantes.

Les graves difficultés que connaissent Panam et British Airways, qui représentent à elles deux 30 p. 100 du trafic sur l'Atlantique Nord, loin de les appeler à la sagesse, les conduisent à mettre en œuvre, sans aucune considération économique, des politiques qui ont pour but de faire de l'argent à tout prix.

Panam vient de baisser ses tarifs sur Londres de 59 p. 100, malgré un déficit au premier trimestre 1981 égal à celui de l'année 1980, et cette société a été amenée, pour des raisons de trésorerie, à vendre sa chaîne d'hôtels Intercontinental, son siège social à New York, et à geler jusqu'à la fin 1982 les salaires de son personnel. A cet égard, il faut le reconnaître, les compagnies ont profité de la grève des aiguilleurs du ciel pour licencier énormément de personnel.

Quant à la British Airways, dont on nous a souvent affirmé qu'elle était à la pointe en ce domaine, parce qu'elle obéissait au credo libéral de Mme Thatcher, qui se réjouissait naturellement de la déréglementation américaine, faut-il rappeler qu'elle vient de licencier 9 000 personnes, de vendre ses biens immobiliers et sa flotte de B 747 cargos ?

J'ajoute que les effets de la politique de déréglementation sont renforcés par la concurrence de certaines compagnies du sud-est asiatique qui n'appartiennent pas à l'I.A.T.A. et dont les coûts de production permettent d'offrir un meilleur service à moindre frais.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, Air France a pu résister jusqu'à présent à cette fièvre libérale catastrophique pour l'économie. Elle a pu le faire non seulement grâce à une gestion stricte de ses capacités, à une diversification des produits, mais aussi et surtout — c'est une entreprise nationale — par la volonté de maintenir coûte que coûte le pavillon français. En 1980, elle a réussi à équilibrer son compte d'exploitation sur l'Atlantique Nord, mais il est évident que, dans le contexte général de crise, elle a connu des difficultés qui se feront sentir sur son compte d'exploitation en 1981.

Voilà, mes chers collègues, où nous conduit une politique libérale, voilà où nous conduit le souci hégémonique des Etats-Unis. Voilà comment Air France, parce qu'elle était une entreprise nationale, a pu résister.

Soutenir notre compagnie nationale, c'est aussi soutenir notre industrie aéronautique. Cela exige une politique ferme et

concrète de défense de nos intérêts nationaux. Nous sommes sûrs, monsieur le ministre, que telle est la volonté du Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je remercie MM. les rapporteurs pour le travail important qu'ils ont accompli, pour les analyses et les observations qu'ils viennent de présenter à propos du projet de budget des transports de 1982.

Afin de le soumettre à mon tour à votre jugement et d'en éclairer la signification, je commencerai par rappeler en quelques mois les orientations générales nouvelles que le Gouvernement a adoptées en matière de transports.

Nous fondons la politique des transports sur un certain nombre de choix fondamentaux qui guident l'ensemble de la politique gouvernementale : la relance de l'activité économique et de l'emploi ; le progrès social et l'amélioration de la qualité de la vie, les économies d'énergie ; le renforcement de la sécurité ; la préservation de l'environnement ; l'aménagement équilibré du territoire avec le développement de toutes les régions.

Etant donné la place qu'occupent les transports dans l'activité économique du pays et dans la vie quotidienne des gens, il est clair, en tout cas pour nous, qu'on ne saurait envisager leur développement sous le seul angle de la rentabilité financière immédiate, comme on l'a fait précédemment. Une vision globale s'impose, qui intègre l'ensemble des critères que je viens d'évoquer.

Les besoins du pays, les aspirations de ceux qui y vivent et y travaillent, guident donc nos choix et nos décisions.

Cette façon de voir les choses nous amène à accorder au développement du rail une attention particulière. Cela n'implique certes pas une sous-estimation des autres modes de transport, mais cela exprime tout simplement le souci gouvernemental d'assurer une meilleure complémentarité des différents moyens de transport existants.

Il s'agit ainsi de répondre à la diversité des questions concrètement posées par une diversité de réponses bien adaptées, dans le cadre d'une concurrence dont nous ne contestons pas l'utilité, mais qui doit se développer sur des bases saines et justes, qui doit être maîtrisée.

De ces orientations générales découlent nos lignes d'action, en ce qui concerne les trafics de marchandises comme de voyageurs.

Pour les marchandises, il convient, selon nous, de s'orienter vers le paiement du transport à son coût économique et social réel, d'améliorer les conditions d'activité des transporteurs et les conditions sociales souvent désastreuses existant dans ce secteur.

Pour les voyageurs, il convient de créer les conditions d'un essor des transports collectifs, par une nouvelle politique tarifaire, un progrès des services offerts, un maintien des investissements à un niveau élevé et une réforme des systèmes de financement.

En ce qui concerne le transport aérien, en liaison avec la relance du trafic, le pavillon français devra améliorer encore sa part, ce qui contribuera à résoudre des problèmes d'emploi et de balance de devises.

Je tiens à dire que je partage, pour m'être exprimé là-dessus de façon fort claire lors du récent congrès de l'I.A.T.A., l'opinion qui vient d'être exposée à cette tribune, notamment par M. le président de la commission des finances, sur les dangers de cette offensive visant à la déréglementation du transport aérien conduite pendant quelques années par les Etats-Unis et dont les résultats sont aujourd'hui tellement mauvais que les conditions pour la mettre en échec semblent réunies.

Tout cela suppose, bien sûr, une étude minutieuse des problèmes à résoudre ainsi qu'une concertation réelle avec tous les intéressés.

Je le répète ici, ce budget sera un budget de transition, pour deux raisons au moins.

La première est une raison de délais : les propositions budgétaires — vous le savez — ont dû être élaborées très rapidement.

La seconde est une raison de fond : un projet de budget — surtout dans un domaine comme celui des transports — résulte pour une part importante de la situation héritée de la politique antérieure. Des actions sont déjà engagées, qu'il n'est ni possible ni souhaitable d'arrêter. Par ailleurs, les conséquences de l'ancienne politique se perpétuent dans leurs traductions budgétaires.

Cela dit, en dépit de ces contraintes, le projet de budget des transports de 1982 est porteur de changement : il comporte des mesures significatives de la nouvelle politique voulue par le pays.

Je voudrais en évoquer brièvement les caractéristiques principales.

J'ai dit que ce budget de transition était porteur de changement. Quelques chiffres permettent de le montrer en cinq domaines : la relance de l'activité économique et de l'emploi, l'amélioration de la vie quotidienne, le progrès de la sécurité, le souci d'un aménagement équilibré du territoire et l'effort de recherche.

La relance de l'activité économique et de l'emploi d'abord.

L'évolution des masses budgétaires est fort parlante en ce domaine, après reclassement des dépenses en fonction de la nouvelle structure ministérielle.

Les moyens de paiement, qui n'avaient augmenté que de 10 p. 100 entre 1980 et 1981, progresseront en 1982 de 19,6 p. 100 mais, surtout, les dépenses d'investissement, qui avaient baissé de 0,6 p. 100 progresseront de 22,4 p. 100.

Cet accroissement des dotations et des emplois qu'elles induisent affecte, bien sûr, dans des proportions très variables, la plupart des grandes actions menées par le ministère :

Hausse, que je me plais à souligner, de 55,4 p. 100 pour les programmes aéronautiques civils ; hausse de 30,4 p. 100 pour les transports urbains et inter-urbains — je rappelle que, dans ce domaine, les subventions d'investissement avaient baissé de 20,6 p. 100 en 1981 ; hausse de 14,1 p. 100 pour les routes, comprenant une progression de 27 p. 100 pour l'entretien des chaussées ; hausse de 33 p. 100 pour les bases aériennes ; hausse de 17,2 p. 100 pour les voies navigables — je rappelle que ce secteur avait subi une baisse continue les années précédentes.

J'ajouterai que, dans le cadre de l'effort accompli en faveur de la relance économique et de l'emploi, des actions sont menées dans le secteur des transports. Ces dernières, qui ne relèvent pas directement du budget lui-même, favorisent indirectement ce qui doit être entrepris. C'est le cas des décisions prises par le Gouvernement en vue d'assurer le maintien à un niveau élevé des investissements de la S. N. C. F., de mettre un terme à la politique de réduction systématique des effectifs opérée dans cette entreprise depuis de longues années, et d'obtenir, dès la fin de 1981 — dans la perspective de poursuivre l'effort en 1982 — une remontée des effectifs de plusieurs milliers d'unités. Cela constitue un changement fondamental dans ce secteur. Des interrogations ont été formulées concernant les problèmes de financement que cela posait. Il est clair que la S. N. C. F. a été, du fait de la politique précédente, placée dans des conditions de gestion absolument anormales. Il est impensable qu'une grande entreprise publique comme la S. N. C. F. ne puisse toujours pas — et cela depuis très longtemps — contracter les emprunts sur fonds publics, ce qui l'a conduite à recourir au marché financier et a considérablement alourdi ses charges.

Il y a là une situation à revoir. Le Gouvernement a entrepris cet examen en vue d'y apporter des réponses satisfaisantes, des réponses immédiates, partielles dans la mesure du possible, et des réponses plus fondamentales, en liaison avec le renouvellement de la convention S. N. C. F. fin 1982.

Outre que cette évolution budgétaire est porteuse de relance économique et de création d'emplois, elle manifeste un souci nouveau d'améliorer la vie quotidienne des gens.

Ainsi les investissements dans le domaine des transports collectifs urbains, qui avaient reculé de 22 p. 100 l'année précédente, progressent de 34,5 p. 100. Cela permettra à la fois de faciliter la vie des citoyens, d'améliorer les systèmes de transport en commun, de concourir aux économies d'énergie. Il est à remarquer que si l'agglomération parisienne bénéficie de crédits substantiels pour faire face aux besoins, la province recevra 56 p. 100 des crédits contre 48 p. 100 en 1981.

Le même souci de changement de la vie quotidienne se manifeste en matière de déviations, de rocade urbaines, où le retard pris est considérable, de plans de circulation, de finition du maillage du réseau autoroutier.

Cette politique, qui vise à satisfaire les besoins des usagers et des régions, sera mise en place en concertation avec les collectivités locales.

Troisième axe de préoccupations : le nécessaire renforcement de la sécurité.

En ce domaine, notre action portera à la fois sur la rénovation du réseau routier national, sur la mise en place de la nouvelle signalisation, sur la protection des piétons, sur les moyens de la navigation aérienne et de la météorologie, sur le dispositif de protection de la forêt méditerranéenne.

A noter la création de 262 emplois dans les transports aériens, dont 201 pour la navigation, ce qui est loin d'être négligeable, et de 99 pour la météorologie, qui joue un rôle important dans la sécurité des divers modes de transport.

Je l'ai souligné à plusieurs reprises, cette volonté politique de doter le pays du système de transports dont il a besoin, et de répondre aux attentes des usagers, s'inscrit dans un souci d'aménagement équilibré du territoire. Cela est vrai pour le rail,

pour la route, pour l'aviation civile, pour les transports urbains. Je signale l'effort particulier que manifeste ce budget en faveur de la desserte de la Corse. L'aide de l'Etat à ce titre progressera de 35,7 p. 100 en 1982; cette hausse sera de 55 p. 100 pour la desserte aérienne.

Ainsi les conditions de desserte de la Corse — pour répondre aux questions qui m'ont été posées — seront considérablement améliorées, en quantité et en qualité pour la desserte maritime, notamment avec la mise en service récente du paquebot *Estere!* et pour la desserte aérienne par une meilleure couverture et des réductions tarifaires pour la liaison « burd à bord » entre Nice, Marseille et la Corse. Cette augmentation des dotations est liée à une croissance du trafic aérien dans ce secteur.

Dernière caractéristique générale sur laquelle je désirerais appeler votre attention : le projet de budget qui vous est soumis comporte un effort de recherche nécessaire pour préparer dès aujourd'hui les transports de demain. Ainsi, les autorisations de programme progressent de 38,4 p. 100 et les moyens de fonctionnement de 20,6 p. 100. Cet effort concernera aussi bien l'aéronautique civile et la météorologie que les transports terrestres.

En ce qui concerne la recherche aéronautique, M. d'Aubert m'avait posé des questions mais je constate qu'il n'a pas jugé bon d'attendre les réponses.

M. Pierre-Bernard Cousté. Il les lira !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cela ne me semble pas être une bonne méthode.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Soyez tolérant !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est une simple observation.

En ce qui concerne donc la recherche aéronautique, la quasi-totalité des crédits sera attribuée aux industriels — S.N.I.A.S. et S.N.E.C.M.A. — et aux P.M.I. spécialisées dans le domaine des équipements. Ils permettront de préparer l'avenir, en particulier dans des domaines tels que l'aérodynamique des moteurs ou des hélicoptères.

Quant aux transports terrestres, les autorisations de programme augmentent de près de 50 p. 100 et l'institut de recherche des transports bénéficiera de dix créations d'emplois.

M. d'Aubert s'inquiétait d'un risque de « gavage », selon son propre terme. Il considère donc que nous attribuons des crédits excessifs. Je lui laisse la responsabilité de ce propos. Je me permets simplement de lui rappeler que cet institut est à l'origine de la création et du développement des recherches qui se poursuivent sur le moteur linéaire, qui pourra déboucher, je le pense, sur une création et des fabrications intéressantes, en collaboration avec la République fédérale d'Allemagne.

Puisque je réponds aux observations de M. d'Aubert, autant clore cette question.

J'apporte d'abord le démenti le plus formel à l'affirmation selon laquelle il existerait une sorte de coordonnateur chargé de veiller à l'activité des quatre ministres communistes. C'est faire preuve d'un curieux esprit et d'un curieux mépris à l'égard des ministres communistes que de croire qu'ils ne sont pas à même de développer normalement leur activité dans le cadre gouvernemental. S'agissant de la coordination avec ce qu'il est convenu d'appeler « la place du Colonel-Fabien », que je sache, la porte ne m'en est pas interdite. Il n'est nul besoin d'un coordonnateur quelconque.

Il a aussi développé une idée qui a été montée en épingle dans de nombreuses publications depuis une semaine, selon laquelle il existerait des dangers de noyautage de l'administration du fait de changements aux postes de direction. M. François d'Aubert a cité la direction des transports terrestres.

Comme de coutume, dix-sept directeurs et chefs de service relevant de mon ministère, et donc de mon autorité, sont présents dans cet hémicycle. Je me permets de souligner qu'un seul d'entre eux a fait l'objet d'un remplacement — celui que M. François d'Aubert a cité — pour la simple raison que le titulaire précédent du poste a donné sa démission. Aucune éviction n'a été prononcée dans mon ministère. Quant aux seize autres directeurs et chefs de service, ce sont les mêmes que ceux en place précédemment.

Si M. François d'Aubert avait été présent — mais comme vous le dites si bien, monsieur Cousté, il pourra le lire au *Journal officiel* — il aurait pu répondre à la question que je lui pose. Si la situation inverse s'était produite, c'est-à-dire si des gens avaient été nommés par un gouvernement de gauche, que le changement intervienne, qu'un gouvernement de droite soit mis en place, et que figurent dans ce ministère des gens appartenant aux différentes familles de la gauche ou s'étant signalés par leurs activités comme au service de la politique voulue par

le pays, son comportement aurait-il été analogue au mien ? J'en doute fort. A la vérité, je suis même convaincu du contraire. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

Je puis affirmer qu'il n'y a aucun noyautage, aucune manœuvre visant à mettre en place des gens de manière indue. Les auteurs de telles remarques — c'est le cas de M. François d'Aubert — souhaitent simplement la pérennité de la vicille exclusive à l'égard des gens appartenant à une famille politique de ce pays, je veux dire la famille communiste. Il est temps de mettre un terme à cette exclusive. Cela relève simplement du respect de la démocratie, et rien de plus ! (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

Pour en revenir au projet de budget, mais je ne porte pas la responsabilité de cette digression, car je me devais de répondre, c'est bien à la fois un budget de transition et un budget de changement.

Certes, ce budget ne peut prétendre résoudre tous les problèmes concrètement posés. MM. les rapporteurs, dont l'appréciation générale m'a semblé positive — ce dont je les remercie — ont fait à ce sujet plusieurs observations, manifesté plusieurs réserves. Ces remarques recouvrent à mon sens de vraies questions de fond. Plusieurs d'entre elles m'invitent à aborder certaines questions d'actualité.

En ce qui concerne le *Concorde*, une étude a été entreprise sur le programme et l'exploitation de cet avion qui constitue, une indéfinissable réussite technique, mais malheureusement un échec commercial. Cette étude est conduite en commun avec le gouvernement britannique, de même que doivent être prises en commun toutes les décisions en tenant compte des préoccupations des deux partenaires, puisque nous agissons sur la base d'un accord de coopération internationale.

Au cours d'une récente rencontre, j'ai analysé avec mon collègue britannique les premiers résultats de ces études. Nous avons décidé de poursuivre ce travail, au demeurant tout à fait normal, et de nous revoir dans le premier trimestre de 1982. Nous sommes également convenus de veiller à réaliser des économies où cela s'avère possible. Dans ce cadre, nous avons, pour notre part, entrepris l'examen de la situation des liaisons avec l'Amérique du Sud, qui sont lourdement déficitaires. Au cours de ce même voyage, mes entretiens ont pu confirmer l'intérêt des britanniques pour le projet d'avion A 320 auquel je confirme que le Gouvernement français attache une importance fondamentale. Airbus industrie poursuit normalement ses efforts pour réunir toutes les conditions du lancement de ce nouveau projet et j'espère qu'il pourra intervenir dans les meilleurs délais. Outre notre partenaire allemand qui continue à avoir une attitude positive, d'autres partenaires pourraient élargir la coopération. Nous sommes ouverts à cet élargissement.

Des contacts et des études sont en cours pour le moteur C F M 55.2000. Les efforts se poursuivent pour aboutir dans les meilleures conditions.

En ce qui concerne l'avion de transport régional ATR 42, j'ai le plaisir de vous indiquer qu'un accord est intervenu aujourd'hui entre l'aérospatiale française et Aeritalia pour le lancement immédiat de cet appareil. Je me contente de vous citer brièvement le communiqué franco-italien qui vient d'être publié : « Le ministre français des transports et le ministre italien de l'industrie se félicitent de l'accord intervenu entre l'Aérospatiale et Aeritalia concernant le développement et la production de l'avion de transport régional ATR 42. » Monsieur Robert-André Vivien, voilà encore une raison de vous féliciter de mon activité.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. C'est vrai : 600 avions, 5 000 emplois !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Bravo pour le Gouvernement !

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Et pour ses prédécesseurs !

M. Emmanuel Hamel. Bravo aussi aux techniciens et aux ingénieurs français.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Bravo pour la France ! Ce communiqué ajoute : « Ils souhaitent que la coopération entre leurs industries respectives dans le domaine de la construction aéronautique civile s'étende à d'autres projets d'intérêt commun. » Vous conviendrez que cela n'est pas inintéressant.

MM. les rapporteurs Labbé et Vivien ont évoqué enfin la question de l'achat éventuel du *Boeing 737* par la compagnie nationale Air France. Il a été question d'une décision trop longtemps différée. Ce n'est pas de mon fait, comme vous le savez.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. C'est la continuité !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je note qu'on me demande de faire preuve de détermination et de courage, dont certains, semble-t-il, ont manqué. Une décision est effectivement à prendre. Elle le sera dans les semaines qui viennent. J'ai le souci qu'elle le soit sur la base d'un examen attentif de toutes les données évoquées par MM. les rapporteurs. Ce qui nous guide d'abord, c'est le souci de l'emploi et du développement, par de nouvelles dessertes, du transport aérien et de la compagnie nationale, et naturellement le souci de répondre à ces besoins en prenant en compte les différents aspects des solutions proposées. A cet égard, la solution *Caravelle III*, évoquée ici et là, résulte d'une ancienne idée développée dans un rapport de M. Giraudet sur une autre question, qui a été reprise à propos de cette affaire. Après un examen approfondi, cette solution ne semble absolument pas praticable et elle ne répond pas aux besoins.

J'ai conscience de l'ampleur du travail à accomplir pour que notre système de transports satisfasse aux besoins et réponde aux aspirations. C'est pourquoi la nouvelle politique de transports, définie en septembre dernier par le Gouvernement qui voit dans ce projet de budget une première traduction, doit s'inscrire dans la durée.

Cette politique passe par le processus de réforme de la S.N.C.F., qui fera l'objet d'une loi en automne 1982. Elle passe par la réforme de la gestion et du financement des transports parisiens. Je fais miens, à ce sujet, les propos du rapporteur spécial, M. Carraz, qui souhaite que nous trouvions une « solution équilibrée au financement des transports parisiens, tenant compte, en particulier, des réflexions engagées en ce qui concerne la participation des employeurs aux charges liées aux déplacements entre le domicile et le travail ».

La nouvelle politique devra également réexaminer l'ensemble du système de financement des transports urbains de province.

A ce sujet, je partage l'avis de vos rapporteurs. Il convient de procéder à un examen attentif et rapide de la question de l'abaissement du seuil à partir duquel les autorités organisatrices des transports urbains pourraient instituer le versement-transport.

J'ai constaté, en effet, que nous nous trouvons face à des problèmes très pressants et très sérieux. Nous avons le souci non seulement d'améliorer et de développer le système des transports collectifs, mais encore de maintenir ceux qui existent compte tenu des charges qui pèsent sur les collectivités locales et sur les autorités responsables.

La nouvelle politique passe par l'étude des possibilités d'harmonisation et d'évolution souhaitables des péages, ainsi que par la refonte du mode de financement et de gestion des voies autoroutières. Nous avons créé une mission de réflexion pour conduire à bien cet examen.

En ce qui concerne la société A. P. E. L., vous avez eu parfaitement raison, monsieur Carraz, de souligner l'urgence d'une solution. Croyez bien que si je me laissais aller à mon seul tempérament elle serait toute trouvée et les charges de l'Etat limitées au minimum, car nous nous trouvons dans une situation vraiment scandaleuse. Du fait des systèmes mis en place et des engagements pris, on demande à l'Etat, donc au contribuable, de payer deux ou trois fois des concessions d'autoroutes qu'il prend en charge. C'est absolument anormal. En tout cas, la solution sera recherchée dans le cadre qui convient et mise en œuvre sans retard. Et si, pour le rachat des concessions, il était possible de s'en tenir au franc symbolique, croyez bien que je le ferais volontiers !

La nouvelle politique passe par un programme ambitieux en matière de voies navigables. A cet égard, je partage les préoccupations qui ont été exprimées à cette tribune. Il est vrai que le projet de budget qui vous est soumis a ses limites, mais il a au moins le mérite d'inverser la tendance et de revenir à une progression normale par rapport à l'inflation. Néanmoins, il n'a été possible que de porter l'action sur des points spécifiques, de réaliser des opérations valables, compte tenu des moyens mis en œuvre.

Mais il importe de voir plus grand et, plus précisément, de se donner les moyens — dans le cadre d'un schéma directeur qui devra être élaboré en liaison avec le VIII^e Plan — de réaliser les grandes opérations nécessaires et de rattraper ainsi un retard considérable. Ce schéma directeur devra aussi faire une large place à la modernisation et à la revalorisation de la profession batelière, artisanale et industrielle. La concertation est d'ailleurs d'ores et déjà engagée dans ce domaine.

Je comprends la préoccupation exprimée par les rapporteurs, qui auraient souhaité un budget plus consistant. Je me bornerai à ajouter une remarque. Ceux qui ont l'expérience de ce budget — et ils sont nombreux ici — savent qu'en vertu de vieilles habitudes le budget des voies navigables vient, hélas, en dernier.

Or le dernier est rarement le mieux servi ! Néanmoins, avec ce qui existe et avec ce que nous voulons réaliser, je pense que nous pourrions, dans ce domaine également, faire face aux problèmes et satisfaire les besoins.

La nouvelle politique passe encore par l'examen des perspectives d'une reprise du développement du transport aérien. Afin d'en préciser les conditions et les modalités, une mission d'études a été confiée cette semaine à deux personnalités qualifiées qui examineront aussi bien les transports intérieurs — pour mieux structurer le troisième niveau, répondre aux besoins des régions et améliorer la desserte des départements et territoires d'outre-mer — que les questions posées au niveau européen ou les questions relatives aux transports à la demande, à l'échelle internationale.

La question de l'aviation légère et sportive retient également toute mon attention. Elle passe par une amélioration des divers moyens de recherche et d'études consacrés aux problèmes de transports. Pour y aider, une mission de réflexion a été confiée à une personnalité qui remettra prochainement un ensemble de propositions.

S'agissant de la construction d'avions légers, j'ai été informé que deux constructeurs, Secata et Robin, ont conclu, il y a quelques jours, un accord pour rationaliser la commercialisation de leurs gammes, composées d'appareils complémentaires. Je crois que c'est un élément positif dans un domaine où la situation est particulièrement difficile.

Enfin cette politique nouvelle des transports suppose une réflexion globale sur l'évolution souhaitable de l'ensemble de tout notre système de transports. Une commission a été formée à cet effet. Elle remettra ses premières conclusions à la fin de 1981 et poursuivra ses travaux au-delà. Le Gouvernement sera ainsi en mesure de proposer à l'Assemblée nationale au printemps de 1982 un projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

Ainsi, mesdames, messieurs, le projet de budget qui vous est soumis, s'il ne peut prétendre apporter des réponses à toutes les questions qui sont concrètement posées à notre pays et à son peuple, commence à inscrire dans les faits la volonté de changement exprimée par le pays.

A cet égard, j'ai reçu tout à l'heure, de la part du rapporteur spécial, M. Robert-André Vivien, des hommages particulièrement vibrants.

M. Emmanuel Hemel. Il vibre toujours, M. Vivien !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En effet, c'est sa nature...

D'ailleurs, je ne sais si je mérite cet excès d'honneur ! Ce qui est sûr, c'est que, dans ce pays, pendant longtemps, on a mis en cause la capacité d'hommes et de femmes, que je représente ici — je l'entends du point de vue social, et pas seulement du point de vue politique — à assumer des responsabilités importantes, y compris au plus haut niveau de l'Etat.

Pourtant, c'est ce que je fais, tout simplement, au plan intérieur, comme au plan international, en recevant des représentants, des ministres des pays étrangers. Vous avez cité, monsieur Vivien, la Corée...

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. La Corée du Sud ! (Rires.)

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En effet, j'ai bien entendu, la Corée du Sud ! Vous avez aussi cité la Grande-Bretagne. Mais vous auriez pu parler du ministre de l'Industrie de la Libye que j'ai reçu hier. (Exclamations sur de nombreux bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Par sympathie ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Mais je recevrai également les représentants de tous les pays qui voudront bien coopérer avec la France.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est une position de principe. La coopération ne doit pas prendre en considération la nature politique et la situation de différents pays : elles relèvent, en effet, de la responsabilité des peuples eux-mêmes. La coopération doit se développer sans discrimination : en tout cas, tel est l'intérêt de la France, et telle est la politique que nous suivons. Dans ce domaine, comme dans les autres, je m'efforce de faire face à mes responsabilités.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Bref, vous êtes le ministre de la continuité ! (Rires.)

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il me plaît qu'un adversaire politique comme vous soit contraint de reconnaître... (Exclamations sur divers bancs du rassemblement pour la République.)

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Comment contraint ?

M. Pierre-Bernard Cousté. Il n'y aucune contrainte !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... que ces hommes et ces femmes, dont je fais partie, sont capables d'assumer de telles responsabilités.

C'est là, j'en suis certain, une leçon qui est d'ores et déjà entendue et qui sera retenue par notre pays. Elle le sera plus encore. (Applaudissements sur les bancs des communistes et sur plusieurs bancs des socialistes.)

Merci pour cela, monsieur Vivien ! Vous avez d'ailleurs regretté d'être contraint de le faire, mais je vous le dis tranquillement : vous n'êtes pas au bout de vos regrets car, avec tout le Gouvernement, je suis bien décidé à continuer pour répondre à ce que veut, à ce que souhaite, à ce que nous a demandé le pays en nous portant à sa direction ! (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Pourvu que cela dure !

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre d'Etat, étant donné le très bref temps de parole qui m'est attribué, je ne traiterai que d'un seul problème : celui de l'insuffisance des crédits affectés aux voies navigables au cours des dernières années. En d'autres termes, sur ce sujet, je m'associe au jugement que vous avez vous-même porté, et je persévère donc dans l'action qu'avec mes collègues Cousté, Valleix et d'autres je poursuis dans l'espoir que la France dans ce domaine rattrapera un retard dont nous pensons qu'il lui est préjudiciable.

M. Pierre-Bernard Cousté. C'est bien vrai.

M. Emmanuel Hamel. Certes, cette année, on peut se réjouir que, par rapport à l'an dernier, les crédits de paiement pour l'ensemble des voies navigables sont en hausse non négligeable, d'environ 20 p. 100.

Mais ma satisfaction est tempérée, du fait que les 420 millions de francs affectés au budget des voies navigables, ne représentent encore que 1,3 p. 100 du total du budget des transports. Vous voyez combien grande est mon espérance !

Vous avez déclaré tout à l'heure que les voies navigables constituaient traditionnellement le budget le dernier servi parmi les budgets de votre ministère. Mais, me souvenant de la parole de l'Evangile : « Les premiers seront les derniers et les derniers seront les premiers », j'espère que, grâce à vous, les voies navigables vont profiter d'une progression substantielle des crédits qui leur sont consacrés.

J'en viens plus spécialement à la liaison Rhin-Rhône, dont je ne méconnais pas qu'elle est un élément d'un ensemble.

Vous avez déjà en maintes occasions, montré que vous possédez du caractère : aussi j'espère que vous en témoignerez une nouvelle fois pour faire en sorte que cette liaison soit enfin réalisée. Ce n'est, en effet, un secret pour personne qu'au sein de votre ministère, mais les ministres sont souvent là pour faire peser une volonté politique sur les arguments techniques de leurs administrations, la liaison Rhin-Rhône n'a pas, et depuis longtemps, bonne presse.

Après avoir un peu parcouru l'Europe, je m'étonne que l'on ni encore, pour la France, l'avantage du développement d'un moyen de transport, la voie d'eau, qui, pour d'autres pays, constitue incontestablement un des supports de l'activité économique de la croissance et d'une compétition extrêmement vigoureuse, souvent exercée à l'encontre de nos intérêts.

Il est banal de rappeler que nous vivons une époque où des efforts considérables doivent être entrepris en matière d'économie d'énergie. Or l'on ne peut pas contester que la voie d'eau soit économe en énergie.

Face à la crise énergétique et à la pression des pays producteurs de pétrole, nous allons développer la production de charbon, et augmenter les importations charbonnières. Or, n'existe-t-il pas un lien inéluctable entre l'accroissement de la consommation du charbon et le renouveau de la voie d'eau qui permet son acheminement à un faible coût ?

Monsieur le ministre d'Etat, vous êtes né, si mes souvenirs sont exacts, à Saint-Etienne, et vous connaissez bien les rives du Rhône — vous pouvez vous entretenir avec votre ami, le sénateur Camille Vallin, des problèmes du charbon dans cette région : à une époque où l'on insiste tant sur la qualité de la vie, mesurez-vous ce qu'implique, pour les riverains du Rhône, la fréquence des trains de nuit pour l'acheminement des matières premières le long de ce grand axe — et je ne parle même pas du trafic routier. Si une part plus grande de ce transport était assurée par voie d'eau, quelle amélioration de la qualité de la vie, par le silence, la diminution du bruit lié à la fréquence des trains !

Ensuite, nous constatons, parfois, à l'étranger, que de véritables cataclysmes sont provoqués par des accidents ferroviaires, lors du transport de produits dangereux. De ce point de vue, la voie d'eau présente incontestablement un avantage.

Enfin, à un moment où il y a lieu de se préoccuper de la création d'emplois, il est indéniable que l'accélération de la liaison Rhin-Rhône, c'est-à-dire son achèvement par le franchissement du seuil entre Lyon et le Rhin, permettrait, à cause des travaux indispensables, la création de bon nombre d'emplois.

Jusqu'à présent, l'une des raisons que l'on mettait en avant pour différer ou ralentir l'accélération et l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône était l'obligation d'avoir recours à l'emprunt. Dans une politique économique qui s'attachait à la réduction de l'impasse budgétaire, et au financement de la quasi-totalité des dépenses publiques, y compris les investissements, par l'impôt, cet argument pouvait avoir une certaine valeur. Mais à un moment où l'on n'hésite pas à prévoir une impasse de quelque 95 milliards de francs en début d'année, l'argument ne tient plus. Pourquoi ne pas avoir recours à l'emprunt pour la réalisation de cette voie d'eau ?

C'est la raison pour laquelle j'espère que votre réflexion vous conduira sans trop tarder à considérer que la liaison Rhin-Rhône est vraiment pour la France un atout de poids dans le combat européen. Je lance un appel au ministre d'Etat que vous êtes devenu, qui n'est plus un homme politique car, ministre du Gouvernement, vous assumez des responsabilités à l'échelle de l'Etat. Je me souviens qu'au moment du vote de la loi sur la convention avec la compagnie nationale du Rhône, les orateurs de votre parti avaient exprimé certaines réserves sur la liaison Rhin-Rhône.

Toute polémique mise à part, je dois vous dire que je ne comprends pas très bien l'argument selon lequel cette liaison favoriserait la concurrence des trusts d'Allemagne du Nord ! Je me souviens d'un de vos amis, M. Bourgeois, qui déclarait le 15 novembre 1980 — vous froncez les sourcils, et je m'en réjouis : c'est la preuve que vous écoutez les orateurs et je vous en remercie :

« Vous avez décidé, sous la houlette des monopoles, de favoriser les grands axes de l'intégration européenne. Ainsi faut-il interpréter la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

« Les communistes ne seraient pas opposés à une telle opération si étaient pris en compte en premier lieu les intérêts nationaux et régionaux. »

Or je suis persuadé que votre réflexion objective vous conduira à reconnaître que tous comptes faits les intérêts nationaux et régionaux seraient incontestablement servis par l'accélération des travaux de la liaison Rhin-Rhône.

Hier encore, le bureau de l'établissement public régional de la région Rhône-Alpes s'est réuni. Notre collègue Cousté, ici présent, en faisait partie. Il est d'ailleurs président de la commission Rhône-Rhin où il fait preuve de son dynamisme naturel lorsqu'il s'occupe d'une question. Il a donc été chargé de dire que la région Rhône-Alpes était prête à participer au financement de ce grand investissement d'intérêt national.

Voici maintenant quelques questions.

La compagnie nationale du Rhône a été désignée maître d'ouvrage par la loi du 4 janvier 1980. Jusqu'à présent, cette loi a fait l'objet de trois textes d'application. Quand les décrets de nomination des membres du nouveau conseil d'administration paraîtront-ils ? Et les décrets approuvant les avenants à la convention de la concession générale et relative à la réalisation du canal Saône-Rhin, à l'exploitation, à l'entretien des ouvrages de ce canal ainsi qu'à l'exploitation, à l'entretien de la Saône et du Rhône entre le kilomètre 300 et le débouché du canal Rhône-Fos ? Enfin, quand paraîtront les décrets autorisant la réalisation des tranches des travaux du canal Saône-Rhin ?

Au point de vue financier, l'année dernière, on avait évalué à 9 milliards environ le franchissement du seuil entre le Rhin et Rhône. C'est une somme importante qui correspond à peine à 10 p. 100 du déficit budgétaire que le Gouvernement accepte cette année. La dépense est tout à fait à la mesure de nos capacités, d'autant plus que, bien entendu, la contribution de l'Etat, ainsi qu'il avait été envisagé, doit être complétée par celle des régions et, éventuellement, par d'autres sources de financement.

Alors, dans un esprit constructif, je vais vous interroger, monsieur le ministre d'Etat, sur les modalités de financement : une partie du financement ne pourrait-elle être apportée par un réajustement du prix auquel la compagnie nationale du Rhône vend son électricité à E. D. F. ? Quel pourcentage de participation envisagez-vous de demander aux régions traversées pour le financement global ? Envisagez-vous favorablement ou, au contraire, écarterez-vous l'idée d'un recours à un financement extérieur, en provenance, par exemple, de la Communauté européenne et de ses institutions financières ?

L'année dernière, notre collègue Cousté, rappelant que « la commission de la Communauté européenne avait proposé en 1976 la possibilité de financer directement par le budget de la Communauté les infrastructures de transports reconnues d'intérêt européen », avait demandé à votre prédécesseur, M. Hoeffel, s'il acceptait d'envisager de compléter ainsi la part du financement assuré par l'Etat. M. Hoeffel avait répondu que c'était une piste que le Gouvernement avait le devoir et le souci d'explorer. Envisagez-vous de continuer à explorer cette piste ? L'avez-vous fait depuis votre nomination et, dans cette exploration, avez-vous le sentiment de découvrir quelques possibilités intéressantes ?

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre d'Etat, je ne comprendrais pas, pas plus que la plupart des élus et responsables de la région Rhône-Alpes, qu'un effort ne soit pas fait pour la réalisation de cette grande œuvre que certains de vos prédécesseurs ont qualifié d'exaltante pour la France tout entière. Dès lors, ne serait-il pas illogique de commencer les travaux du tunnel sous la Manche avant d'avoir achevé la liaison Rhin-Rhône ?

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. En outre, alors que se pose le problème des économies d'énergie, on ne comprendrait pas qu'un tel investissement ne soit pas développé.

Au-delà des changements politiques, il faut une certaine continuité dans la pensée d'un Etat et d'une nation. Ne serait-il pas illogique, de ce point de vue, d'avoir consacré tant de crédits, déployé tant d'efforts et fait appel à tant de talents au cours des années et mêmes des décennies précédentes pour réaliser la liaison Lyon—Méditerranée pour en rester là, au lieu de l'achever rapidement ?

Une nation comme la nôtre a suffisamment d'atouts, sa géographie, la capacité de ses ingénieurs, sa volonté de développement pour ne pas avoir à redouter, du fait de la liaison Rhin—Rhône, une concurrence accrue des sociétés multinationales étrangères ou des grandes industries allemandes, hollandaises et belges, pays dont le développement économique s'appuie en grande partie sur un dense réseau de voies navigables. La France n'a donc aucune raison d'avoir peur de cet investissement qui entraînerait, au contraire, des économies importantes dans son approvisionnement en matières premières et dans la fabrication des produits industriels manufacturés qu'elle exporte vers l'Europe du Nord.

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. J'espère donc que vous nous apporterez l'heureuse surprise d'être celui qui donnera le départ véritable de la réalisation de la liaison de Lyon jusqu'au Rhin.

Si vous le faites, vous aurez bien mérité des Français et de la France. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

M. Michel Couillet. Monsieur le ministre d'Etat, héritant d'un lourd passif dû à des années de politique giscardienne, vous présentez un projet de budget pour 1982 contrasté, mais dont les orientations sont positives. Il marque une rupture avec le budget de 1981 et montre votre volonté de développer une grande politique des transports qui soit à l'image des besoins sociaux de la nation.

Nous avons apprécié de façon très positive les options qu'a arrêtées le Gouvernement sur votre proposition, lors du conseil des ministres du 16 septembre dernier. Elles correspondent dans une large mesure aux propositions que les députés communistes formulaient et pour lesquelles ils menaient un combat depuis toujours.

L'examen des moyens budgétaires dont disposera le ministre en 1982 nous conduit cependant à nous interroger sur certains points.

Pour ce qui me concerne, je veux vous faire part de quelques appréciations sur les transports terrestres et les voies navigables. Mes amis Porelli et Brunhes traiteront, eux, de l'aéronautique et des transports en région parisienne.

Les inflexions qui ont été apportées à l'ancienne politique sont significatives des priorités nouvelles qu'a voulues le pays.

On a constaté en 1981 une baisse de 0,6 p. 100 des dépenses d'investissement par rapport à 1980. L'année 1982 sera marquée par une progression de 22,4 p. 100 des autorisations de programme. Il s'agit bien d'un retournement de tendance très appréciable. Mais alors que le Gouvernement annonce sa volonté de mettre en œuvre une politique de grands travaux pour laquelle votre ministère est particulièrement concerné, la pro-

gression des crédits d'investissements qui lui sont affectés restera inférieure à la moyenne de la progression des dépenses de l'Etat.

Dans cet ordre d'idée, les autorisations de programme destinées aux routes ne progressent que de 14 p. 100, c'est-à-dire à peine plus que le taux prévisible de l'inflation.

Certes, ces pourcentages masquent des réorientations appréciables et qui nous satisfont. C'est ainsi que l'accent qui est mis sur l'entretien et la rénovation du réseau, pour lesquels les crédits progressent de 28 p. 100, rencontre notre assentiment. Il est vrai qu'année après année nous dénoncions ici la politique giscardienne qui taillait dans le dense et riche tissu routier de notre pays, délaissait les axes jugés inintéressants dans l'optique d'une stratégie capitaliste de l'aménagement du territoire et faisait supporter de plus en plus de charges aux collectivités territoriales.

Mais l'effort d'équipement en routes est loin d'être achevé. La carte routière est à l'image de ce pouvoir centralisateur que les Français ont rejeté les 10 mai et 21 juin derniers : il manque encore trop de liaisons locales dans les zones rurales, et surtout quelles déficiences en liaisons transversales ou en liaisons tendant à désenclaver certaines régions sinistrées, après le passage au Gouvernement de vos prédécesseurs de droite !

Le Président de la République lui-même notait cette situation pour le Nord, la Lorraine et la Picardie, frappés dans leur tissu économique, pour le Massif Central et la Bretagne « laissés pour compte » du dernier septennat, en dépit de quelques promesses et d'une agitation surtout verbale. Il conviendrait donc que ce budget soit à la hauteur des besoins et des engagements qui ont été pris. Tel n'est pas le cas. Il faudrait raisonnablement 500 millions de francs supplémentaires pour engager une politique significative, accompagnée de la création d'emplois dont le Gouvernement a fait une priorité.

Nous avons également enregistré avec satisfaction que l'objectif est, à terme, la suppression des péages sur les autoroutes, mais dix ou quinze ans sont nécessaires pour atteindre ce résultat. N'est-ce pas trop long au regard des besoins qui s'expriment et des situations paradoxales qui sont le lot du quotidien ? En effet, pendant que tel axe national est encombré, engendrant gâchis sociaux et insécurité, l'autoroute qui le longe est peu fréquentée à cause du coût élevé du péage.

Vous avez annoncé la mise à l'étude d'un système de péréquation des péages. C'est un premier pas. Mais cette mesure ne devra en aucun cas, selon nous, se traduire par leur augmentation sur les autoroutes dont les tarifs sont inférieurs à la moyenne nationale. Si péréquation il y a, qu'elle se fasse progressivement par l'alignement sur les tarifs les plus bas.

J'en viens au rail. J'ai constaté avec la plus vive satisfaction que le plan Guillaumat, c'est fini, et bien fini. La S. N. C. F. est un outil exceptionnel qui peut servir une grande politique des transports. Vos prédécesseurs s'étaient employés à la tuer. Votre Gouvernement, monsieur le ministre, a la lourde tâche de la revivifier et de la développer en harmonie avec les besoins des usagers, des cheminots, des régions et du pays.

Nous souhaitons que la mise en service du T. G. V., cette magnifique réalisation de l'an 2000 due à l'opiniâtreté et la lutte des travailleurs...

M. Charles Miossec. Ça, c'est un comble !

M. Michel Couillet. ...soit le symbole du renouveau de la S. N. C. F. Déjà, la réouverture de lignes sacrifiées par la droite sur l'autel de la rentabilité capitaliste a été annoncée.

Etudier région par région, dans la concertation, sans a priori ni dogmatisme, les meilleures solutions pour rétablir des communications, nous semble être la bonne méthode.

Mais il est de mon devoir de signaler que des tendances de l'ancienne politique persistent dans plusieurs régions. Je suis inquiet, en effet, de la suppression, en septembre dernier, des arrêts de trains dans plusieurs gares de la ligne Amiens—Rouen. Il en a été de même dans le secteur de Péronne. Je me permets d'appeler votre attention, monsieur le ministre, sur ces faits. A l'expérience, on s'aperçoit qu'après avoir ainsi réduit le personnel des petites gares, on supprime ensuite quelques arrêts de train. Et c'est l'engrenage vers les fermetures de lignes auxquelles on a assisté ces dernières années, avec toutes leurs conséquences pour les régions desservies.

Placés devant le fait accompli, les maires, les conseillers municipaux et la population protestent énergiquement, et avec juste raison, contre la suppression des arrêts de trains. Je partage entièrement l'avis du Gouvernement : il faut cesser de fermer toutes ces lignes et en finir une fois pour toutes avec ces pratiques que la majorité du 10 mai a condamnées.

De façon générale, nous souhaitons, pour notre part, une grande politique hardie, originale et dynamique de développement de la S. N. C. F., sans préalable de rentabilité financière

immédiate. Certes, le déficit est lourd et il n'a cessé de s'aggraver ces dernières années, conséquence du véritable sabotage du rail. De plus, vous le savez aussi bien que moi, des tarifs ont privilégié jusqu'à maintenant certaines catégories d'usagers de la S.N.C.F. Il conviendra de les réexaminer.

Le développement des prestations, une nouvelle politique commerciale et un haut niveau d'investissements doivent apporter des solutions positives qui rendent le train accessible à la grande masse des travailleurs.

Parallèlement aux efforts engagés en faveur de la route et du rail, il convient de lancer une grande politique nationale de développement des transports collectifs urbains.

A cet égard le projet de budget des transports pour 1982 est très encourageant. Il s'analyse comme une rupture avec la politique menée par vos prédécesseurs, et nous nous en félicitons.

Les dotations en autorisations de programme pour les transports collectifs urbains avaient été réduites de 22 p. 100 en 1981. Elles progresseront de 34,5 p. 100 en 1982. Il s'agit bien d'un renversement de tendance en vue de promouvoir les transports en commun. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette volonté qui se traduit déjà par des actes concrets. L'exemple le plus récent est celui de la signature, hier, d'une convention pour le développement du tramway français standard qui débouchera en premier lieu sur la réalisation du tramway de Nantes, mais qui devrait concerner une dizaine de villes de plus de 300 000 habitants.

Quant aux agglomérations de 100 000 habitants, vous avez la volonté, monsieur le ministre d'Etat, de leur apporter l'aide de l'Etat. Prenez garde que ces accords ne tombent pas dans le travers des contrats de développement de vos prédécesseurs, contrats marqués par une volonté dirigiste et centralisatrice, imposant des tutelles étroites, notamment pour la fixation des tarifs et des salaires, et s'inscrivant dans une logique de rentabilité contraire à la vocation du service public.

Au-delà de l'aspect contractuel qui ne dure qu'un temps, permettez-moi d'insister sur la nécessité pour nos collectivités de disposer durablement des ressources propres à une politique à long terme des transports en commun qui prenne en compte les réseaux existants, mais aussi le cadre de vie et l'urbanisme.

Sans revenir sur les débats qui ont eu lieu à l'Assemblée sur ce point, je précise tout de même qu'il est nécessaire que la décentralisation s'accompagne d'un accroissement des moyens des collectivités locales. Sans cet accroissement, en effet, il ne sera pas possible de mettre en œuvre les orientations du Gouvernement approuvées, vous le savez, par de très nombreux élus locaux.

A propos des villes de 30 000 à 100 000 habitants, je souligne un paradoxe : très souvent, elles ont effectué ces dernières années un effort d'équipement en transports en commun particulièrement pesant pour leurs finances. Pourtant, elles ne perçoivent pas la taxe de transport payée par les entreprises, mais seulement dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, seuil discriminatoire qu'il faudra supprimer.

Dans un premier temps, son abaissement à 50 000 habitants paraît raisonnable, et elle correspondrait aux vœux de très nombreux maires.

J'ajoute que le principe même de l'extension du paiement du « versement - transport » par les employeurs n'est pas discriminatoire à l'égard des entreprises. Après tout, la collectivité leur fournit l'avantage d'un réseau de transport en commun qui unifie le marché de l'emploi et le rend plus fluide.

Selon l'analyse du Gouvernement, le trajet domicile-travail concourant directement à la production, son prix doit entrer dans les coûts de production. Nous partageons ce point de vue et nous souhaitons des mesures appropriées.

Un mot sur les voies navigables. En dépit d'un renversement de tendance là aussi significatif, l'effort restera très limité l'an prochain. Le retard, il est vrai, est tel ! C'est pourquoi ces voies devraient être déclarées mode de transport hautement sinistré. L'ancienne politique de la droite a exercé des ravages d'une telle ampleur que nous comprenons le souci du Gouvernement de procéder à un diagnostic plus qu'approfondi dans ce domaine. L'élaboration d'un schéma directeur sera une première étape. Ses auteurs devraient, à notre avis, bien prendre en compte les impératifs de l'aménagement du territoire national, et veiller à relier les régions entre elles, en particulier les régions industrielles frappées par la politique de déclin menée par la droite. La toute première priorité devrait être la mise à grand gabarit des réseaux Seine-Est et Seine-Nord. La réalisation de ces objectifs est inséparable d'une politique de progrès social dans la batellerie.

Les salariés de la batellerie industrielle exercent une activité spécifique. Il est nécessaire de répondre rapidement à leur attente et de satisfaire leurs revendications. C'est ainsi que

l'abaissement du nombre de jours annuels de travail peut relancer l'emploi dans une profession où les conditions de vie et de travail sont en retard.

Dans la batellerie artisanale, il est nécessaire de moderniser la profession et de revaloriser les revenus. Les artisans bateliers connaissent en effet de grandes difficultés pour maintenir à flot — c'est le cas de le dire — leur outil de travail. Pour améliorer leur situation, vous souhaitez établir la vérité des coûts et des prix dans le transport des marchandises. C'est une attitude que nous apprécions.

En conclusion, le projet de budget du ministère des transports pour 1982 nous semble aller dans le bon sens.

Certes, vous le souligniez vous-même, monsieur le ministre d'Etat, il est encore tributaire d'un lourd passif, héritage des anciennes politiques de la droite, mais les inflexions sont sensibles.

Nous le voterons donc dans un esprit constructif, sans arrière-pensée, et nous continuerons, tout au long de la période qui s'est engagée, de concertation et de progrès, à apporter notre contribution pour que réussisse le changement qu'a voulu le pays. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

M. Charles Miossec. S'il est un chapitre, monsieur le ministre d'Etat, sur lequel l'héritage est « bon à prendre », c'est bien celui des transports. Certes, tout n'y était pas parfait, loin de là, et nous avons souvent eu l'occasion par le passé de souligner les insuffisances en matière d'équipements routiers, d'investissements ferroviaires ou de voies navigables. Il n'en est pas moins vrai que des efforts très importants ont été réalisés qui ont permis de rattraper — et bien au-delà — les retards accumulés au cours des années 50, qu'il s'agisse de notre réseau autoroutier qui, il y a quelques années encore, était un sujet de plaisanterie mais dont nul ne conteste aujourd'hui la densité et la qualité ; de la S.N.C.F. qui est l'un des réseaux ferroviaires les plus performants au monde ; ou de la R.A.T.P. qui demeure également l'un des réseaux ferrés urbains les plus efficaces des grandes métropoles mondiales.

Tout cela est dû aux efforts permanents et soutenus accomplis par les gouvernements de la V^e République qui se sont succédés ; ils vous valent aujourd'hui de recueillir en héritage un outil extraordinaire dont nous souhaitons que vous le fassiez fructifier au moins autant qu'au cours de ces dernières années. Cela n'en prend pas tellement le chemin, je le crains.

Une politique cohérente — toute politique digne de ce nom doit l'être, et celle des transports plus que toute autre — exige des objectifs précis que l'on peut définir en fonction de repères déterminés. En termes de navigation maritime, pour prendre une image chère à ma région, ces repères s'appellent des amers, c'est-à-dire des points fixes et visibles, disséminés sur la côte et à partir desquels on oriente la course du navire. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre d'Etat, que les amers ont dû vous faire défaut dans l'élaboration de votre nouvelle politique des transports à moins que vous ne soyez victime d'une illusion d'optique particulièrement fâcheuse, ce que je ne veux pas croire.

Vous parlez d'imprimer des orientations nouvelles et d'avancer dans la voie du changement. Mais de quelles orientations, de quel changement s'agit-il ? Plusieurs contradictions apparaissent à mes yeux au niveau de trois questions essentielles. Vous voulez en effet concilier l'équilibre financier des transports avec la priorité accordée à l'emploi ; concilier la rentabilité à moyen terme des transports et la juste facturation du service rendu à l'usager ; concilier l'objectif d'un transport à son coût économique et social réel avec la nécessité de pratiquer une politique de régionalisation et de décentralisation des transports.

Comment allez-vous vous y prendre ? Rien dans ce projet de budget, ni dans les mesures que vous nous proposez, ne permet de répondre clairement à ces trois questions. Votre projet, monsieur le ministre d'Etat, est avant tout un budget d'intervention publique en faveur des transports collectifs, S.N.C.F. et R.A.T.P. Sur un total de 40 350 millions de francs de crédits de paiement, 22 300 millions vont à la S.N.C.F. et 2 940 millions à la R.A.T.P., ce qui représente près des deux tiers des dotations.

Sur quelle évaluation repose cette contribution ? Sur quelle hypothèse vous êtes-vous fondé pour déterminer ces sommes ? Quelle hausse tarifaire prévisionnelle, quelles évolutions d'effectifs et par conséquent de salaires et de charges sociales — puis-que vous avez dit vouloir préserver et favoriser l'emploi, alors que la tendance est incontestablement à une réduction des effectifs — avez-vous prises en compte ? Quelles hypothèses de trafic avez-vous retenues pour déterminer ces sommes ? Avez-vous pris en considération le blocage des tarifs publics, qui vient d'être décidé ?

Il est à craindre, monsieur le ministre, que les 2 980 millions de francs inscrits au chapitre 45-44 au titre de la compensation d'exploitation accordée à la S. N. C. F., ne soient très largement sous-évalués au risque d'aggraver encore le déficit global de 95 milliards du budget global de la nation.

En revanche, les investissements du réseau principal de la S.N.C.F. n'apparaissent pas, car ils ne sont pas subventionnés par l'Etat. Mais il est bien clair que le chapitre 45-43, relatif à l'égalisation des conditions de la concurrence pour la S.N.C.F., en recouvre une partie. Je souhaiterais d'ailleurs, monsieur le ministre d'Etat, que vous puissiez nous donner quelques explications sur les 5 605 millions de francs inscrits à ce chapitre.

Quant à la S. N. C. F., vous avez affirmé à différentes reprises qu'elle se caractérisait par une situation de faillite et certains orateurs de la majorité l'ont répété cet après-midi. Je tiens, au nom du groupe du rassemblement pour la République, à m'élever contre cette affirmation qui est totalement fautive. Tous les ans les deux chapitres du budget que je viens de citer répondent de la situation financière de la S. N. C. F. Celle-ci, que je sache, a toujours honoré sa signature et elle possède une image de marque à l'étranger qui en fait l'une des entreprises françaises les plus sûres. Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre d'Etat, que vous faites ainsi plus de mal à cette société et à la France que tous les banquiers que vous attaquez par ailleurs ?

Certes, ses coûts sont élevés, mais vous vous apprêtez à les aggraver encore. De grâce, cessez de porter atteinte au crédit de cette société en avançant ce genre de contre-vérité !

Pour en terminer sur ce sujet, monsieur le ministre d'Etat, pouvez-vous nous assurer que le nouveau statut de la S. N. C. F. qui doit intervenir à la fin de 1982, sera soumis au Parlement et qu'il s'inspirera du souci de décentralisation qui est celui du Gouvernement pour tenir compte des spécificités des régions ?

A ce propos, j'ai pris bonne note des affirmations de M. le Premier ministre lors de son voyage en Bretagne le 23 octobre dernier prévoyant l'électrification des lignes Rennes—Brest et Rennes—Quimper avant dix ans. Ce projet était déjà à l'étude sous la précédente administration, ce qui facilite l'héritage. Pouvez-vous me faire savoir si M. le ministre délégué auprès du ministre de l'Industrie, chargé de l'énergie, a bien été consulté sur le problème de l'alimentation électrique de ces lignes après la décision d'abandon injustifiée — ce n'est pas vous, j'en conviens, qui direz le contraire — du projet de centrale électro-nucléaire à Plogoff.

Je ne peux tout de même pas en tant qu'élu de l'Ouest traiter de cette question sans évoquer le T. G. V.-Ouest qui est, bien entendu, une nécessité et dont les études avaient été entreprises depuis fort longtemps.

En ce qui concerne la R. A. T. P., l'héritage n'est pas négligeable non plus. Il est même tellement bon que vous n'avez pas hésité à mettre l'un de vos amis à sa tête. L'essentiel de l'effort d'équipement et de modernisation du réseau a été réalisé au cours de ces dernières années. Le prolongement de plusieurs lignes en direction des banlieues populaires est devenue une réalité et la décision qui vient d'être prise de prolonger la ligne n° 7 jusqu'à Villejuif et la ligne n° 5 jusqu'à Bobigny, villes à gestion communiste, n'est que le résultat d'études et de projets réalisés sous le précédent gouvernement.

Quant à l'effort particulier prévu en faveur des métros de province dont la dotation augmente de 62 p. 100 avec un doublement des crédits d'infrastructures pour les transports collectifs urbains en province, ils correspondent à l'extension des réseaux de Lyon et de Marseille et au lancement du tramway de Nantes. Là encore, les projets avaient été étudiés et menés avant votre arrivée au ministère des transports.

Pour en terminer avec ce chapitre, j'évoquerai le cas des soixante mille salariés, employés et ouvriers, de la grande périphérie parisienne exclus du bénéfice de la tarification sociale. La loi du 29 octobre 1921, modifiée à différentes reprises, en particulier en 1963, fixe la distance maximale ouvrant droit à la carte hebdomadaire de travail à soixante-quinze kilomètres. Dans le prolongement de nos précédentes propositions, nous demandons que cette disposition soit abrogée pour répondre aux conditions actuelles du marché du travail et de logement.

En ce qui concerne les réseaux routiers et autoroutiers, vous arrivez également au bon moment car, ainsi que je l'ai indiqué au début de mon propos, l'essentiel de l'effort a déjà été accompli. Notre équipement autoroutier et la qualité de notre parc routier n'ont rien à envier à nos principaux partenaires européens. L'héritage n'est donc pas aussi mauvais qu'on veut bien le dire. Le maintien des moyens d'engagement et l'inflexion donnée en faveur des programmes de rénovation et d'entretien du réseau routier correspondent aux orientations qui avaient été prises par vos prédécesseurs.

Il est exact, et vous l'avez souligné tout à l'heure, que l'augmentation des crédits d'entretien avait été contrariée en 1980 et 1981 par la nécessité de continuer très rapidement le programme d'aménagement du territoire. Cet effort étant réalisé, il est maintenant possible de consacrer à l'entretien les crédits nécessaires tout en maintenant, en francs courants, les autorisations de programme pour les autoroutes de liaison.

Au passage, et comme élu breton, je me dois de vous interroger sur les orientations de votre ministère quant à la poursuite et à la finition du plan routier breton. Si l'essentiel est aujourd'hui réalisé, en routes expresses à quatre voies, les dotations pour la Bretagne doivent être au moins maintenues en francs constants pour permettre le désenclavement total de la Bretagne.

Il me paraît également nécessaire d'insister pour que la desserte nord de l'île-et-Vilaine — Dol-de-Bretagne—Saint-Malo—Dinard — en direction d'Avranches, de Caen et de Paris soit maintenue dans toute sa teneur d'origine comme le prévoyait le programme, faute de quoi il n'y aurait pas de véritable désenclavement de la Bretagne.

En ce qui concerne l'harmonisation, voire la suppression des péages, vous vous contentez, une fois de plus, de reprendre un projet élaboré sous les précédents gouvernements.

Monsieur le ministre d'Etat, dans la mesure où vous supprimez la vignette pour les motos et avancez la possibilité de la suppression ou, dans un premier temps, de la péréquation des péages, pouvez-vous envisager l'extension de cette mesure à d'autres catégories d'usagers ? Je pense, en particulier, aux V. R. P., car il n'y aurait aucune raison de leur refuser la gratuité du péage.

Je tiens, sur ce sujet, à insister sur la place importante qu'occupent les transporteurs routiers car, ainsi que je l'ai déjà souligné au cours de la discussion de la première partie de la loi de finances, ceux des régions excentrées seront pénalisés par l'augmentation uniforme de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Que dire des difficultés qu'ils rencontrent du fait d'une réglementation européenne inadaptée à notre géographie ? Envisagez-vous, monsieur le ministre d'Etat, une négociation sur ce sujet, étant bien entendu, comme vous l'avez vous-même souligné, que le transport routier ne pouvait rester en marge du mouvement qui s'engage en matière de condition et de durée du temps de travail, en liaison avec l'emploi ? Encore faut-il que la confiance des chefs d'entreprise soit rétablie.

Puisque j'ai évoqué les régions excentrées, je ne peux passer sous silence le problème de la continuité territoriale. Ce principe s'impose pour les îles du Ponant, comme il s'est imposé pour la Corse. Aujourd'hui, il en coûte aux départements du Finistère plus d'un milliard de centimes chaque année alors qu'il en va de la responsabilité et de la solidarité nationales. Tous les coûts, pour ces îles bretonnes, sont 30 p. 100 plus élevés que ceux du continent. Vous concevez aisément l'importance de la pénalité qui en résulte sur tous les plans !

Certes, au regard des chiffres, on peut s'interroger sur les coûts de la continuité territoriale, en ce qui concerne la Corse précisément ; mais il est bien évident que le principe doit être étendu aux îles bretonnes.

M. le président. Je vous demande de bien vouloir conclure, monsieur Miossec.

M. Charles Miossec. Pour conclure, monsieur le président, j'aborderai rapidement le problème des voies navigables.

Les autorisations de programme, qui passent de 287 millions de francs à 339 millions de francs, ne montrent pas d'orientation significative. On aurait pu penser que le souci d'économie d'énergie, fort justifié au demeurant, aurait entraîné un effort sur ce point. Il n'en est rien et on ne peut que le regretter. Peut-être le plan intérimaire en gestation et le VIII^e Plan nous éclaireront-ils un peu plus sur les intentions du Gouvernement.

Aucune opération nouvelle n'est programmée sur l'axe Rhin-Rhône mais rien ne permet de penser qu'il s'agit d'un éventuel désengagement au profit de la liaison Seine-Nord, au gré de l'évolution des influences respectives des maires de ces métropoles régionales que sont Lille et Marseille. Il n'y a rien non plus pour la réalisation de la liaison Est-Ouest, ce grand dessein élaboré avec peine au service du Centre et de la façade atlantique du pays.

Pour ce qui est de l'aviation civile et de l'aéronautique, je n'ajouterai rien aux excellents propos qu'ont tenus mes collègues et amis, Claude Labbé, président de groupe, et Robert-André Vivien dont je partage les opinions. Si je devais formuler une observation, je soulignerais qu'en raison de la multiplicité des parties prenantes de ces secteurs — défense et recherche entre autres — et des enjeux internationaux de cette industrie, l'arbitrage se situe en fin de compte au niveau de l'Élysée.

En définitive les aspects les plus importants de la politique des transports ne se trouvent pas dans ce projet de budget.

Lorsque vous affirmez vouloir respecter les principes du libre choix des usagers et du paiement du transport à son coût économique et social réel conduisant à un équilibre plus satisfaisant entre les différents modes de transport, on peut se poser beaucoup de questions.

Qui estimera le caractère satisfaisant de l'équilibre entre les différents modes de transport : l'Etat, l'usager ou les syndicats et lesquels ? Le coût réel du service est-il compatible avec la décision de blocage des prix des services publics ?

Lorsque vous voulez assurer une priorité aux transports collectifs il convient de rappeler que 85 p. 100 des déplacements de personnes — estimés en voyageur-kilomètre — sont liés aux loisirs. Il ne faut pas confondre les déplacements en milieu urbain et les autres. A toutes ces questions, j'aimerais bien obtenir quelques réponses.

Dans la convention entre la S. N. C. F. et l'Etat, la décentralisation trouvera-t-elle un terrain d'application ? Les forces économiques y seront-elles associées ? La S. N. C. F., pas plus qu'aucune autre entreprise nationale, ne doit devenir un instrument du centralisme autoritaire ni engendrer des féodalités nouvelles, devenir un Etat dans l'Etat, fût-il socialiste.

Monsieur le ministre d'Etat, nous avons besoin de réponses précises, car les actions que vous avez jusqu'ici entreprises ne peuvent que nourrir notre inquiétude pour l'avenir. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. Jean Valleix. Très bien !

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

M. René Gaillard. Pour celui qui, au nom du groupe socialiste, a condamné lors des débats budgétaires précédents la politique menée par les gouvernements d'alors, il est aujourd'hui très agréable de souligner son accord avec les grandes orientations de la nouvelle politique des transports, telle qu'elle ont été arrêtées par le conseil des ministres du 16 septembre dernier et dont M. le ministre d'Etat, ministre des transports, nous a rappelé les grandes lignes il y a quelques instants.

D'une façon générale, nous ne pouvons qu'approuver une politique qui, dans le cadre des orientations définies par le Président de la République, entend participer à la relance de l'économie, à la lutte contre le chômage, à la création d'emplois et au progrès social et contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie, à l'aménagement équilibré du territoire, aux économies d'énergie, au renforcement de la sécurité et à la préservation de l'environnement.

Pour les transports de voyageurs, après une longue période pendant laquelle ont été combinés de façon assez pernicieuse les méfaits d'un centralisme tâtilon et d'une logique essentiellement libérale, il importait, à la fois, d'affirmer la nécessité de ne plus tout sacrifier à la seule rentabilité financière — lorsqu'il s'agit de traiter d'un service public — et de promouvoir une large décentralisation des compétences qui donne aux élus locaux la responsabilité de la définition et de la mise en œuvre de politiques de transport adaptées aux besoins des populations qu'ils sont particulièrement bien placés pour apprécier avec finesse.

En ce qui concerne les transports de marchandises, l'orientation progressive vers le paiement du transport à son coût économique et social réel devrait en effet conduire à un équilibre plus satisfaisant entre les différents modes de transport, tout en améliorant les conditions de travail, en particulier dans le transport routier et le transport fluvial et sans pour autant rompre avec le principe du libre choix des usagers.

Ainsi que l'ont souligné mes collègues Carraz et Chénard, le projet de budget dont nous débattons aujourd'hui constitue une amorce dans le sens souhaité. Certes, il reste soumis au poids du passé, mais était-il possible de gommer dès la première année tous les éléments négatifs, selon nous, de l'héritage ? Plus réaliste, vous nous proposez, monsieur le ministre d'Etat, d'inverser la tendance et cela constitue déjà un fait très positif.

Avant de formuler un certain nombre d'observations sur quelques aspects sectoriels de la politique des transports que le Gouvernement se propose de mettre en œuvre, je voudrais souligner combien nous sommes préoccupés par la situation sociale dans certaines entreprises de transport, et en particulier dans les entreprises nationales Air-France et S.N.C.F.

Ici et là, les travailleurs du secteur manifestent un mécontentement de plus en plus net. De quoi s'agit-il ?

Les organisations syndicales représentatives ont pourtant globalement approuvé les orientations du Gouvernement en matière de politique des transports. Mais les travailleurs sur les chantiers, dans les ateliers, dans les bureaux constatent un grand décalage entre la volonté gouvernementale de concertation et la pratique des responsables des entreprises nationales de transport, aux différents niveaux.

En d'autres termes, les travailleurs, pour qui le 10 mai a soulevé un immense espoir, ne voient rien se passer de concret dans leur vie quotidienne. Ils ne sentent pas le changement intervenir, ne serait-ce que dans la pratique des relations sociales.

Il devient donc urgent, monsieur le ministre d'Etat, que, au moins là où le Gouvernement en a le pouvoir, c'est-à-dire dans les services de l'administration, dans les entreprises nationales de transport et leurs filiales, des consignes strictes soient données non seulement aux directions générales, mais aussi à l'ensemble du personnel d'encadrement, pour que les comportements changent, pour que l'on soit attentif aux aspirations des travailleurs, pour que l'on mette en œuvre un changement significatif dans les relations sociales, notamment en ce qui concerne tous les aspects relatifs aux conditions de travail sur lesquels les travailleurs doivent pouvoir s'exprimer et, dans la mesure du possible, être entendus.

Ceux qui, dans l'administration et dans les entreprises nationales, ont des responsabilités de direction à tous les niveaux, doivent comprendre, et le plus vite possible, que le Gouvernement a changé, que sa politique est différente de celle conduite par ses prédécesseurs, et qu'ils sont là pour appliquer loyalement la nouvelle politique.

J'en viens maintenant à certains aspects sectoriels de la politique dont vous nous avez développé les grandes lignes.

Il nous paraît souhaitable qu'une ambiguïté soit levée pour ce qui concerne la politique d'infrastructures routières rapides.

Le Président de la République avait indiqué, parmi les douze orientations qu'il entendait donner à la politique des transports, son souci de « réorienter la politique d'infrastructures routières en privilégiant la construction de liaisons express à deux voies, notamment dans les parties ouest et sud-ouest du territoire national ».

Vous avez indiqué qu'une mission de réflexion avait été confiée sur ce sujet à une personnalité qualifiée. Or, différentes déclarations de vous-même, monsieur le ministre d'Etat, ou de responsables de votre ministère, nous donnent le sentiment que cette mission aurait plus pour objet la recherche des voies et moyens d'une harmonisation des niveaux de péage autoroutier — ce qui est, en effet, également, une orientation du Président de la République — que la définition d'une nouvelle conception dans la politique d'investissements routiers effectués par les pouvoirs publics à la fois sur le plan du type de liaisons rapides à réaliser et sur celui de leur implantation sur le territoire national.

Je vous poserai donc simplement la question suivante : continuera-t-on de construire des autoroutes au-delà de celles déjà engagées en 1981 ?

D'une façon plus générale, le Gouvernement a fait connaître son intention d'intensifier la politique d'investissements de la S.N.C.F. Cette volonté reçoit notre approbation, mais elle nous conduit à nous interroger sur l'impact financier de cette orientation à la fois pour la S.N.C.F. et pour l'équilibre des investissements ferrés et routiers. Faute d'engagements précis du Gouvernement, on pourrait craindre que la réalisation de routes, pourtant nécessaires pour le développement économique de certaines régions qui ont enregistré un retard incontestable, ne soit décalée, les moyens financiers susceptibles d'être mobilisés par l'Etat pour l'équipement du pays en infrastructures s'avérant forcément limités.

Il reviendra sans doute au Plan de dégager les priorités dans le souci d'une véritable coordination des choix d'investissements et après que les régions et leurs élus auront fait connaître leur point de vue.

La situation financière de la S.N.C.F. est inquiétante. Notre collègue Pierre Forgues, alors rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, l'avait souligné dès 1979 sans réellement rencontrer d'écho auprès du ministre des transports d'alors. Vous avez, avec quelque solennité, tiré la même sonnette d'alarme lors de votre conférence de presse au mois de septembre dernier.

Il importe que des moyens soient trouvés par le Gouvernement pour assainir rapidement la situation et, en tout état de cause, avant le renouvellement de l'actuelle convention liant la S.N.C.F. à l'Etat. Il nous paraît, en effet, indispensable que la société nationale puisse répartir, si j'ose dire, « du bon pied » dès le 1^{er} janvier 1983. Une augmentation de son capital, souscrite par l'Etat, ou la transformation de ses emprunts à court terme en emprunts à long terme sont des solutions à explorer.

Il faudra d'ailleurs que les nouvelles relations de l'Etat avec sa société nationale définissent clairement comment cette dernière pourra procéder à l'audacieuse politique d'investissements qu'a souhaitée le Président de la République et que vous avez, vous-même, évoquée, tout en sauvegardant son équilibre finan-

cier dans des conditions raisonnables. Les errements passés ne doivent en aucun cas être reconduits si l'on veut éviter que, dans quelques années, le ministre des transports ne soit contraint de pousser à nouveau un cri d'alarme !

Un dernier mot sur la politique d'investissements en matière d'infrastructures concernera le projet de liaison fixe entre la Grande-Bretagne et la France.

Nous souhaiterions, compte tenu de l'importance de ce dossier, recevoir l'assurance que les études actuellement conduites par les administrations britannique et française examineront toutes les solutions techniques sans « fermer » a priori les choix possibles en n'étudiant qu'une solution. On a beaucoup parlé, par exemple, d'un tunnel ferroviaire à gabarit réduit. Il serait dommage de n'approfondir que cette solution au stade où l'on en est des réflexions.

J'aborde maintenant le transport fluvial.

Le Gouvernement a annoncé la mise à l'étude d'un schéma directeur des voies navigables ainsi que le lancement d'un processus de réorganisation concertée de la profession batelière.

Nous souhaiterions que vous précisiez les modalités d'élaboration du schéma directeur et que vous indiquiez dans quelle mesure il sera accompagné d'un engagement financier du Gouvernement pour sa mise en œuvre. Est-il envisagé que le Parlement se prononce sur ce schéma ?

Sur le plan social, vous n'ignorez sans doute pas que plusieurs questions méritent d'être traitées rapidement et sans attendre le plan global que vous comptez proposer pour le secteur. Je citerai en particulier l'instauration du repos hebdomadaire — deux jours de suite — dans la flotte classique ainsi que le respect par les artisans des normes de conditions de travail et la suppression progressive de l'équivalence.

Enfin, il nous paraît opportun de redéfinir rapidement l'organisation et les missions de l'office national de la navigation qui doit pouvoir jouer, encore plus qu'auparavant, un rôle de promotion et de régulation du transport fluvial.

En matière de transports de voyageurs, je ne traiterai pas longuement de la région Ile-de-France à laquelle mon collègue Alain Richard doit consacrer son intervention au nom du groupe socialiste. Je me contenterai de souligner qu'il nous paraît que les sommes inscrites au budget au titre de l'indemnité compensatrice versée par l'Etat seront sans doute insuffisantes, si l'on tient compte notamment des reliquats à verser au titre de l'exercice 1981. Sans doute, cette situation sera-t-elle régularisée lors d'un collectif budgétaire.

Les transports urbains ont fait l'objet d'un effort particulier pour le budget de 1982. Cela nous paraît d'autant plus positif que le budget de 1981 avait marqué un recul important et qu'il était temps de renverser la tendance dans la mesure où le Gouvernement a clairement affirmé sa volonté de promouvoir le développement des transports collectifs dans nos agglomérations.

Je crois devoir indiquer cependant que cet effort serait insuffisant si parallèlement deux actions n'étaient pas engagées.

Il devient en effet urgent de redéfinir les conditions de financement des transports urbains. Les grandes agglomérations qui peuvent lever le versement transport ont conduit des politiques de développement de leur réseau entraînant un alourdissement très important de la charge financière supportée par les budgets locaux. Les agglomérations de moins de 100 000 habitants — et le maire de Niort qui vous parle les connaît bien — n'ont, elles, que les ressources de leurs budgets locaux pour financer la modernisation des réseaux de transports collectifs que beaucoup d'entre elles, dont la mienne, ont largement engagée. A l'évidence, d'autres moyens financiers devront être ouverts aux collectivités locales si, comme le Gouvernement le souhaite à juste titre, on entend que les efforts consentis soient soutenus, sinon intensifiés. Des solutions ont été évoquées : abaissement, voire suppression, du seuil de population à partir duquel le versement transport peut être institué ; transfert d'une partie du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers aux collectivités locales ; instauration d'une taxe payée par les bénéficiaires des réseaux de transports en commun que sont les commerçants et les promoteurs dont les activités sont desservies par ces réseaux.

Il faudrait, monsieur le ministre d'Etat, en liaison avec vos collègues de l'économie et du budget, que vous mettiez rapidement en place un groupe de travail, associant les représentants des autorités organisatrices de transport, pour approfondir ces questions de financement et déboucher, dans le courant de l'année 1982, sur des solutions acceptables pour les collectivités locales, d'autant qu'une réflexion est déjà engagée sur une modification de financement des liaisons domicile-travail, qui réponde aux orientations du Président de la République dans ce domaine.

Par ailleurs, la place de l'automobile dans les déplacements urbains mérite d'être redéfinie. Les collectivités locales y sont pour la plupart prêtes. Mais le poids de la voiture dans notre société est tel que rien ne sera possible sans une action de sensibilisation conduite au niveau de l'Etat et bien sûr, avec le relais des collectivités locales, afin de faire comprendre aux Français que, s'il n'est pas question de remettre en cause leur légitime aspiration à la possession d'une voiture, il est indispensable qu'ils sachent en user avec modération pour de nombreux déplacements dans certains secteurs centraux de nos villes. Il y va de la qualité de notre vie urbaine.

Un mot, pour terminer, des transports collectifs interurbains de voyageurs.

Le Gouvernement envisage dans ce secteur d'opérer une large décentralisation tant pour ce qui concerne les transports scolaires que pour les lignes régulières. Nous approuvons cette orientation qui rapprochera les prises de décisions des citoyens qu'elles concernent.

Je crois cependant devoir souligner que ces transferts de compétences devront s'accompagner d'un transfert de ressources correspondantes.

La situation de ce secteur est en effet telle que, si l'on souhaite maintenir le service public à un certain niveau de qualité, il faudra envisager une intervention financière publique très supérieure à l'actuelle intervention de l'Etat. Je ne doute pas que ces considérations seront présentées à l'esprit du Gouvernement lorsqu'il préparera les textes législatifs et réglementaires qui doivent succéder à celui que notre assemblée a voté sur les droits et libertés des communes, des départements et des régions.

Je ne développerai pas de longues considérations sur l'organisation des transports de marchandises. Je sais en effet que, sur votre proposition, le Premier ministre a mis en place une commission de réflexion. Celle-ci doit vous faire prochainement des recommandations qui vous permettront de déposer un texte de loi devant le Parlement au printemps prochain. Nous aurons donc l'occasion de reparler de ce secteur si essentiel pour le bon fonctionnement de l'économie nationale et qui, chacun s'accorde à le reconnaître, mérite d'être réorganisé pour mieux répondre aux objectifs du moment.

Avant de conclure, je souhaite, monsieur le ministre d'Etat, appeler votre attention sur la nécessité de développer les actions de coopération en matière de transports, notamment avec les pays en voie de développement.

Outre l'intérêt que présente, pour nombre de ces pays, l'obtention d'une assistance de spécialistes français de l'administration ou de sociétés privées d'ingénierie dans la définition et la mise en œuvre de leur politique de transport, il est clair que ces actions de coopération sont de nature à faciliter l'exportation des matériels produits par l'industrie française.

En conclusion, monsieur le ministre d'Etat, le groupe socialiste votera le projet de budget que vous nous soumettez, conscient du fait qu'il s'inscrit dans une volonté de réorientation de la politique des transports dans un sens plus conforme aux intérêts économiques et sociaux de la collectivité.

Je souhaite que vous apportiez des réponses aux quelques questions qu'en son nom je vous ai posées pour vous permettre de mieux préciser certains aspects de la politique que vous conduisez. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Monsieur le président, je crois avoir libéré un certain crédit de temps de parole.

M. le président. Vous avez donné un très bon exemple.

M. René Gaillard. En toute équité, je vous demande d'en faire profiter mes collègues, et notamment M. Yves Tavernier qui est inscrit dans les questions.

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

M. Vincent Porelli. Monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, les efforts qui ont été accomplis dans le domaine de la construction aéronautique sont significatifs et nous nous en réjouissons.

En effet, les dotations pour 1982 augmentent de plus de 55 p. 100 en autorisations de programme. L'effort de l'Etat est donc particulièrement intensifié dans ce secteur à hautes performances technologiques et commerciales.

Les conséquences en sont positives pour le commerce extérieur et permettront de desserrer la contrainte que l'environnement international fait peser sur la politique de relance aéronautique de notre pays.

Elles le seront aussi tout particulièrement à l'égard de l'emploi et de l'industrie aéronautique.

Ainsi les prises de contrôle majoritaire de l'Etat chez Dassault et Matra, une coopération renforcée qu'il faut promouvoir entre ces entreprises et la S.N.I.A.S., des dotations budgétaires

conséquentes pour 1982 sont autant d'éléments qui peuvent permettre une meilleure maîtrise par la collectivité des activités de la construction aéronautique.

La voie est ainsi ouverte à un véritable second souffle pour le développement de ce secteur de pointe.

Les prémices en sont déjà perceptibles puisque, voici quelques jours, les travailleurs d'Airbus ont fêté la 500^e commande.

Le succès de ces avions confirme donc les efforts déployés pour réunir toutes les conditions en vue de lancer avec succès l'A 320.

En effet, l'A 320, qui doit être équipé du moteur CFM 56-2000, est le symbole de l'opiniâtreté et des luttes des travailleurs pour la construction de ce moyen-courrier dont l'ancien pouvoir diffèra si longtemps la prise de décision positive.

C'est pourquoi votre décision, monsieur le ministre d'Etat, de produire cet avion, est à son tour un symbole : celui du changement intervenu dans ce domaine d'activité, comme dans tant d'autres.

Il en est de même pour l'ATR 42, dont vous venez d'annoncer à l'Assemblée nationale la prochaine mise en fabrication, nouvelle particulièrement réjouissante. Il ne s'agit pas, bien évidemment, d'opposer la finalité de cet appareil à celle de l'A 320, ces deux avions ayant des perspectives de développement complémentaires. Il occupera rapidement un créneau sur les plans national et international dans le développement du transport aérien régional.

Les autres aspects de votre budget, en matière d'aviation civile, sont tout aussi positifs, en ce qui concerne tant l'amélioration de la desserte aérienne Corse-continente que l'aide au développement du trafic aérien, dont la situation est préoccupante, en raison principalement, comme l'a rappelé M. le président de la commission des finances, des contraintes imposées par les Etats-Unis.

La solution des difficultés ne peut résider, à notre avis, que dans une politique commerciale diversifiée et dynamique mais rendant l'avion plus accessible aux couches modestes de la population, ainsi que dans la poursuite des investissements.

Quant au contrôle aérien, le budget pour 1982 devrait permettre une amélioration notable de la situation, tant sur le plan matériel que sur celui des personnels et de la recherche du maximum de sécurité.

La mise en place du contrôle régional de Rcims soulagera les difficultés rencontrées par les contrôleurs aériens. D'une façon globale — comme vous l'avez annoncé, monsieur le ministre d'Etat — 201 emplois seront créés. Il s'agit d'un effort important qui me semble correspondre aux besoins.

Telles sont, exposées dans le temps de parole qui m'était imparti, les quelques appréciations que porte le groupe communiste sur le projet de budget pour 1982 de l'aviation civile, qui est — c'est indéniable — en net progrès par rapport à tous ceux qui l'ont précédé. C'est la raison pour laquelle nous le voterons. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. Michel Beregovoy.

M. Michel Beregovoy. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je consacrerai mon intervention au transport ferroviaire, à sa place dans la nation et au rôle qu'il doit avoir dans le développement économique du pays. En cinq minutes, je me limiterai à souligner quelques aspects généraux et à étayer mes propos de quelques exemples.

Moyen de communication entre les peuples et les régions, vecteur du développement économique, secteur clé de l'appareil industriel, élément structurant de l'aménagement du territoire, le transport ferroviaire a toujours occupé une place déterminante dans les activités économiques et humaines, quelle que soit la fonction dominante qu'on lui assigne, qu'on lui reconnaisse ou qu'on lui reproche.

Il convient de rappeler la grande valeur de ce mode de transport : il est économe d'énergie et d'espace ; il allie la sécurité à la vitesse et au confort ; il permet aussi d'améliorer les échanges. La mise en œuvre du T.G.V. sur la nouvelle ligne qui relie Paris à Lyon, les perspectives qui en découlent, les projets annoncés et les études entreprises démontrent qu'il aborde sa seconde jeunesse avec enthousiasme.

Je tiens à rendre hommage au personnel de la S.N.C.F., à ses ouvriers, à ses employés, à ses techniciens et à ses cadres qui ont su faire de leur entreprise le meilleur réseau ferroviaire de l'Europe et du monde. Leur mérite est d'autant plus grand qu'ils ont dû faire face à des difficultés conjoncturelles, singulièrement aggravées par la politique qui fut menée au cours de ces dernières années.

Les élus socialistes ne peuvent pas demeurer silencieux sur les conséquences de cette politique, d'autant qu'il nous faut lutter aujourd'hui contre certaines attitudes inadmissibles qui consistent

à freiner la volonté de changement. Il faut rappeler ce que fut la politique des transports au cours des années précédentes. La crise a durement frappé la S.N.C.F., notamment à partir de 1976. Le taux de croissance de cette entreprise s'est mis alors à s'infléchir pour atteindre, en 1980, 2 p. 100 dans les activités « voyageurs » et un peu moins pour le transport des marchandises.

Face à cette situation et sous la pression des gouvernements précédents, la S.N.C.F. a substitué la stratégie du redéploiement des moyens à celle du développement.

Redéploiement, cela veut dire reporter sur les secteurs considérés comme rentables les investissements et les moyens et, dans le même temps, faire des économies sur les autres.

Par cette méthode, la ligne ou le secteur jugé moins rentable le devient encore moins. On diminue à nouveau les moyens. Bref, c'est le cercle infernal qui se termine par l'abandon d'un secteur d'activité ou par la fermeture d'une ligne. C'était la négation même du service public. C'était la perspective du réseau noyau, non admise officiellement à cette époque, mais vers laquelle on allait, le contrat d'entreprise en étant l'amorce. Il convenait donc de changer de politique. J'ai constaté avec plaisir la fin du rapport Guillaumat.

En 1981, le budget d'investissement de la S.N.C.F. a été amputé de 700 millions de francs sur 5 300 millions, soit plus de 13 p. 100, par suite du transfert des intérêts des emprunts contractés sur le marché financier pour la réalisation de la ligne nouvelle. Cela a entraîné un ralentissement de l'effort d'équipement de cette entreprise. Il ne faut pas que cela se reproduise en 1982 car c'est l'avenir de la S.N.C.F. qui est en jeu.

L'effort entrepris doit favoriser la relance économique voulue par le Gouvernement. Je ne citerai que l'exemple du matériel ferroviaire dont le renouvellement doit se poursuivre dans l'intérêt de tous, de ceux qui le construisent, de ceux qui l'utilisent et de ceux qui en ont la gestion.

Il me paraît indispensable que la logique qui était précédemment utilisée pour déterminer les investissements soit abandonnée non seulement par le Gouvernement — c'est déjà fait — mais aussi par les dirigeants de l'entreprise. A la rentabilité immédiate, qui était au centre de cette logique et qui aboutissait à aggraver la différence existant déjà entre quelques grands axes privilégiés et le reste du réseau, doit se substituer une autre logique qui prendra en compte l'intérêt socio-économique de la nation, l'aménagement du territoire et ses répercussions sur l'emploi, les économies d'énergie et la suppression de certaines nuisances.

J'ai dans ma région un port secondaire qui est gravement menacé : il s'agit de Dieppe. Ce port a perdu, du fait de la conteneurisation, le trafic des importations de bananes. De plus, il assure une partie du trafic transmanche : près de 1 million de voyageurs l'an passé. Il faut savoir que ce port est desservi par une ligne à voie unique, la seconde ayant été déposée dans les années soixante, et que le service des trains auto-couchettes pour le Midi de la France a été supprimé il y a cinq ou six ans, tout cela au nom d'une absence de rentabilité qui ne prenait pas en compte les éléments que je viens d'indiquer.

Dans certaines régions « enclavées » où des projets autoroutiers sont depuis longtemps dans les cartons, sans avoir de grandes chances d'en sortir pour des raisons financières, voire techniques ou écologiques, il faut étudier sérieusement la solution alternative ferroviaire, moins coûteuse, moins néfaste pour l'environnement, moins dangereuse pour l'usager, plus économique en énergie.

C'est particulièrement évident en montagne, et l'on peut citer en exemple la haute vallée de la Durance et la liaison Fos—Turin.

Réaliser une autoroute dans la partie montagneuse de cet axe international, c'est détruire irrémédiablement des sites remarquables, comme la vallée de la Clarée, c'est engager des dépenses sans proportion avec le trafic normal — sauf quelques journées « de pointe » touristique — c'est encourager l'acheminement par la route de trafics lourds, telle l'alimentation en bauxite de l'usine P.U.K. de L'Argentière-la-Bessée par semi-remorques de 35 tonnes, entre deux points pourtant reliés par une ligne ferroviaire directe. Les conséquences en sont le gaspillage de carburant, la détérioration de la chaussée, des dangers pour les autres usagers, mais une économie minime pour cette multinationale.

Une autre solution existe : c'est le doublement de la voie ferrée et son électrification, la mise en circulation de matériels plus performants, la réalisation d'une percée ferroviaire vers Turin en fond de la vallée de la Durance. Non seulement le coût de l'opération serait moindre, mais encore les pointes de trafic seraient facilement acheminées, et la relation inter-

nationale induirait de nouvelles possibilités de développement pour la haute montagne briançonnaise et de meilleures relations avec Paris.

L'aménagement est d'autant plus facile que la plate-forme pour la seconde voie existe sur soixante-dix kilomètres entre Veynes et L'Argentière-la-Bessée : les rails ont été enlevés par les Allemands pendant la guerre 1939-1945, et la S.N.C.F. a dû toucher des dommages de guerre de ce fait.

Il faut également repenser la nécessaire coordination entre le rail et la route. Elle existe dans les textes mais non sur le terrain. La politique des gouvernements précédents a livré le marché des transports à la concurrence la plus effrénée. C'était la loi de la jungle néfaste et ruineuse pour la collectivité. Il est nécessaire de favoriser le développement des transports combinés, et notamment la technique qui utilise le wagon kangourou, c'est-à-dire le transport de la remorque routière sur le wagon.

La promotion de ces transports est inscrite au budget pour 10 460 000 francs. C'est encore peu, et je suis persuadé que tout investissement dans ce domaine est à terme générateur d'économies d'énergie mais aussi d'une diminution des coûts globaux de la charge des transports.

Prenez quelques données chiffrées du budget.

Le coût des chaussées sera de 775 millions de francs contre 550 millions de francs en 1981, soit une augmentation de 41 p. 100. Ces crédits sont destinés à remettre en état les chaussées et les ouvrages d'art de 640 kilomètres de routes soit 1210 000 francs par kilomètre. Or, ces dépenses ont pour cause principale la fatigue occasionnée aux chaussées par les essieux lourds des camions. Le transport routier ne supporte pas suffisamment les charges d'infrastructures et en réalité l'Etat subventionne très largement le développement du trafic routier des marchandises.

Quels sont vos projets, monsieur le ministre d'Etat, en ce qui concerne la taxe à l'essieu ?

Les dépenses reprises dans ce projet de budget ne tiennent pas compte de celles engagées par les communes, les départements et les régions pour réparer les chaussées, améliorer le réseau, travaux qu'il est normal de faire, mais elles doivent entrer dans un bilan pour déterminer la politique des transports. Celles de l'Etat dans ce domaine dépassent encore l'effort d'investissement en faveur des transports collectifs urbains qui, pourtant, sont en hausse de 34,5 p. 100. Il convient donc de relancer les investissements afin de mieux adapter la technique ferroviaire aux besoins de la collectivité, de développer les transports combinés et d'arrêter les fermetures de lignes.

Il faut également que la S.N.C.F. adopte une politique plus volontariste et moins sélective, ce qui lui permettrait de mieux s'adapter aux besoins. Citons quelques catégories souvent oubliées : les gens modestes, les chômeurs, les militaires du contingent. Elle doit être plus présente dans les petites villes et dans les zones d'habitat rural ; sa vocation n'est pas de se limiter au transport entre grandes villes.

Elle doit développer le transport par trains avec automobiles accompagnées dont la rentabilité est évidente pour la collectivité nationale — économie de carburant, de vies humaines et d'équipements de toutes sortes — alors qu'elle ne l'est pas toujours pour l'entreprise.

En ce qui concerne les tarifications pour le trafic des marchandises, je vous fais part, monsieur le ministre d'Etat, du souhait des populations de l'Ouest de la France de conserver les réductions prévues pour certaines marchandises dans une annexe au tarif S.N.C.F., encore que cette réduction ne règle pas tout le problème et qu'il serait préférable de reconsidérer la réforme de 1962 qui a consisté à augmenter ou à réduire les distances de taxation en fonction du coût des transports.

Les conditions économiques de cette époque n'étaient pas les mêmes que celles d'aujourd'hui.

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

M. Michel Beregovoy. Il y a donc des choix à faire.

Les élus socialistes considèrent que les transports sont un domaine d'application évidente de la planification car celle-ci est le seul moyen d'y éviter l'anarchie et le gaspillage.

Cette planification est nécessaire pour le choix des infrastructures dont le coût, la durée et les effets sur le développement économique des régions interdisent les prévisions isolées et les décisions sectorielles, lesquelles ignorent les comparaisons de mode, l'intérêt des populations desservies et l'équilibre de l'espace économique.

Le 10 mai et en juin, les Français ont choisi le changement. Votre projet de budget, monsieur le ministre d'Etat, va dans ce sens et je m'en réjouis, mais il faut continuer ; il est nécessaire d'avoir une autre politique des transports et que celle-ci soit appliquée sans réserve par ceux qui en ont la charge.

Les différents moyens de transport peuvent se compléter harmoniquement. Sans planification, cela ne sera pas possible, sans volonté politique non plus.

Le plan intérimaire est en préparation. Le Gouvernement a cette volonté. J'ai donc confiance dans l'avenir de la S.N.C.F. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

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

M. Jacques Brunhes. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la contribution de l'Etat aux transports collectifs en région parisienne augmentera en 1982 de plus de 39 p. 100 par rapport à 1981. Voilà la mise en conformité des intentions avec les moyens de réalisation concrets. Quant aux investissements, ils se développeront à un rythme soutenu et permettront d'engager les prolongations de métro en banlieue qui sont les plus urgentes.

Au-delà des chiffres, nous sommes dans une période où il s'agit de redéfinir une politique nouvelle enfin conforme aux besoins de la population de la région parisienne et des travailleurs, une politique qui prenne en compte, dans toute sa dimension, la spécificité de notre région qui regroupe le quart de la population du pays.

Sur le plan de l'organisation des transports collectifs en région parisienne, la réforme, attendue mais constamment repoussée, devra notamment tenir compte des nouvelles dispositions de la décentralisation, comme le prévoit l'article 91 du projet de loi de finances. Mais nous savons que, contrairement à l'ancien pouvoir pour qui la prorogation du système n'était que prétexte à maintenir son autoritarisme, cet article répond à une volonté réelle de concertation et d'étude en vue de rendre à la région la maîtrise de l'organisation de ses transports.

Les principes adoptés au conseil des ministres du 16 septembre et qui guideront l'action du Gouvernement, répondent aux préoccupations de la population de notre région et nous nous en félicitons.

Je voudrais particulièrement insister sur la priorité à accorder aux transports en commun. Elle implique des prolongements de lignes de métro, la poursuite de la mise en place du R.E.R. et de l'interconnexion des réseaux R.E.R. et S.N.C.F. qui devraient permettre un maillage pour l'utilisation, dans les premiers temps à titre de rabattement, de certains tronçons de la ligne S.N.C.F. de grande ceinture.

Il est nécessaire de diversifier le réseau de surface et d'établir un maillage qui corresponde davantage aux besoins, notamment dans les liaisons inter-banlieues. Je vous rappelle que nous nous sommes prononcés pour la gratuité des parkings d'intérêt régional.

Il nous semble par ailleurs que la région devrait posséder la maîtrise du réseau routier avec la priorité à accorder à l'auto-route A 86, dont il convient d'obtenir le bouclage sans nuisances pour les prochaines années.

En ce qui concerne le système de tarification mis en place, la stratégie de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, visait à favoriser une urbanisation de plus en plus spéculative et ségrégative, tandis que le potentiel industriel de notre région était cassé dans le cadre du redéploiement capitaliste. De ce fait, la distance et la durée des déplacements entre le domicile et le travail ou entre le domicile et le centre urbain n'ont cessé de croître, tandis qu'augmentait le prix des litres de transports.

Un nombre non négligeable de travailleurs vient même quotidiennement de villes fort éloignées de Paris. Il faut trouver une solution positive à leur problème car ils ne bénéficient pas de la carte hebdomadaire de transport délivrée par la S.N.C.F. à un tarif avantageux aux seuls travailleurs domiciliés à moins de 75 kilomètres de Paris.

Ainsi, paradoxalement d'un point de vue social, ceux qui ont les conditions de vie les plus modestes, rejetés, éloignés vers la périphérie, contraints à se déplacer à cause d'une politique dont ils ne sont pas responsables, se trouvent aussi être ceux à qui l'on demande l'effort financier le plus important. Sur le plan des coûts du transport, il est urgent que des mesures concrètes soient prises en vue d'incorporer, comme le souhaite le Gouvernement, les coûts du déplacement entre le domicile et le travail dans les coûts de production de l'entreprise.

Des réflexions sont en cours. Il convient selon nous de tendre à la prise en charge de la carte orange par l'employeur, ce qui réglerait du même coup le scandale de la prime de transport maintenu depuis 10 ans à 23 francs.

D'autre part, l'extension de la carte orange à toute l'Ile-de-France, la révision de la tarification et le découpage des zones s'imposent. Une première mesure significative pour laquelle la population de ma circonscription est particulièrement attentive,

serait la suppression de la surtarification à Gennevilliers, mais aussi à Saint-Denis et à Créteil. Cette surtarification est une mesure parfaitement discriminatoire dont les effets sont particulièrement ressentis par les usagers modestes des banlieues.

Enfin, nous voulons une politique démocratique, qui assure à la fois le pouvoir régional, la participation des collectivités locales, la consultation des travailleurs et des usagers, l'autonomie des entreprises de transports.

C'est la voie qui a été choisie par le Gouvernement pour résoudre un des problèmes les plus sensibles de la vie des habitants de notre région.

Le groupe communiste s'en félicite. Il votera votre budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

M. Alain Richard. Comme l'année dernière, je limiterai mon intervention à un problème qui ne retient généralement pas l'attention lors des débats politiques, mais qui concerne dix millions de Français : c'est le problème des banlieues, problème qui devrait être au centre de nos préoccupations quand nous examinons le budget des transports.

La question fondamentale, qui se pose à ce sujet, concerne l'évolution du système de financement des transports en commun. Aujourd'hui, pour les investissements, c'est un système de financement local, avec des subventions de l'Etat fort inégalement réparties selon le type d'investissement et l'agglomération concernée. Paris et l'Île-de-France sont ainsi mieux traitées que les grandes villes de province, elles-mêmes mieux loties que les villes moyennes. Cette hiérarchie n'est probablement plus justifiée.

Les frais de fonctionnement sont aussi en partie couverts par les collectivités locales ; il y a bien un versement des employeurs, mais il n'est pas perçu dans toutes les localités et il est fonction du montant du salaire versé et non pas du coût des transports. Le système de financement actuel est donc inégalitaire et fort peu satisfaisant.

J'en préconise un autre depuis plusieurs années qui assurerait une certaine régularité de la contribution publique : il s'agirait d'instituer un précompte sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Ce système a une justification économique : la collectivité reçoit des ressources fiscales accrues du fait du renchérissement des coûts de l'énergie. Il serait donc normal qu'une partie de ces ressources servent à financer les investissements dans le secteur des transports en commun, car ce sont des investissements qui permettent d'économiser de l'énergie.

Quant aux dépenses de fonctionnement, elles devraient être prises en charge par les entreprises d'après leur montant réel. Une contribution proportionnelle aux salaires n'a pas de justification et elle est au surplus contraire dans son principe à la politique suivie par le Gouvernement en matière de cotisations sociales.

Je voudrais maintenant poser quelques questions qui intéressent plus particulièrement l'Île-de-France.

D'abord, monsieur le ministre d'Etat, quelles infrastructures nouvelles comptez-vous réaliser en 1982 et 1983 ? Je pense, par exemple, au prolongement des lignes urbaines de métro et à la réalisation de la ligne de Cergy et de la ligne Ermont—Invalides, cette dernière intéressant plus d'un million d'usagers dans le nord et le nord-ouest de Paris.

Ne croyez-vous pas qu'il serait utile de réunir les lignes de la petite et de la grande ceinture, axes de transport aujourd'hui inutilisées et qui peuvent se révéler fort commodes pour un grand nombre d'usagers de la banlieue ? Dans quel délai cette réouverture pourrait-elle se faire ?

Pour le réseau routier, c'est le caractère mixte du financement — partie par la région et partie par l'Etat — et dans des proportions variables, qui complique et retarde les prises de décision.

Tout le système routier principal de l'Île-de-France est maintenant soumis à un système de financement mixte région-État, avec des clés de financement qui sont d'ailleurs différentes suivant les catégories de routes, certaines étant financées à 55 p. 100 par l'Etat et à 45 p. 100 par la région, d'autres à 30 p. 100 par l'Etat et à 70 p. 100 par la région. Il est évident que l'intérêt de l'Etat est d'essayer de faire passer certaines routes de la catégorie où il prend 55 p. 100 à sa charge à celles où il ne paie que 30 p. 100, et il ne s'en fait pas faute. Ce mécanisme a pour conséquence, entre autres, de retarder considérablement la réalisation d'une liaison rocade qui, relativement, n'est pas très coûteuse, la liaison Pontoise—Beaumont-sur-Oise qui permettrait de relier l'autoroute A 13 à l'autoroute A 1, liaison sur laquelle le trafic poids-lourds est évidemment très important et qui se fait aujourd'hui par de toutes petites routes.

A bien moindres frais qu'avec la A 87, on assurerait ainsi un contournement de la région parisienne pour tout ce trafic poids-lourds.

Je vous poserai, enfin, quelques questions générales sur la politique d'aide aux transports publics.

La carte orange, d'abord, dont les zones doivent être étendues. Et puis, comme le disait notre collègue Brunhes à l'instant, il faut procéder à un « lissage » des limites des zones de cartes oranges, car elles sont aujourd'hui fort différentes selon les directions.

Pour les usagers qui habitent la très grande banlieue, au-delà de la limite des soixante-quinze kilomètres — et qui se rendent pourtant quotidiennement à Paris, les coûts sont actuellement prohibitifs. Quelles initiatives entendez-vous prendre pour trouver une solution acceptable ?

Aidez-vous la recherche et l'innovation pour les transports de banlieue à banlieue ? Aujourd'hui, les transports de banlieue à banlieue ne répondent plus aux besoins, parce qu'ils ont été conçus pour d'autres types de banlieue, pour d'autres densités de population et d'autres types de trafic.

Comme on a pensé les transports des agglomérations moyennes de 300 000 à 1 million d'habitants, on devrait envisager de nouvelles techniques, en particulier l'adaptation de la notion de transport en site propre pour les transports de banlieue à banlieue.

Vous connaissez aussi, monsieur le ministre, le phénomène de « rurbanisation », c'est-à-dire l'existence des zones rurales à proximité de grands centres, en raison de la multiplication des nouveaux hameaux, des groupes pavillonnaires qui regroupent une population importante. Cette situation appelle des moyens de transports tout à fait spécifiques. Un programme particulier d'aide aux collectivités locales est nécessaire dans ce domaine.

Je n'ai pas besoin de souligner devant vous, monsieur le ministre, l'importance des transports dans la vie quotidienne de très nombreux Français. Il faut mener une politique d'investissement, qui ne sera guère coûteuse si on la compare au prix des grandes infrastructures, mais qui manifesterait l'intérêt des pouvoirs publics pour la vie quotidienne de l'usager. Je pense aux aménagements de gares, aux aménagements de sorties propres à limiter le trajet pédestre, au remplacement des matériels roulants les plus anciens, en particulier sur les lignes de banlieue, à la présence des agents qui donnent des renseignements et renforcent la sécurité dans les lieux de transports.

Et puis, sans vouloir blesser personne, j'indique que de très grands progrès peuvent encore être accomplis par la S.N.C.F. dans ses relations avec les collectivités locales. Les contacts et la coopération, a fortiori les partages financiers pour les opérations d'infrastructures légères entre la S.N.C.F. et les collectivités locales sont, comme on ôit dans le langage administratif que je pratiquais avant d'être parlementaire, aisément perfectibles.

Enfin, je souhaite monsieur le ministre, que vous manifestiez la volonté de changement et de démocratisation dans la gestion de votre ministère en améliorant et en renforçant — comme sont en train de le faire de nombreux ministères — les relations avec les associations d'usagers. On ne pourra pas aller aussi vite que dans le domaine du logement avec les conventions collectives prévues par le Gouvernement, mais la reconnaissance de la représentativité des associations d'usagers, de leur capacité à fournir une information vraie, peut favoriser considérablement l'adaptation de la politique que vous menez au niveau du détail.

Je crois que, dans l'organisation même de votre ministère, dans le comportement de ses services extérieurs, une véritable volonté de dialogue avec l'usager irait dans le sens que nous avons choisi ensemble, celui du changement qui va vers l'autogestion. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Alex Raymond. Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, depuis neuf ans j'interviens à cette tribune pour défendre l'aviation civile.

En cette année 1981, j'ai noté une hausse des crédits de l'aviation civile et de la météorologie, mais nous ne pouvons méconnaître le fait que le transport aérien étant en crise, il y a forcément des répercussions sur ses activités.

La plupart des grands transporteurs aériens internationaux connaissent un lourd déficit, voire une situation financière désespérée.

Nous pouvons affirmer que ces difficultés sont essentiellement dues à la crise économique mondiale qui a, depuis deux ans, conduit à une quasi-stagnation du trafic aérien, plaçant ainsi en situation de surcapacité toutes les compagnies qui s'étaient équipées pour un développement significatif ; à l'augmentation des coûts due à l'évolution du prix du carburateur qui a plus que triplé en trois ans ; à la déréglementation des tarifs aériens

imposée par quelques Etats, notamment les U.S.A., déréglementation qui a conduit à une concurrence excessive, à la désorganisation des marchés et à une sorte d'anarchie tarifaire.

Tout comptable comprendra facilement que, du fait du pétrole, les coûts s'accroissent considérablement, l'anarchie tarifaire et les remplissages insuffisants dus à la surecapacité empêchent l'adaptation des recettes aux prix de revient. C'est pourquoi les compagnies aériennes ont ralenti leurs achats d'avions. Toutefois, le projet de l'association internationale des transports aériens tendant à la recoordination tarifaire multilatérale pour enrayer la désorganisation des marchés, tout en maintenant un niveau de concurrence suffisamment stimulant, peut permettre d'espérer que 1982 verra l'amorce du retour à une situation tarifaire mieux coordonnée et plus en rapport avec les coûts.

Ainsi, les compagnies pourraient retrouver une économie saine et une relance des achats de matériels pourrait alors apparaître.

Malgré ce passage difficile, notre compagnie nationale Air France s'est relativement bien comportée. Elle est restée la seule parmi les grandes compagnies européennes à être très légèrement bénéficiaire en 1980, et cela sans vendre de matériel pour « boucler », comme l'ont fait certaines.

Compte tenu de la hausse du dollar, de l'évolution des taux d'intérêt, des pertes considérables causées par la fermeture des marchés iraniens et irakiens, compte tenu de l'effondrement du trafic au Liban et du blocage des recettes effectué par un certain pays, son déficit qui avoisinera, en 1981, 2,5 p. 100 du chiffre d'affaires — et nous l'avions d'ailleurs prévu l'an dernier — sera proportionnellement l'un des plus faibles du transport aérien. Nous pouvons donc espérer que 1982 verra l'amorce d'un redressement.

En ce qui concerne l'équipement des compagnies en appareils, il avait été annoncé — et vous y avez fait allusion, monsieur le ministre — que pour pallier le retard pris par les gouvernements précédents, Air France envisageait d'acheter des Boeing 737. Nous nous étions élevés à l'époque contre cette « obligation ». Mais, aujourd'hui, compte tenu de la situation, nous espérons bien que la société nationale ne sera pas acculée à une telle contrainte.

En outre, l'Etat devrait apporter dans cette opération une aide importante qui ne correspondrait nullement aux 2 à 3 p. 100 d'accroissement en volume de l'activité globale de notre compagnie nationale. Alors, que faire ?

Où en est le programme de l'Airbus A 320 ?

Le 27 octobre dernier, j'ai pris plaisir à entendre notre excellent collègue M. Labbé — et je vous demande de bien vouloir m'excuser de citer un absent — demander, en commission de la production et des échanges, où en était le programme de l'Airbus A 320 et s'étonner de ce qu'il ne soit pas encore lancé. Je rappellerai pour les profanes que ce type d'avion nouveau avait été annoncé par tous les chefs de gouvernement à partir de 1975. Cette remarque n'est qu'une simple réminiscence historique, mais je suis tout de même étonné, monsieur le ministre, qu'en 1981 nous en soyons encore là.

Certes, j'ai noté vos déclarations faisant état de perspectives commerciales favorables, de participations étrangères à envisager avec optimisme, de réticences des compagnies en raison de la conjoncture. Mais, depuis des années, nous entendons de telles déclarations, et cela me gêne de les entendre à nouveau aujourd'hui.

Mais la situation actuelle du transport aérien ne saurait s'éterniser. Une amélioration se fera bien jour à un moment ou à un autre. Dans ces conditions, ne pourrait-on pas prendre quelques risques ? Il faut savoir oser dans la vie, et ce n'est pas vous, monsieur le ministre, qui me démentirez.

Ne faudra-t-il pas être prêt pour le moment où les choses iront mieux ? Alors, à quand la décision ?

Je sais bien qu'il y a aussi une question de moteur. Mais tous ici, membres de la majorité d'aujourd'hui comme de celle d'hier, nous avions vanté les mérites et les qualités du CFM 56. Alors quoi, en cette fin d'année 1981, serions-nous tentés de penser qu'il faut un autre moteur, que celui-ci n'est plus apte à assurer l'avenir ? Oh, certes, nous ne sommes pas opposés à une technologie sans cesse en développement et si un autre moteur plus perfectionné, plus moderne, plus performant est possible, nous l'accepterions. Mais, en attendant, pourquoi ne pas lancer l'Airbus A 320 avec le CFM 56 ? Cela nous permettrait d'être prêts au moment voulu, et nous éviterions ainsi de perdre encore du temps.

Il faudra bien, un jour prochain, monsieur le ministre d'Etat, apporter une réponse à ce double problème des moteurs et des cellules.

Et, puisque nous en sommes aux programmes, j'ai enregistré avec une grande satisfaction, monsieur le ministre, l'annonce du lancement de l'ATR 42. Nous nous réjouissons tous de cette

décision. C'est en effet un avion de transport régional qui s'inscrit dans un créneau intéressant et dont la réalisation, j'en suis persuadé, sera menée à bien par la S.N.I.A.S. Cet appareil répond parfaitement aux exigences des liaisons interrégionales, et il pourra fort bien compenser la perte de trafic intérieur qu'entraînera peut-être l'exploitation et le développement du T.G.V. dans certaines régions de notre pays.

J'ajoute qu'en ma qualité de président de conseil régional, j'étais prêt à soumettre à l'assemblée régionale de Midi-Pyrénées un projet de participation dans ce programme.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Alex Raymond. Je n'aurai peut-être pas à effectuer cette démarche, mais je reste prêt à étudier les modalités éventuelles de notre participation. Quoi qu'il en soit, nous aimerions, monsieur le ministre, connaître la répartition prévue entre l'Etat et les participants.

Pour ce qui concerne la météorologie, le projet de budget pour 1982, comparé aux budgets des années précédentes, est un bon budget.

En effet, on avait l'habitude d'assister à la reconduction systématique, d'année en année, des crédits de fonctionnement et des crédits d'équipement, et cela, au mépris des contraintes résultant de l'érosion monétaire.

Ainsi, on a abouti à une stagnation sinon à une détérioration d'un service qui devrait être en plein essor, compte tenu des sollicitations dont il fait l'objet de la part de tous les secteurs de la vie économique. Aussi le Gouvernement a-t-il eu le souci de développer les opérations d'assistance météorologique, et cette intervention se traduit notamment par une augmentation des dépenses consacrées à la prévention et à la lutte contre les incendies de forêts, à l'attribution de nouveaux crédits au bénéfice de l'opération Grand Sud-Ouest, des économies d'énergie, de l'utilisation du rayonnement solaire, etc.

En matière de personnels, aux 55 créations d'emplois décidées après le 10 mai vient s'ajouter, pour 1982, un nouveau contingent de 99 emplois — 20 ingénieurs des travaux et 79 techniciens. Ces dernières décisions sont sans commune mesure avec les décisions prises antérieurement : deux créations de postes au C.N.I.T.S. en 1981.

Le taux des indemnités versées aux personnels de la météorologie est majoré de 12 p. 100.

Les dépenses ordinaires, qui étaient de 87,6 millions de francs en 1981, passent à 104,9 millions en 1982.

Les dépenses en capital, qu'il s'agisse des autorisations de programme ou des crédits de paiement, voient leur montant très sensiblement accru.

Toutefois, un effort supplémentaire devrait être consenti en 1982 en faveur des équipements techniques traditionnels — radar, stations automatiques, équipements instrumentaux, équipements de transmissions — et, à cet égard, les 9,3 millions de francs de crédits de paiement disponibles pour ces opérations, paraissent nettement insuffisants. Ainsi, les importants moyens de calcul dont dispose la météorologie risquent, à la limite, de ne plus pouvoir être alimentés en données d'observation.

Par ailleurs, il serait peut-être souhaitable que la lourde contribution — toute proportion gardée — de la météorologie au financement du lanceur Ariane soit allégée, sinon supprimée, alors qu'en 1982 elle sera portée à 4,4 millions de francs, contre 3,9 millions en 1981.

Pour en terminer, monsieur le ministre, je vous poserai deux questions.

La première concerne la situation des navigants techniques en chômage. Je sais que vous êtes intervenu et que vous vous penchez sur cette question. Mais nous aimerions savoir où en sont vos démarches en vue de trouver une solution à ce délicat problème.

La seconde concerne le problème de la navigation aérienne. Je n'entends pas développer ici cette question importante et complexe. Mais j'aimerais savoir si vous pensez que le centre de contrôle de Reims pourra fonctionner en novembre 1982 dans de bonnes conditions, et notamment si les personnes qualifiées pourront y être affectées. Par ailleurs, pourriez-vous faire le point sur les revendications déjà anciennes des contrôleurs aériens. Ces derniers estiment, à la lecture de votre projet de budget, qu'il n'existe pas une volonté politique de considérer la navigation aérienne comme un service public.

Sous le bénéfice de ces remarques, monsieur le ministre d'Etat, le groupe socialiste votera votre projet de budget. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Mesdames, messieurs les députés, après avoir écouté avec beaucoup d'attention

les différents intervenants qui se sont exprimés au nom des divers groupes de l'Assemblée, je me limiterai à quelques remarques.

J'ai entendu, dans toutes ces interventions, exprimer des préoccupations et des questions, voire des réserves, mais — et je me plais à le constater — peu de véritables critiques.

Il n'est donc pas excessif d'affirmer que ce projet de budget que j'ai eu l'honneur de vous présenter a reçu un accueil très largement favorable, et je ne puis que m'en réjouir.

Que cet accueil ait été favorable de la part de la majorité de cette assemblée est évidemment naturel, même si, comme c'est son rôle, elle a exprimé des interrogations et posé des questions sur lesquelles je vais revenir. Mais le fait que l'accueil ait également été favorable, dans une certaine mesure, de la part de l'opposition, voilà qui souligne la difficulté dans laquelle elle se trouve...

M. Emmanuel Hamel. Cela montre simplement que nous sommes courtois et objectifs, monsieur le ministre.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Puisque vous êtes objectifs, vous confirmez par votre propos que ce budget est un bon budget.

M. Emmanuel Hamel. Il y a de bonnes choses !

M. Dominique Taddei. C'est vrai ! M. Hamel est objectif !

M. Emmanuel Hamel. Mais il y a aussi des sujets de préoccupation.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. L'opposition a tempéré son propos en affirmant que, en définitive, je me contenterais de poursuivre l'excellente politique du gouvernement précédent, en ne la trahissant que sur quelques points.

Cette affirmation est toutefois contradictoire avec le fait de me demander — n'est-ce pas monsieur Hamel ? — d'entreprendre ce que mes prédécesseurs n'ont pas fait.

M. Emmanuel Hamel. Je raisonne en citoyen, sans commandes de parti.

L'an dernier, j'ai critiqué le projet de budget. C'est dans ma nature.

M. le président. Monsieur Hamel, n'interrompez pas M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'y reviendrai à propos de la liaison Rhin—Rhône.

S'il faut parler de l'héritage et de l'« excellente » politique précédente, parlons-en !

Parlons de la S.N.C.F., par exemple. Si elle a obtenu des réalisations techniques remarquables, elle a été placée, du fait de la politique précédente, dans des difficultés absolument inextricables. Cette politique a consisté à réduire systématiquement les activités et les effectifs, au nom de la recherche de l'équilibre financier et de la rentabilité. Au bout du compte, elle a eu pour résultat la perte de trafic et l'aggravation des déséquilibres et de la situation financière. Cela a été une véritable politique peau de chagrin !

C'est cette politique-là, et non pas celle que le Gouvernement défend aujourd'hui, qui a fait du mal à la S. N. C. F., qu'elle avait transformée en un instrument d'un centralisme autoritaire, pour reprendre une expression qu'un orateur a employée à cette tribune.

Parlons aussi de la politique autoroutière. S'il est vrai que des kilomètres d'autoroutes ont été réalisés, ils l'ont été dans des conditions financières extrêmement difficiles, que j'ai déjà évoquées tout à l'heure.

On pourrait encore parler des voies navigables et de l'état désastreux — le mot n'est pas excessif — dans lequel se trouve un grand nombre d'entre elles, avec les écluses qui tombent en ruine, des berges qui s'écroulent, sans parler des retards en matière d'investissements...

M. Emmanuel Hamel. C'est vrai !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... et du délabrement du matériel. Je n'insiste pas.

Je pourrais encore parler des restrictions d'investissement qui avaient été décidées et déjà opérées en matière de transport collectif urbain et de trafic ferroviaire.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Vous n'avez tout de même pas trouvé un champ de ruines !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Non, certes. Mais s'il est vrai que certaines infrastructures ont été réalisées, elles comportent des déséquilibres, des insuffisances...

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Nous verrons si vous faites mieux !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... et aussi les carences que je viens de souligner. Leurs objectifs, en définitive, ne répondaient pas du tout à l'intérêt du pays.

Je me devais de souligner la lourdeur de l'héritage dans un grand nombre de domaines, ce qui ne m'empêche pas de reconnaître, dans tel ou tel cas, ce qui a été fait.

M. Emmanuel Hamel. Comme nous le faisons nous-mêmes !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cela n'est pas incompatible.

Le mérite du projet de budget pour 1982 et de la politique qui vous est proposée est d'opérer précisément une réorientation, par rapport à la politique passée, en ce qui concerne ses axes et ses objectifs fondamentaux, par la mise en œuvre des moyens décidés que j'ai déjà exposés.

Les orateurs de la majorité m'ont demandé d'avancer dans la mise en œuvre de cette politique et de résoudre certains problèmes. Je serai clair sur ce point.

Le pays a adopté, au printemps dernier, des orientations politiques nouvelles qui ont été présentées par le candidat qui est devenu Président de la République.

Je me suis engagé à appliquer cette politique nouvelle, à mettre en œuvre ses orientations dans le cadre des responsabilités et des prérogatives qui sont les miennes, comme ministre des transports, en ce qui concerne aussi bien les objectifs que les moyens de les atteindre et le rythme de leur réalisation.

Je suis déterminé à être fidèle aux engagements que j'ai pris. Croyez bien que je serai toujours au premier rang pour faire avancer dans le bon sens, et le plus rapidement possible, le changement nécessaire.

Dans cet esprit, je comprends tout à fait les préoccupations qui ont été exprimées à cette tribune, les besoins qui ont été présentés et l'appel qui a été fait à développer tous les efforts possibles et nécessaires pour avancer dans la solution des problèmes.

Je limiterai mes réponses aux questions essentielles, me réservant de répondre par les moyens appropriés à toutes celles qui m'ont été posées.

S'agissant de la S.N.C.F., si la nécessité d'améliorer les liaisons rapides n'a pas été discutée, des questions m'ont été posées concernant ce que l'on appelle les petites lignes, les réseaux départementaux ou régionaux. A cet égard, chacun en conviendra, le Gouvernement a pris une décision importante en annonçant l'arrêt de la politique précédente de fermeture systématique de liaisons au nom d'une rentabilité financière selon moi à courte vue.

Il convient maintenant de procéder à un réexamen de la situation région par région, département par département. La décision ne doit pas être imposée d'en haut, mais prise en concertation étroite avec les élus concernés, régionaux et départementaux, qui connaissent bien les problèmes. Notre souci est que cette concertation soit conduite dans l'esprit qui anime la politique du Gouvernement, c'est-à-dire donner au rail la place qui doit être la sienne, une place qui réponde aux impératifs que j'ai évoqués dans mon exposé et qui corresponde aux besoins du pays.

Le réexamen qui doit intervenir s'inspirera étroitement du projet de loi de décentralisation en cours de discussion devant le Parlement et qui doit faire une place nouvelle au département et à la région dans la répartition des compétences, y compris en matière de transport, avec, bien sûr, les moyens correspondants.

Les rapports entre la S.N.C.F. et les élus des régions et des départements ne sont pas bons parce que, jusqu'à présent, les décisions venaient d'en haut et que les élus ne se sentaient pas concernés. Il faut modifier cette situation, instaurer un nouveau type de rapports en définissant une nouvelle répartition des responsabilités et des moyens. C'est le sens de l'action que je conduis dans ce domaine et qui est naturellement en liaison étroite avec le projet gouvernemental d'ensemble concernant la décentralisation.

A propos de la politique autoroutière et routière, M. Gaillard m'a demandé si nous comptons réaliser d'autres autoroutes. Dans ce domaine, des besoins demeurent, qu'il faudra satisfaire. Je ferai plaisir à certains dans cette assemblée en reconnaissant qu'il reste moins d'autoroutes à construire qu'il n'y en a déjà de construites.

Mon souci, respectueux en cela des orientations du Président de la République, est de faire en sorte qu'il soit répondu dans chaque cas aux besoins qui existent de la manière la mieux appropriée et au coût le moins élevé possible. On peut donc envisager, selon le cas, une autoroute ou une voie rapide.

C'est déjà poser là le problème d'une nécessaire révision du système. Faute de pouvoir aller vite dans le cadre des dotations budgétaires, on a choisi le recours à l'emprunt, c'est-à-dire l'autoroute et le péage, même si les coûts sont plus élevés pour la collectivité et si le trafic ne le justifie pas. Il y a donc un gâchis de moyens matériels qui est préjudiciable.

Nous le voyons, il faut définir une nouvelle politique routière, de nouvelles structures de gestion, une nouvelle politique d'investissement. C'est précisément l'objet de la mission d'études qui est confiée à une personnalité. Elle portera sur l'ensemble de ces points et sur les moyens de financement de cette politique.

En ce qui concerne les péages, quel ministre ne serait pas heureux d'annoncer à cette tribune que les péages sont supprimés ? Mais nous nous trouvons devant une situation qu'il faut bien affronter. Elle se caractérise par un montant de péage élevé — environ 5 milliards par an — et par des charges d'emprunt extrêmement lourdes. Nous devons faire face à cette situation, sans pour autant nous y résigner.

La course échevelée à l'augmentation des péages dans laquelle on s'était engagé conduisait à mettre en cause l'utilité, le rôle économique et social, la fonction même de l'autoroute. La recherche d'une harmonisation des péages, qui n'est pas l'aspect le plus difficile du problème, devra passer par une maîtrise de l'évolution permettant un abaissement du coût réel au long des années. C'est cette orientation qui nous permet de conserver le principe de la suppression à terme des péages, à condition d'en créer les conditions matérielles. Ce sera l'un des objets de l'étude qui a été entreprise que de préparer cette évolution.

Croyez bien que j'entends faire en sorte que nous puissions avancer dans cette politique avec la détermination nécessaire, de façon à résoudre les problèmes concrets qui se posent, à permettre à l'autoroute de jouer son rôle, à alléger les coûts autant que faire se peut et à répondre aux soucis de progrès social qui ont été exprimés à cette tribune.

Dans le même temps, un effort nouveau s'impose en faveur des routes, et notamment des rocadés, car il y a un retard considérable. Il n'est pas question d'abandonner l'investissement routier. Ce serait tout simplement ridicule, étant donné l'importance des besoins. Il faut au contraire poursuivre dans ce domaine un effort important.

Des questions m'ont été posées sur le plan routier breton. Initialement, ce plan visait à l'aménagement à deux fois deux voies des axes nord, Rennes—Brest et sud, Nantes—Brest, par Quimper et à l'amélioration de l'axe central par Loudéac. Par la suite, différentes opérations ont été demandées sur des voies moins importantes, ce qui a quelque peu contrarié l'aménagement rapide des axes nord et sud. Le plan routier breton sera achevé dans le cadre du Plan intérimaire et du VIII^e Plan. Dès 1982, 350 millions de francs de crédits seront inscrits en sa faveur, essentiellement pour combler les lacunes encore existantes sur les axes nord et sud et sur l'axe central.

Le même intervenant s'est inquiété de la liaison transmanche. Différents projets existent et nous les examinerons en liaison avec les Britanniques. La décision ne sera prise qu'après une étude sérieuse de tous les aspects du problème.

A propos des transports collectifs urbains, je pense qu'il n'est pas très sérieux de prétendre que le prolongement du métro vers Bobigny et Villejuif était déjà décidé et qu'il n'y a rien de changé à cet égard. Je sais pertinemment, en effet, que la réalisation de ces liaisons n'était pas sûre. Je puis vous assurer que les inscrits dans le projet de budget pour 1982 vont déjà largement au-delà de ce qui était prévu précédemment en matière d'investissements.

Je ne parle pas de la situation qui existe en province où on a assisté au cours des dernières années à une régression continue des moyens de transport collectifs urbains et interurbains. J'ai pu le vérifier il y a quelques jours dans l'Allier.

Evidemment, le grand problème est celui du financement. C'est, il est vrai, la question fondamentale. Toute une série de propositions sont avancées que l'on a rappelées à cette tribune. Je m'en suis entretenu avec les responsables du G. A. R. T., qui réunit les représentants des collectivités locales et des organismes chargés des différents systèmes de transport urbain.

L'extension du versement transport, dont j'ai parlé tout à l'heure, est la question la plus urgente et je comprends que cette revendication soit présentée. Il faudra l'examiner rapidement.

S'agissant plus spécialement de la région parisienne, différentes questions ont été soulevées, et notamment celle de l'extension du périmètre de la carte orange, ou celle des travailleurs parisiens qui habitent à plus de soixante-quinze kilomètres de leur lieu de travail.

Plus généralement, c'est le problème de tout le système de financement tel qu'il existe qui a été posé. Le système repose, d'une part, sur le versement transport et, d'autre part, sur la prime de transport qui est presque une relique tellement son montant est symbolique et ne correspond plus du tout aux besoins d'aujourd'hui.

Je partage tout à fait les préoccupations qui ont été exprimées à cette tribune. La nécessité de prendre en compte toutes ces

propositions est réelle. Il importe de procéder à une étude attentive qui débouche sur des solutions rapides, car les problèmes sont vraiment urgents.

Je partage également l'idée qu'il faut essayer de définir des mécanismes plus incitatifs à la fois pour le développement des transports collectifs et pour un meilleur rapprochement du lieu de travail et du domicile.

De ce point de vue, le mécanisme du versement-transport apparaît plutôt neutre et il ne répond pas à ses objectifs précis.

Je partage également l'opinion selon laquelle le coût du transport du domicile au lieu de travail devrait être intégré aux coûts de production. On parle toujours de coûts, de rentabilité. Pourquoi alors ne pas tenir compte du fait que les conditions dans lesquelles les salariés se déplacent pour se rendre à leur lieu de travail influent sur leur façon de travailler, sur les résultats de leur travail, donc sur la rentabilité des entreprises ? Il faut savoir élargir la notion de rentabilité, en y intégrant des aspects sociaux qui sont importants. Cet élargissement devrait faire l'objet d'une réflexion qui devra aboutir suffisamment rapidement à des décisions.

Les liaisons de banlieue à banlieue, dont a parlé M. Alain Richard, sont, c'est vrai, très mal assurées en région parisienne. On déplore de ce point de vue un retard considérable. Des solutions peuvent être apportées : nous pourrions, par exemple, recourir à ce fameux tramway au sujet duquel j'ai signé une convention il y a vingt-quatre heures. Nous pourrions aussi rouvrir des lignes transversales qui peuvent jouer à nouveau un rôle utile, ou même en ouvrir ou en prolonger d'autres. Le problème existe. Il doit être pris en considération dans la politique qui sera définie. Je n'énumérerai pas les lignes concernées car j'irai alors à l'encontre de ma préoccupation de régler ce problème en concertation prochaine avec les élus régionaux et locaux ainsi qu'avec l'entreprise concernée.

La liaison Ermont—Invalides a été définie cette année comme une priorité. C'est définitif puisqu'elle a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Les obstacles sont levés. Il y a maintenant accord et nous allons pouvoir entrer dans la phase de réalisation. Tel est, en tout cas, mon objectif.

J'en arrive aux voies navigables. Le canal Rhin—Rhône est une grande affaire qui suscite...

M. Emmanuel Hamel. Un grand espoir !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... les passions. Ce seul fait montre précisément qu'il s'agit d'une grande affaire. Elle doit être replacée dans le cadre général dont j'ai déjà parlé tout à l'heure.

Il s'agit d'un investissement très important, puisque son coût, estimé en francs 1981, s'élève à environ 10 milliards de francs. L'opération a été déclarée d'utilité publique le 29 juin 1978 et le Parlement a adopté, le 4 janvier 1980, la loi permettant de concéder l'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône. Il n'est donc pas question de revenir sur son intérêt.

Mais avant de lancer cette opération, il est nécessaire de déterminer son rang de priorité dans le cadre du futur schéma directeur des voies navigables ainsi que les moyens de son financement et, par suite, l'échéancier de sa réalisation. Cet examen sera fait en pleine concertation avec les régions et les collectivités locales.

J'ai dit tout à l'heure que si nous n'avions pu dégager de crédits pour 1982 en vue de la réalisation de cette opération, c'était tout simplement parce que nous avons préféré concentrer nos efforts sur des actions significatives plutôt que de les disperser en attendant d'avoir précisément défini ce que nous devons faire.

M. Emmanuel Hamel. Vous croyez donc à l'intérêt national du projet, monsieur le ministre d'Etat ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En effet ! Il est une des opérations qui devront être réalisées dans l'avenir, étant entendu qu'il convient de définir soigneusement, dans le cadre d'un schéma directeur, les priorités, les moyens à mettre en œuvre et l'échéancier.

M. Emmanuel Hamel. Votre réponse ministérielle est importante !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Puisque ce schéma directeur fera partie du VIII^e Plan, il est évident que l'Assemblée nationale comme le Sénat seront appelés à en discuter puis à prendre leur décision.

J'ajoute que, s'agissant du problème des financements européens, des investigations peuvent être poursuivies. Ce problème est difficile car le budget européen a ses limites et, dès lors que l'on se propose de l'élargir, se posent de nombreuses questions.

Si on s'engage dans cette voie, il y aura inévitablement de nombreux projets pour lesquels un financement sera demandé à l'échelle européenne.

Il faut donc procéder à un juste examen avant d'avancer en ce domaine.

Les problèmes fiscaux des transporteurs routiers ont été évoqués. Ces problèmes, complexes, sont liés. Il faut donc essayer de les résoudre dans leur ensemble. C'est ce à quoi je me suis engagé.

Les problèmes fiscaux auxquels certains d'entre vous ont fait allusion sont nombreux. Certains touchent à la fixation des prix. Nous avons la volonté de maintenir et même d'étendre la tarification routière obligatoire. Certains sont relatifs aux structures existantes génératrices d'inégalités. D'autres enfin sont liés à des problèmes sociaux que j'ai déjà mentionnés. En ces domaines, nous avons là aussi la volonté d'avancer.

Pour ce qui concerne l'aéronautique, monsieur Raymond, je m'étonne quelque peu de votre étonnement à propos de la date de lancement de l'A 320. En effet, vous ne pouvez ignorer les problèmes que pose un tel lancement. Nous ne sommes pas les seuls dans cette affaire. Nous avons quatre partenaires — il est possible que nous en ayons d'autres dans l'avenir — ; nous ne pouvons donc pas décider seuls. Et je ne parle que de l'avion ! Pour le moteur nous avons également plusieurs partenaires. Il y a aussi des clients à trouver, des commandes à obtenir. Car il ne s'agit évidemment pas de lancer un avion qui ne sera pas vendu. L'opération doit être sérieuse, elle doit s'équilibrer. Non seulement elle doit procurer des activités, des emplois, mais elle doit se dérouler dans des conditions financières acceptables. Le moteur qui doit équiper l'A 320 doit être accepté par les compagnies, sinon ce sera l'échec.

J'ajoute qu'il n'y a pas de retard, bien au contraire.

À l'échelle mondiale, plusieurs projets ont été avancés. Or Airbus continue de bénéficier d'une avance certaine et il est le mieux placé pour s'installer dans notre créneau. Toutes les études nécessaires sont réalisées et les discussions avec les différents partenaires, avec les compagnies, se déroulent à tous les niveaux. Ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire au Sénat récemment, les choses progressent normalement et croyez bien que le Gouvernement ne négligera rien pour qu'une décision définitive intervienne dans les mois qui viennent. Le Premier ministre a déjà indiqué que la France était prête à s'engager financièrement au moins au niveau où elle s'était engagée pour les modèles précédents. Par conséquent, les choses sont, à cet égard, parfaitement claires.

J'ai reçu différentes organisations des navigants en chômage. Peut-être en avez-vous eu connaissance, j'ai publié un communiqué faisant état d'une approche d'ensemble du problème. Une table ronde sera réunie dans les semaines qui viennent pour dégager des solutions à ce problème difficile, dans le contexte de crise de trafic aérien que l'on a déjà évoqué à cette tribune.

Pour le centre de contrôle de Reims, le délai fixé sera retenu : il sera mis en place en novembre 1982 avec les moyens correspondants. La décision a été prise de mener cette opération jusqu'à son terme.

L'observation présentée au sujet des contrôleurs aériens me surprend. En effet, s'il y a un domaine auquel j'ai particulièrement prêté attention dans l'élaboration de mon projet de budget de 1982, c'est celui du contrôle aérien. Il y a bien longtemps qu'un tel effort n'avait pas été consenti en faveur de ce dernier. Dans ces conditions, l'appréciation suivant laquelle le caractère de service public du contrôle aérien serait mis en cause apparaît dénuée de tout fondement ou pour le moins hâtive. Je ne peux en tout cas la partager. Je souhaite que ses auteurs examinent les choses d'un peu plus près et tiennent compte de ce qui est réalisé.

M. Alex Raymond. Je leur en ferai part !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je dois encore répondre à deux questions. Comme je suis un ministre sérieux, je réponds à toutes celles qui me sont posées...

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Existe-t-il des ministres qui ne soient pas sérieux ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Vous êtes trop malicieux, monsieur Labbé !

M. Emmanuel Hamel. A député sérieux, ministre sérieux !

M. le président. Il est plus de vingt heures, je vous demande de ne pas interrompre le ministre d'Etat, mes chers collègues.

M. Emmanuel Hamel. Nous le stimulons, monsieur le président !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Dans les entreprises publiques, comme dans l'ensemble du pays, les hommes

et les femmes attendent un changement dans leur vie quotidienne. Ce changement, ils l'ont permis par leurs votes, au printemps dernier. On a prétendu qu'ils éprouvaient le sentiment que rien de concret dans leur vie quotidienne n'avait changé. Cette appréciation me paraît quelque peu excessive et elle n'est certainement pas très largement partagée. A mon avis, il faut se garder de n'écouter que certaines sirènes.

Un certain nombre de sanctions et de révocations ont été effacées par l'amnistie. Un nouveau type de rapports commence à s'insérer dans les entreprises publiques. Il n'y a plus la répression antisyndicale ou antitravailleurs qui caractérisait la situation dans nombre d'entre elles. Les choses ont donc commencé à changer, en particulier dans les entreprises publiques qui me concernent plus directement. Je pourrais, pour fonder cette affirmation, citer de nombreux faits.

De même, des premiers pas ont été accomplis en ce qui concerne certaines conditions sociales et certaines conditions de travail. Qu'il y ait des limites, c'est évident. Que ces limites soient perçues par les personnels et que ceux-ci souhaitent que les choses progressent plus rapidement, c'est tout aussi évident. Ces limites, ainsi que cela a été dit, tiendraient, en particulier, à certaines routines, à de vieilles habitudes difficiles à abandonner, voire à certaines résistances, à l'emploi de méthodes qui ne correspondent plus à l'état d'esprit d'après le 10 mai.

Cet état de fait existe, c'est incontestable. Que les personnels concernés le fassent savoir, qu'ils développent leur action, en particulier syndicale, en visant des droits qui leur sont reconnus par la loi, par la Constitution, il n'y a là rien que de très normal et ce n'est pas l'ancien militant syndical que je suis qui pourrait s'en offusquer. On ne doit cependant pas être conduit à soutenir certaines actions que, pour ma part, j'ai désapprouvées en tant que ministre responsable devant le pays, en tant que ministre soucieux de l'intérêt public, du service public. Je pense notamment à certaines actions très minoritaires accompagnées de violences, de déprédations.

J'ai cité, à cet égard, des faits auxquels je me suis tenu, qui pour moi sont nuisibles, non pas parce que ces actions me gênent — il suffit de me connaître — mais parce que je considère qu'elles vont à l'encontre des objectifs recherchés, à savoir la défense des intérêts des personnels et des usagers, la défense du service public et, au bout du compte, l'action que nous voulons les uns et les autres mener dans la voie du changement.

Des négociations ont été engagées dans toutes les grandes entreprises publiques. A ma connaissance, comme c'est naturel, elles ont fait l'objet de discussions. Chacun défend ses positions, mais les négociations ont lieu dans un climat nouveau. C'est le cas en particulier à Air France. Je ne peux que souhaiter, pour ma part, sans me substituer en aucune façon aux organisations syndicales — je m'en garderai — ni aux directions qui ont à prendre leurs responsabilités, que ces négociations progressent et aboutissent non pas à des miracles, non pas à la suppression des conflits — je ne me fais aucune illusion à cet égard, les conflits existeront toujours, et d'ailleurs ils sont sains —, mais à des progrès à des pas en avant significatifs et positifs afin d'améliorer la situation des travailleurs.

On a dit aussi que, pour réussir, il était nécessaire d'avoir la confiance des chefs d'entreprise. Que je sache, cette confiance ne faisait pas défaut aux gouvernants précédents. Il ne me semble pas que ceux-ci aient pour autant réussi, à tel point que le pays les a renvoyés dans l'opposition. En tout état de cause, ce n'est pas un élément suffisant de réussite.

Aujourd'hui, le Gouvernement consent un grand effort en donnant la priorité à la relance économique et à l'emploi. Le projet de budget des transports traduit ces priorités et ses objectifs ne peuvent être atteints en dehors de cet objectif général. Différents moyens sont mis en œuvre pour avancer dans la voie de la relance économique, de l'amélioration de la situation de l'emploi, d'un recul de l'inflation. Une action énergique se développe. Il n'y a aucune raison pour que les entreprises n'investissent pas et ne déploient pas tous les moyens possibles pour surmonter leurs difficultés. Dans ce domaine, on se heurte à des résistances passives ou actives. Je considère qu'elles ne sont ni normales ni acceptables. Dans ce cas, il appartient aux citoyens, aux travailleurs eux-mêmes, de prendre en charge les intérêts de leurs entreprises, de la collectivité, de la nation, et de susciter les initiatives permettant d'atteindre les objectifs dont le pays a besoin.

Il a été question de la nécessité d'instaurer un dialogue avec le personnel, les usagers, les citoyens. Mes propos montrent que je suis totalement convaincu de cette nécessité, car c'est avec eux que nous résoudrons les problèmes qui se posent. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

— 2 —

FAIT PERSONNEL

M. le président. La parole est à M. Taddei, pour un fait personnel.

M. Dominique Taddei. Le président du groupe U.D.F. s'est livré à une grave accusation contre moi-même et, par extension, contre mes collègues socialistes.

En effet, dans un article signé de lui-même et paru dans la presse régionale, dans les informations qu'il a généreusement données aux différentes agences de presse, aux différentes chaînes de radio, à la télévision régionale, il affirme que j'ai demandé à l'Assemblée nationale « la tête de M. Pellat », président de l'union nationale des caisses d'épargne. De là, il extrapole en me considérant comme le principal instigateur de l'actuel mouvement de grève dans les caisses d'épargne. Et il prolonge...

M. le président. Mon cher collègue, je vous demande d'être bref parce que, en principe, la procédure du fait personnel n'est utilisable que pour les mises en cause qui ont eu lieu en séance publique, ce qui ne me semble pas être le cas.

M. Dominique Taddei. Si, monsieur le président.

M. le président. Les propos du député que vous citez n'ont pas été tenus dans cette enceinte. Je vous demande donc d'être bref.

M. Dominique Taddei. Je serai bref.

M. Gaudin déclare :

« M. Taddei oublie les droits des utilisateurs des caisses d'épargne, des milliers de petits épargnants qu'il plonge ainsi dans une situation dramatique, des mères de famille, des personnes âgées, des modestes travailleurs qui en sont réduits à demander un secours à la trésorerie générale alors que leur argent est prisonnier des grévistes. M. Taddei, avec l'inconscience à laquelle nous a habitués, depuis le mois de juin, le pouvoir socialiste, semble peu se soucier des problèmes rencontrés par les usagers. Tant pis pour les petits épargnants s'ils sont au passage les premières victimes de la terreur rose. »

Monsieur le président, il s'agit là d'un faux.

Premièrement, je ne suis jamais intervenu à l'Assemblée nationale sur ce sujet, ni en séance publique, ni en commission, ni dans les couloirs. Ma seule intervention sur cette question a été faite mercredi dernier à la réunion régionale des caisses d'épargne à Avignon. Or, j'ai déclaré à cette occasion — je cite également ces quelques lignes pour me justifier devant le propos calomnieux :

« Il est vrai que les projets de réformes envisagés par le groupe restreint du conseil d'administration des caisses d'épargne sont en contradiction avec le type de réformes projetées aujourd'hui par les pouvoirs publics. C'est ainsi, et il faut le dire simplement et clairement ; il n'y a pas là-dessus matière à dispute ou à querelle. Il n'est pas question de règlement de compte partisan et encore moins de querelle de personne. »

Et j'ajoutais :

« Après tout, en tant que provençal, je préfère que le président du conseil d'administration soit un provençal plutôt qu'un autre. Par conséquent, le problème n'est pas de remolacer un homme par un autre, mais de choisir un type de réformes de

structures. Les pouvoirs publics ont fait un choix de réformes qui n'est pas celui du groupe restreint du conseil d'administration ni celui de M. Pellat. »

J'ai donc dit le contraire de ce que M. Gaudin prétend...

M. le président. Je vous demande d'en terminer, monsieur Taddei.

M. Dominique Taddei. Je conclus, monsieur le président.

J'ai dit le contraire de ce que M. Gaudin prétend quand il ose déclarer que je ne me suis pas soucié des petits épargnants, alors que nous proposons au contraire, nous députés socialistes, qu'ils aient des représentants élus dans les conseils d'administration des caisses d'épargne.

Je tire de cet incident deux conséquences pratiques, monsieur le président :

Premièrement, il y a ici une preuve incontestable pour l'opinion de qui cherche à abaisser le Parlement par de basses manœuvres partisans ;

Deuxièmement, j'exige des excuses publiques du président du groupe U.D.F. avant de tirer toutes les conséquences de son comportement calomnieux. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt-deux heures, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1982, n° 450 (rapport n° 470 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Transports et articles 63 et 91 (suite) :

Section commune :

Annexe n° 39. — M. François d'Aubert, rapporteur spécial ;

Transports intérieurs :

Annexe n° 40. — M. Roland Carraz, rapporteur spécial ; avis n° 475, tome XVII, de M. Alain Chénard, au nom de la commission de la production et des échanges ;

Aviation civile - Météorologie :

Annexe n° 41. — M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial ; avis n° 475, tome XVIII, de M. Claude Labbé (Aviation civile), au nom de la commission de la production et des échanges ;

Plan et Aménagement du territoire :

Annexe n° 22. — M. Dominique Taddei, rapporteur spécial ; avis n° 475, tome XII, de M. Robert de Caumont, au nom de la commission de la production et des échanges.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures vingt.)

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

(Le compte rendu intégral de la 3^e séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)

