

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

(76^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

3^e Séance du Samedi 7 Novembre 1981.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME MARIE JACQ

1. — Loi de finances pour 1982 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3358).

Transports (suite).

Mme la présidente.

Réponses de M. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports, aux questions de :

MM. Tavernier, Bertile, Bonrepaux, Lengagne, Valleix, Nungesser, de Rocca Serra, Fuchs, Hamel, Koehl, Hamel, Taddel, de Caumont, Mme Frachon, MM. Queyranne, Sueur, Pourchon, Valleix, de Lipkowski, Cousté, Hamel, Tavernier, Cousté, Nungesser, Cousté.

Etat B.

Titre III. — Adoption (p. 3371).

Titre IV (p. 3371).

Amendement n° 70 rectifié de M. Cousté : MM. Cousté, Carraz, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre d'Etat. — Rejet.

Adoption du titre IV.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption (p. 3372).

Etat D.

Titre III. — Adoption (p. 3372).

Article 63. — Adoption (p. 3372).

Article 91. — Adoption (p. 3372).

Plan et aménagement du territoire.

MM. Hamel, Rocard, ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. Taddel, rapporteur spécial de la commission des finances.

★ (1 f.)

M. de Caumont, rapporteur pour avis de la commission de la production.

M. le ministre d'Etat.

MM. de Lipkowski,
Georges Colin,
Wacheux.

MM. le ministre d'Etat, Hamel.

Mme la présidente.

Réponses de M. le ministre d'Etat aux questions de :

MM. Fuchs, Francis Geng, Micaux, de Caumont, Carraz, Taddel, Koehl, Hamel.

Etat B.

Titre III (p. 3386).

Amendements n° 80, 81, 82, 83, 84 et 85 de M. François d'Aubert ; MM. Micaux, le rapporteur spécial. — Retrait.

Adoption du titre III.

Titre IV. — Adoption (p. 3386).

Etat C.

Titre V (p. 3386).

Amendements n° 86 et 87 de M. François d'Aubert : M. Micaux. — Retrait.

Adoption du titre V.

Titre VI (p. 3386).

Amendement n° 38 de la commission de la production : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur spécial, le ministre d'Etat. — Retrait.

Adoption du titre VI.

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

2. — Ordre du jour (p. 3387).

PRESIDENCE DE Mme MARIE JACQ,

vice-présidente.

La séance est ouverte à vingt-deux heures.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1982 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1982 (n° 450, 470).

TRANSPORTS (suite).

Mme la présidente. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère des transports.

Cet après-midi, l'Assemblée a entendu les interventions d'ordre général.

Nous en arrivons aux questions.

Les groupes interviendront à tour de rôle, dans l'ordre et pour les périodes suivantes : groupe socialiste, trente minutes ; groupe du rassemblement pour la République, vingt minutes ; groupe Union pour la démocratie française, vingt minutes.

Chaque période comprend les questions et les réponses.

Je rappelle que l'auteur de la question dispose de deux minutes. Dans l'intérêt du débat, je demande instamment aux intervenants de respecter strictement ces temps de parole et au Gouvernement de répondre avec la plus grande concision.

Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Tavernier.

M. Yves Tavernier. Madame la présidente, je vous rappelle que M. René Gaillard n'a laissé une partie du temps qui lui est resté au terme de son intervention, cet après-midi. Je me permettrai donc de dépasser de quelques secondes, et sans en abuser, rassurez-vous, le temps qui m'a été imparti.

Mme la présidente. Je vous rappelle, mon cher collègue, que les temps de parole non utilisés dans les interventions d'ordre général ne peuvent pas être reportés dans les questions.

M. Yves Tavernier. Je compte sur votre libéralisme, madame la présidente.

Monsieur le ministre d'Etat, en matière de transports, vous restaurez la notion de service public et vous accordez la priorité aux transports collectifs. Je vous approuve pleinement. Ma question porte sur la mise en œuvre de ces principes pour la région parisienne.

Jusqu'à présent, l'effort en faveur des transports collectifs de la région parisienne était nettement insuffisant. L'effort était limité pour l'essentiel à la réalisation de dessertes axiales lourdes.

Il s'agissait en réalité d'une adaptation du système de transport collectif aux besoins de placement à partir de banlieues dortoirs vers les lieux de travail situés dans la partie centrale de l'agglomération. Les transports de banlieue à banlieue, quant à eux, étaient pour le moins négligés.

Désormais, même si le réseau ferré S.N.C.F. et R.A.T.P. ne doit pas être oublié, bien au contraire, il convient de diriger l'effort vers le réseau de surface et, en particulier, vers les transports de banlieue à banlieue, à partir d'une double action.

D'une part, la création et la prolongation de lignes d'autobus en seconde couronne ; d'autre part, la réalisation de rocades sur l'ensemble de la banlieue, notamment en site propre. Je pense, en particulier, à la grande ceinture ferroviaire qu'il suffirait de rouvrir au transport voyageurs.

Au-delà de la question du développement du réseau de surface en grande couronne se pose déjà, inévitablement, la question de la redéfinition de la zone d'intervention de la R.A.T.P., avec l'objectif d'un réseau unifié. En tout état de cause, il apparaît souhaitable, dès le court terme, d'envisager l'extension de la zone R.A.T.P. Pouvez-vous m'indiquer vos intentions en ce domaine ?

J'appelle par ailleurs votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur la nécessaire réforme du syndicat des transports parisiens. Cette réforme doit répondre à deux impératifs fondamentaux. Il faut d'abord parvenir à une véritable extension de la carte orange à l'ensemble de la région Ile-de-France. Il faut aussi aller vers l'unité du prix de la carte orange ; la moitié des habitants de mon département, de l'Essonne, sont contraints d'aller exercer leur activité professionnelle ailleurs que dans le département. Une étude sérieuse du financement des trajets domicile-travail est nécessaire.

Enfin, à la marge des transports collectifs parisiens, je me permets d'évoquer très rapidement un projet concernant l'Essonne : le T.G.V. Atlantique.

Mme la présidente. Monsieur Tavernier, je crois devoir vous prévenir que vous avez dépassé votre temps de parole ; je vous demande donc de conclure rapidement.

M. Yves Tavernier. Ce projet, dont l'intérêt n'est pas discuté pour les liaisons interrégionales, ne saurait être facilement accepté par les populations riveraines, non seulement sans concertation préalable pour atténuer les nuisances, mais encore sans étude parallèle d'une ligne de banlieue à côté de celle du T.G.V. de Paris aux Ulis.

J'aimerais, monsieur le ministre d'Etat, que vous me donniez tous apaisements à ce sujet.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, les questions que vous venez de poser ont été évoquées lors des interventions d'ordre général. Je ne les esquiverai cependant pas ; ce sujet me tient particulièrement à cœur puisqu'il figure dans les priorités de la politique nouvelle qu'a définie le Gouvernement en matière de transport.

Il est vrai que, ces dernières années, des investissements ont été réalisés dans les transports parisiens, en particulier pour un certain nombre de grands axes ; mais, dans le même temps, vous l'avez noté, la population ouvrière et salariée a été rejetée toujours plus loin vers la grande couronne.

Cette situation dont nous héritons nous oblige aujourd'hui à accorder une attention beaucoup plus grande aux problèmes de l'amélioration des transports en commun dans la région parisienne.

Cela ne signifie pas pour autant — vous l'avez d'ailleurs reconnu, monsieur le député — qu'il faille négliger les investissements nécessaires à la prolongation du métro et à l'amélioration des dessertes, mais certaines mesures doivent être prises immédiatement, en particulier en faveur des usagers de la grande couronne parisienne.

Sur toutes ces questions, des propositions ont été faites par le conseil régional, les élus, les grandes centrales syndicales et les usagers, ainsi que par la R. A. T. P. Elles doivent prendre place dans l'étude qui a été entreprise à mon initiative en vue de déboucher, rapidement je l'espère, C'est en tout cas dans ce sens que je travaille.

Je songe à la sixième zone de carte orange, à la révision du découpage des zones II et III, ainsi qu'à la surtarification, dont la révision est réclamée avec insistance pour les lignes de métro desservant Créteil, Saint-Denis et Gennevilliers. Je pense également à une simplification en matière de titres de transport et au développement, que vous avez évoqué, des liaisons de banlieue à banlieue. Il convient sans doute de mettre en œuvre les différents modes de transport : train, métro et autobus, voire tramway et système nouveaux.

Je veille à ce que toutes ces études soient poursuivies et à ce qu'elles aboutissent dans les meilleurs délais. Une concertation sera engagée au niveau régional ainsi qu'avec les élus, afin que ceux-ci puissent donner leur avis sur tous les problèmes. La concertation sera nécessaire pour mettre au point cette réforme des transports parisiens, qui a été repoussée ces dernières années, et dont nous avons fixé l'échéance au 1^{er} janvier 1983, en espérant pouvoir la respecter.

Mais cela ne nous dispense pas de prendre rapidement des mesures pour régler certaines des questions que je viens d'évoquer.

Dans la période qui s'ouvre, je développerai mes efforts en ce sens et je proposerai au Gouvernement un premier train de mesures immédiates.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertile, pour deux minutes.

M. Wilfrid Bertile. Monsieur le ministre d'Etat, nous appelons votre attention sur la desserte aérienne de l'île de la Réunion, département français d'outre-mer, tant en ce qui concerne les relations avec la métropole que les liaisons avec le reste du monde.

Avec la métropole, la fréquence des liaisons est suffisante. Toutefois, les tarifs demeurent très élevés. Compte tenu des coefficients de remplissage, 30 000 places seraient inoccupées annuellement.

Ne peut-on les mettre, à prix réduit, à la disposition de certaines catégories de passagers, comme les étudiants, les travailleurs migrants, les personnes du troisième âge et autres catégories modestes ?

Un premier effort est accompli. En effet, 2 500 places seront mises l'an prochain à demi-tarif, à la disposition des travailleurs migrants, ce que le Gouvernement précédent avait estimé impos-

sible. Avez-vous l'intention d'aller plus loin, notamment de répondre aux besoins des travailleurs ayant des enfants à charge qui voudraient reprendre contact avec leur île d'origine ?

Avec le reste du monde, il faut promouvoir l'escale de Saint-Denis. Nous y disposons d'une infrastructure très moderne, mais nous sommes dépendants de l'île Maurice pour les liaisons avec l'Afrique australe, l'Extrême-Orient, l'Australie. La Réunion doit cesser d'être une enclave et une chasse gardée.

Ne pensez-vous pas qu'il serait nécessaire et urgent d'internationaliser l'escale de la Réunion et d'entamer les négociations avec les compagnies aériennes intéressées par les liaisons avec le Zimbabwe, l'Australie et l'Asie du Sud-Est ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, la desserte aérienne des départements et des territoires d'outre-mer pose, en effet, des problèmes spécifiques, compte tenu de leur éloignement et des besoins de la clientèle, qui ne dispose souvent que de modestes moyens, par exemple les migrants, qu'il faut satisfaire par des tarifs adaptés.

La desserte interne aux départements et territoires d'outre-mer poserait également des difficultés aux compagnies régionales. A cet égard, vous savez, par exemple, quelle est la situation d'Air Guadeloupe.

C'est pourquoi la mission chargée d'étudier le transport aérien devra procéder à une analyse détaillée des problèmes qui se posent et élaborer des propositions de nature à contribuer au développement économique et touristique de ces départements et territoires et à favoriser les déplacements, dans des conditions économiques acceptables, de certaines catégories d'usagers.

Cette politique a commencé à être mise en œuvre pour la desserte de la Réunion dans le cadre de la commission de concertation qui s'est réunie au mois de septembre dernier. Je pense qu'il faudra aller plus loin en ce sens et je compte prendre des mesures pour progresser dans cette direction, afin de satisfaire à bref délai divers besoins.

S'agissant des liaisons, vous avez parlé de celles de la Réunion avec le reste du monde. Elles soulèvent évidemment des difficultés parce qu'il existe tout un réseau d'accords à respecter et il convient de veiller à la cohérence de l'ensemble du système et aux intérêts de tous. A ma connaissance, je ne crois pas que nous soyons pour le moment saisis de demandes précises, nécessaires pour pouvoir négocier.

En tout cas, nous avons le souci de répondre toujours mieux aux besoins de la desserte des départements et des territoires d'outre-mer, sans oublier qu'il faut donner à la population les moyens de se déplacer comme il convient. A cet égard, la liaison aérienne est fondamentale. C'est un besoin qui constitue l'axe prioritaire de la politique du Gouvernement dans ce domaine.

Mme la présidente. La parole est à M. Bonrepaux, pour deux minutes.

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le ministre d'Etat, dans le cadre du contrat d'entreprise qu'elle a conclu avec le précédent gouvernement, la S.N.C.F. a imposé aux collectivités locales et aux populations intéressées le transfert à la route de la desserte ferroviaire assurée jusqu'à présent par vingt-deux lignes.

Ces décisions ont été parfois accompagnées d'une incitation financière dont je tiens à souligner le caractère cynique et scandaleux. C'est pourquoi je me réjouis de la décision prise par le Gouvernement d'arrêter cette procédure inique et de votre initiative, monsieur le ministre d'Etat, puisque vous avez demandé à la S.N.C.F. d'examiner les modalités de réouverture de quatre lignes ferroviaires. Toutefois, je me permets d'insister pour que ces lignes soient remises en service avant l'hiver prochain, notamment celle qui relie Ax-les-Thermes à La Tour-de-Carol, en zone de montagne.

Dans quel cadre financier s'effectuera la « remise sur fer » ? Selon des rumeurs, une participation financière serait demandée aux collectivités locales.

Une telle éventualité me paraît à exclure. Je vous demande donc, monsieur le ministre d'Etat, de bien vouloir me donner toutes assurances à cet égard. C'était ma première question.

La seconde a trait aux lignes sur lesquelles le trafic a considérablement chuté après le transfert sur route, montrant ainsi l'erreur commise et le désaveu des populations intéressées.

Par exemple, le trafic a chuté, sur la ligne Nantes-Châteaubriant, de 30 p. 100, et sur la ligne La Roche-sur-Yon-La Rochelle, de 40 p. 100. Sur la ligne Marie-sur-Serre-Hirson la baisse dépasse 20 p. 100. Entendez-vous faire réexaminer le cas de ces lignes ? Dans l'hypothèse d'une remise sur fer, qu'advient-il des économies versées pour sept ans aux collectivités intéressées ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, je tiens d'abord à vous remercier du soutien que vous apportez à la politique définie par le Gouvernement dans le domaine des transports par chemin de fer.

Le changement fondamental d'orientation en ce qui concerne le réseau des lignes omnibus, comme on les appelle, pose des problèmes d'une grande complexité. Une décision politique a été prise et elle est absolument fondamentale : elle conduit à mettre un terme à la politique arrêtée antérieurement et à l'exécution d'un plan de fermeture systématique de certaines lignes ferroviaires en se fondant sur des critères de rentabilité extrêmement étriqués — que nous, nous considérons comme totalement erronés.

Il s'agit donc maintenant de s'engager dans une politique nouvelle qui accorde une attention plus grande, voire une certaine priorité au rail, et de créer les conditions pour écarter définitivement les fermetures envisagées, et pour prévoir plusieurs réouvertures de lignes. Mon souci est de progresser le plus rapidement possible.

C'est précisément en fonction de cette préoccupation que j'ai demandé à la S.N.C.F. la réouverture, après un examen, de quatre lignes pour lesquelles il apparaît qu'un résultat positif peut être rapidement obtenu. Vous avez parlé de la liaison Ax-les-Thermes-La Tour-de-Carol : croyez bien que je m'efforcerai d'agir en sorte que les décisions soient prises le plus vite possible. A l'évidence, la solution de ce problème dépend en particulier d'une question financière. De ce point de vue, la politique du Gouvernement ne peut pas consister à reprendre la démarche antérieure qui tendait, dans ce type de problème, comme dans d'autres, à opérer systématiquement des transferts de charges de l'Etat vers les collectivités locales. C'est pourquoi le réexamen que j'ai demandé, au niveau des départements et des régions, de la situation du transport en général, des transports collectifs urbains et interurbains et plus précisément du transport ferroviaire, doit être conduit en liaison avec le projet de décentralisation en cours de discussion et qui va entrer progressivement en vigueur.

C'est seulement dans ce cadre qu'il sera possible à la fois de résoudre les problèmes posés par certains transferts de compétences, au niveau des réseaux de transport, et en même temps par les transferts de moyens financiers correspondants, de sorte que les collectivités locales puissent assumer leurs responsabilités.

Cela ne signifie pas, à mon sens, qu'il faille attendre l'achèvement du processus de décentralisation pour prendre des mesures. C'est d'ailleurs pour voir les choses de plus près que je me suis rendu dans l'Allier l'autre jour. Il convient, sans attendre, de déterminer ce qui peut être conservé et ce qui doit être modifié dans le système d'établissement des schémas départementaux de transport et dans les procédures financières qui y sont liées — à mon sens, elles sont insuffisantes pour ce qui est de l'intervention de l'Etat, je ne vous le cache pas. Il nous faut voir quelles mesures peuvent être prises à plus bref délai de manière à faciliter le processus d'examen au niveau départemental ou au niveau régional et la mise en œuvre de la politique que nous souhaitons.

Vous avez eu tout à fait raison de souligner les conséquences négatives qui ont résulté — elles durent encore — des transferts opérés du rail vers la route. Ils ont abouti à un recul des transports collectifs alors qu'il aurait fallu au contraire les promouvoir.

Mme la présidente. La parole est à M. Lengagne, pour deux minutes.

M. Guy Lengagne. Monsieur le ministre d'Etat, bon budget que le vôtre, et qui traduit clairement la volonté du Gouvernement de redresser une situation sur bien des points préoccupante ! Cependant, je vais vous poser une question en trois parties.

La première a trait à ce que l'on appelle le « tunnel sous la Manche ». M. le Président de la République et M. le Premier ministre ont annoncé que cette question pourrait être de nouveau mise à l'étude. Or, au chapitre 53-41, intitulé « Etudes, Tunnel sous la Manche », ne sont inscrits aucune autorisation de programme, aucun crédit de paiement ! Quelles sont vos intentions à ce sujet ? Ne pensez-vous pas que toute étude, s'il y en a, devrait prendre en compte l'ensemble des projets connus, ferroviaires et routiers, et surtout que tout choix d'un lien fixe devrait tenir compte des intérêts des nombreux travailleurs qui vivent aujourd'hui, à terre ou sur mer, grâce au trafic trans-Manche ?

En attendant qu'une décision définitive soit prise à ce sujet, et même tant que le lien fixe dont je parlais ne sera pas terminé, pouvez-vous nous garantir que les investissements routiers, ferroviaires et maritimes nécessaires aux régions intéressées seront réalisés comme si ce lien fixe ne devait pas se construire ?

Deuxième partie de ma question : aucun investissement en matière d'armement naval S.N.C.F. n'est prévu dans le projet de budget pour 1982. Or, vous le savez, la dramatique faiblesse du pavillon français dans le trafic trans-Manche est due, pour une bonne part, au fait qu'au moment où ce trafic était rentable les responsables gouvernementaux qui vous ont précédé n'ont pratiquement pas investi. Nos navires sont trop âgés, mis à part le *Côte d'Azur* qui vient d'être mis en service au départ de Calais. Avez-vous l'intention, comme cela a été envisagé, de lancer la construction d'un nouveau navire trans-Manche pour que nous retrouvions une partie de notre place dans ce trafic. Ce navire pourrait être affecté au service au départ de Boulogne, ce qui montrerait votre volonté de lutter contre cette tentative de la S.N.C.F. — avant votre arrivée au ministère, je le précise — de centraliser son activité littorale dans le Pas-de-Calais sur un seul port.

Pouvez-vous obtenir de la S.N.C.F. — toujours elle, me direz-vous — quelle considère comme prioritaire l'électrification de la ligne Calais-Boulogne-Amiens ? Bien qu'habillé de considérations techniques, je crains que le refus qui a été opposé aux élus des régions intéressées ne soit en réalité fondé que sur l'inutilité, aux yeux des responsables de la S.N.C.F., d'une telle réalisation, dans la mesure où ils considèrent que le tunnel se réalisera.

Pour gagner quelques minutes, je n'ai pas abordé la question préoccupante de l'enclavement dont souffrent nos régions côtières, de la nécessité de « relancer » l'autoroute A 26 pour la prolonger jusqu'à Calais et d'achever dans les meilleurs délais la mise à deux fois deux voies de la section de la R.N. 42 entre Boulogne et l'autoroute A 26.

Mme la présidente. Monsieur Lengagne, je vous signale que vous avez largement dépassé votre temps de parole.

M. Guy Lengagne. Je termine, madame la présidente.

M. Maurice Pourchon. C'est une question importante !

M. Guy Lengagne. En effet, et, madame la présidente, une Bretonne devrait être sensible à mes préoccupations pour les habitants du littoral ! (Sourires.)

Mme la présidente. Monsieur Lengagne, je suis surtout sensible au bon ordre des débats !

M. Guy Lengagne. Je vais donc conclure ainsi :

Monsieur le ministre d'Etat, l'effort que traduit votre projet de budget est réel ; mais je vous demande d'apporter les réponses apaisantes qu'attendent les milliers de travailleurs du littoral.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre des transports.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, s'agissant de ce qu'on appelle le « tunnel sous la Manche », mais que j'appelle la « liaison fixe trans-Manche », selon l'expression consacrée, j'ai veillé dernièrement à dispenser les apaisements que vous souhaitez. Je ne puis que confirmer ce soir ce que j'ai dit ailleurs.

Les études ont été reprises, en effet, à la demande du Gouvernement britannique, lors du sommet du début du mois de septembre dernier, dans le cadre de rencontres au plus haut niveau. Ces études se poursuivent activement avec tout le sérieux nécessaire car, pour notre part, nous voulons éviter les déconvenues que nous avons connues dans le passé.

Pour ce qui est des crédits nécessaires, nous les dégagerons à chaque étape selon la formule qui conviendra le mieux, de manière que ces études puissent déboucher, le cas échéant, sur des décisions opportunes. Les études portent sur les projets existants, vous le savez, et il y en a plusieurs, soit du côté britannique, soit du côté français. C'est seulement au terme de l'étude que la décision sera prise en fonction des conclusions.

En tout état de cause, nous l'avons clairement affirmé, cette réalisation ne se fera pas au détriment des régions concernées, plus précisément de la région Nord-Pas-de-Calais ou de la Normandie, ni des populations ni, bien sûr, des travailleurs intéressés. Il n'y aura pas, parce qu'il ne doit pas y en avoir, de retard dans les divers investissements programmés dans les différents domaines, ferroviaire ou routier. J'ai envoyé spécialement une mission sur place ; elle a pris des contacts avec les élus locaux de la région Nord-Pas-de-Calais. Un groupe d'étude a été mis en place dans cette région. Il se tient en liaison avec les personnes chargées d'étudier le dossier au sein de mon ministère afin que soient soigneusement examinées toutes les conséquences éventuelles sur la région et prises les mesures permettant de sauvegarder les intérêts légitimes des différentes catégories professionnelles ou sociales concernées. Les études sont donc conduites, vous le voyez, avec toute l'attention nécessaire.

S'agissant de l'armement naval, le projet de budget c'est exact, ne comporte pas de crédits d'investissement en sa faveur, car le financement est réalisé habituellement dans ce domaine

sous la forme d'emprunts au titre du F. D. E. S. J'ajoute qu'un nouveau bateau vient d'être mis à flot, le *Côte-d'Azur*, et qu'une étude est en cours entre la S. N. C. F., le ministère de la mer, la région Nord-Pas-de-Calais et le ministère des transports pour aboutir à des propositions visant au maintien des positions françaises sur la Manche. Dans le même esprit, la décision a été prise de veiller particulièrement à la sauvegarde de l'emploi dans ce secteur et dans une région qui affronte déjà de sérieuses difficultés.

Pour ce qui est de l'électrification, je prendrai soin de m'informer sans tarder auprès de la S. N. C. F.

En ce qui concerne l'autoroute A 26, les travaux se poursuivent très normalement, et même activement, puisque nous pourrions financer, en 1982, la section Saint-Omer — Nordausques. Les travaux se réalisent donc sans aucun retard, au contraire ; il y a un développement actif du programme défini.

Mme la présidente. Nous en venons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Valleix, pour deux minutes.

M. Jean Valleix. Monsieur le ministre d'Etat, je parle au nom de mon collègue M. Bergelin dont vous voudrez bien excuser l'absence. Il voulait souligner que l'essentiel de l'effort de l'Etat en faveur des routes incombe pour l'essentiel au ministère des transports. Les crédits s'élèvent à environ 6,8 milliards de francs, les subventions pour les collectivités locales à 1,2 milliard de francs de crédits de paiement, ce qui représente environ moins 6 p. 100 en francs constants.

On constate globalement une baisse de l'ordre de 4 p. 100 du volume des travaux routiers qui seront effectués en 1982, compte tenu de l'inflation de 13,5 p. 100 qu'on peut prévoir.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre d'Etat, qu'il conviendrait, maintenant, d'accorder une priorité, dans le réseau national, aux déviations et aux renforcements coordonnés ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Dans les deux interventions que j'ai prononcées à la tribune, j'ai déjà répondu à la question que vous posez, monsieur le député.

Le Gouvernement souhaite, en effet, accorder une attention plus grande à l'amélioration du réseau routier, en particulier à la réalisation de contournements, de rocares et d'aménagements péri-urbains où grands sont les besoins et important le retard pris. Il faudra y consacrer un effort considérable, s'agissant d'un domaine dans lequel les coûts sont particulièrement élevés.

Vous avez cité des chiffres. Les crédits de paiement en faveur des routes progresseront moins que dans d'autres secteurs. C'est qu'il nous faut bien tenir compte de l'engagement des autorisations de programme précédents, qui a subi des « coups d'accordéon ».

Les réalisations en cours seront poursuivies activement et, soucieux de la situation des entreprises qui travaillent dans ce secteur et de celle de l'emploi, je ne manquerai pas de dégager à cet effet quelques moyens supplémentaires si la possibilité m'en est offerte.

Mme la présidente. La parole est à M. Valleix, pour deux minutes.

M. Jean Valleix. Je vous demande d'excuser mon collègue Jacques Godfrain qui doit rouler onze heures de train durant pour regagner sa circonscription — il y a encore des problèmes de liaisons en France ! — et qui voulait s'associer à son collègue M. Raynal, député du Cantal, pour vous interroger sur les problèmes de désenclavement routier et ferroviaire du Massif Central.

Il est question, d'une part, de créer un deuxième train type « Cévénol » vers Millau et Béziers en 1982, d'autre part, d'améliorer les équipements de la voie actuelle entre Béziers et Neussargues afin d'améliorer sensiblement la vitesse. Pourriez-vous m'apporter confirmation ?

En second lieu, y a-t-il poursuite des travaux d'amélioration de la route nationale 9 dans le Cantal, la Lozère et l'Aveyron et où en est la décision de mettre en œuvre rapidement la déviation de Lapanouse à Séverac, dans l'Aveyron ? Cette amélioration routière compensera pour une faible part, il est vrai, l'application très difficile des règlements sur le temps de conduite des véhicules poids lourds en zone de montagne.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Pour ce qui concerne le problème du désenclavement routier et ferroviaire du Massif Central, la réalisation du plan qui a été défini va se poursuivre à un rythme élevé. Les opérations nouvelles seront engagées sur les axes principaux concernés, en Auvergne et en Limousin, conformément d'ailleurs aux engagements de

M. le Premier ministre, lors de son récent voyage — et j'ai eu l'occasion d'y revenir — dans l'Allier.

Là aussi, priorité sera donnée aux déviations et aux roades des agglomérations aussi bien sur la R.N. 9 que sur la R.N. 20 et il faudrait aussi évoquer — mais ce n'est pas l'objet de votre question — la R.N. 7 où un programme de travaux est engagé.

En ce qui concerne le désenclavement ferroviaire, l'électrification de la ligne de Clermont-Ferrand est programmée : les travaux seront achevés en 1986.

Pour la voie Béziers Neussargues et le deuxième « Cévenol », je ne dispose pas à l'instant des détails concernant l'ensemble des programmes à l'échelle nationale. En tout cas j'ai pris soigneusement note de vos questions et je vais veiller à ce qu'il y soit répondu par écrit très rapidement.

Mme la présidente. La parole est à M. Nungesser, pour deux minutes.

M. Roland Nungesser. Ma question, monsieur le ministre d'Etat, concerne les voies navigables en général. Tous les députés qui, depuis des années, évoquent ce problème, à quelque formation politique qu'ils appartiennent, ont réclamé des mesures vigoureuses en vue de rattraper le retard accumulé depuis le début du siècle par notre pays.

De plus, aujourd'hui, cet ostracisme va à l'encontre de la politique énergétique puisqu'il s'agit du moyen de transport le plus économique en énergie.

Enfin, à une époque où l'on prône une politique de l'environnement, la péniche ne provoque ni bruit ni pollution de l'air et répond, par conséquent, aux préoccupations que l'on peut avoir en ce qui concerne les grands modes de transport.

Faute de disposer de moyens de transport moins coûteux, nos entreprises sont handicapées par rapport à leurs concurrentes des pays voisins qui disposent, elles, de réseaux denses et modernes.

Je sais, monsieur le ministre d'Etat, que les crédits consacrés aux voies navigables seront en augmentation mais compte tenu de l'importance de l'inflation, cet effort est sans commune mesure avec l'ampleur des besoins.

J'apprécie beaucoup plus que vous ayez annoncé la mise à l'étude d'un schéma directeur. Seule, cette solution pourra permettre de fixer les objectifs ainsi que les priorités et d'établir un calendrier raisonnable pour doter la France d'un réseau moderne et cohérent, comparable à ceux des pays voisins.

C'est pourquoi je souhaiterais que la préparation de ce programme anticipe sur celle du VIII^e Plan, car le temps presse, pour engager les projets de liaisons à grand gabarit qu'exige l'économie nationale.

J'aimerais également que vous nous fassiez connaître les orientations essentielles que le Gouvernement a fixées pour l'élaboration de ce schéma directeur.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer, cet après-midi, le fait que le Gouvernement, dans le cadre de la politique des transports, s'est particulièrement intéressé aux voies navigables et à la profession batelière. Un retard sérieux a été accumulé.

On a d'ailleurs rappelé, à cette tribune, que les crédits d'équipement destinés aux voies navigables et aux ports fluviaux étaient passés de 470 millions de francs en 1975 à 287 millions de francs en 1981, en francs courants.

Bien sûr, le passé pèse très lourd. C'est pourquoi est apparu nécessaire de replacer les décisions à prendre en matière de développement du réseau des voies navigables dans le cadre d'une réflexion cohérente sur son devenir à long terme.

Sur ma proposition, le Gouvernement a ainsi décidé de préparer ce schéma directeur qui est destiné à fixer les priorités et à déterminer le volume des ressources à mettre en œuvre.

Pourrait-il devancer le VIII^e Plan ? Si nous parvenions déjà à ce qu'il soit élaboré et surtout à ce que les moyens correspondants soient programmés de manière sérieuse dans ce Plan, ce serait un des grands succès de mon ministère, croyez-le bien !

A l'évidence, une des premières priorités sera la remise en état du réseau existant, car un effort s'impose en la matière.

Ce schéma directeur devra donc répondre à deux questions intimement liées : le développement des infrastructures, ainsi que la modernisation et la revalorisation de la profession batelière, artisanale comme industrielle. Rendre sa place à la voie d'eau nécessite en effet de s'intéresser non seulement aux infrastructures, mais aussi au dynamisme de la profession sans lequel nous ne pourrions rentabiliser au mieux les investissements et avoir une activité nationale importante.

Pour les infrastructures, il faut, en effet, réfléchir sur les priorités à prendre en compte. Il y a de grandes liaisons : on a parlé tout à l'heure de la liaison Rhin-Rhône, mais il y a aussi la liaison Seine-Nord, qui représente du point de vue du volume du trafic potentiel un très grand intérêt et la liaison Seine-Est, tout cela nécessitant de grands investissements et donc des choix.

De même, il faudra réfléchir aux voies à petit gabarit dont la vocation commerciale est réelle sur une bonne partie du réseau et qui peuvent être aussi — ce n'est pas négligeable — le support d'activités touristiques.

Quant à la profession, ces problèmes font d'ores et déjà l'objet de réflexions et de concertations. Nous n'avons pas attendu, parce qu'il y avait extrême urgence, on peut le dire. La batellerie industrielle doit s'inscrire dans le processus de réduction du temps de travail ; l'artisanat doit voir ses rangs rajeunis : son outil de travail doit être modernisé avec des produits français pour pouvoir faire face aux conditions de la concurrence. Enfin, il faut rendre sa place au trafic par eau. Tout cela, comme vous l'avez noté, répond aux impératifs de notre pays : les économies d'énergie et, plus généralement, la mise en œuvre d'un système de transports qui permette de répondre aux besoins au plus juste coût et dans les meilleures conditions. Et c'est ce que nous souhaitons.

Mme la présidente. La parole est à M. de Rocca Serra, pour deux minutes.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Monsieur le ministre d'Etat, j'apprécie beaucoup votre intention de consentir un effort particulier pour la desserte de la Corse.

L'an prochain, 490 millions de francs seront affectés à la desserte maritime. C'est beaucoup, et même trop, au gré de certains, mais cela n'empêche pas les tarifs de monter sans cesse.

Ne pensez-vous pas qu'une part notable de ces crédits est absorbée par la rémunération, dans certains ports du continent, notamment à Marseille, de prestations qui, certes, sont très justifiées sur le plan social mais le sont beaucoup moins sur le plan technique ?

De même, peut-on apprécier la part de frais généraux, de charges diverses et de dépenses d'armement imputables au secteur libre de la S.N.C.M. et qui sont cependant prélevées dans l'enveloppe de la desserte de la Corse ?

Ne pensez-vous pas qu'il faudrait examiner la possibilité de mieux ventiler ces crédits et peut-être d'en affecter une part à la desserte aérienne ?

Que comptez-vous faire, pour que certains fournisseurs appliquent aux envois sur la Corse la paréquation tarifaire dont bénéficient les autres départements ?

Enfin, pour ce qui concerne la desserte aérienne, je dirai pour me résumer que les tarifs sont excessifs, les capacités, insuffisantes et les horaires, inadéquats.

La Corse est reliée au continent par mer et par air. Mais l'avion est notre moyen de liaison naturel. J'entends par là qu'il remplace le train et l'autoroute et qu'il n'est pas un moyen de transport de luxe. Vous n'empêchez pas les usagers de comparer nos tarifs avec certains tarifs promotionnels sur la Grèce, par exemple, ou sur l'Amérique du Nord.

Mme la présidente. Je vous rappelle, monsieur de Rocca Serra, que vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. J'en ai pour quelques secondes, madame la présidente.

Que comptez-vous faire en ce qui concerne les procédures de concertation, notamment le devenir du conseil technique et financier de gestion de la desserte corse, qui a été institué par un décret de mai 1980 et qui est un organe de concertation fort utile ? Enfin, monsieur le ministre d'Etat — je vous ai posé la question tout à l'heure — ne pensez-vous pas qu'il serait urgent d'ouvrir l'aéroport de Figari toute l'année au trafic, alors qu'il n'est ouvert que pendant l'été ?

Mme la présidente. La parole est à monsieur le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, j'ai en effet souligné tout à l'heure que je me félicitais de la possibilité d'augmenter la subvention apportée pour assurer la desserte de la Corse ; cette augmentation marque bien l'intention du Gouvernement de contribuer à des progrès dans la solution des questions que pose cette desserte.

Vous mettez l'accent sur l'utilité d'un examen plus attentif de la manière dont sont ventilés ces crédits et sur la nécessité d'un effort pour essayer d'améliorer l'efficacité de cette aide. Pour ma part, je n'ai pas encore suffisamment étudié le dossier dans ses détails, mais je pense qu'il y a lieu d'examiner de près le fonctionnement de ce système, car on ne peut se contenter d'attribuer des crédits, de les augmenter, de verser des compensations financières. Il y a lieu également de veiller à ce qu'ils soient gérés au mieux et je compte bien prendre les mesures qui s'avèreraient nécessaires pour accroître l'efficacité de cette aide.

Vous avez parlé du conseil technique et financier. Il a été mis en place récemment. Il convient d'abord et avant tout de voir comment il fonctionne.

En tout état de cause, tous ces problèmes doivent être traités en concertation avec les parties concernées, les compagnies et les élus régionaux notamment. Ces derniers auront bientôt des responsabilités à exercer dans ce domaine, ce qui devrait conduire à une évolution des structures.

Quant aux problèmes d'ouverture de l'aéroport de Figari, je suis prêt à les examiner afin de leur apporter les solutions souhaitables.

Mme la présidente. Nous en venons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Fuchs, pour deux minutes.

M. Jean-Paul Fuchs. M. Godfrain a déjà soulevé le problème du désenclavement du Massif central et je voudrais vous interroger sur le désenclavement des massifs de montagne en général car il est prioritaire dans la plupart des schémas d'aménagement.

Mais il est probable que d'autres députés évoqueront des massifs qui les concernent et je me contenterai de parler du massif vosgien en espérant que vous pourrez répondre à nos vœux.

Vous savez que pour ce massif, les élus ont défini des priorités, présenté des propositions concrètes, et même établi un échéancier qui a été soumis au ministère, aussi bien pour la vallée de la Bruche que pour la route nationale 66 et la route nationale 59.

Monsieur le ministre d'Etat, pourriez-vous leur donner quelques indications précises

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, la desserte des massifs montagneux par des voies routières modernes constitue l'une des actions prioritaires de mon département ministériel. Ainsi le désenclavement du massif vosgien est largement engagé dans le cadre du plan routier Vosges. L'axe Lunéville—Sélestat via le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, avec la réalisation des déviations de Lunéville, d'Etival, et de Saint-Dié, devrait offrir des caractéristiques dignes de son rôle essentiel.

Sur le versant alsacien, les études se poursuivent pour la mise au point de l'important projet de la déviation de Sainte-Croix-aux-Mines.

En ce qui concerne la liaison franchissant le massif au col de Bussang, la priorité sera accordée, sur le versant alsacien, à la déviation de Thann dont les modalités de financement sont en cours de mise au point.

Quant à la route nationale 420 qui passe par le col de Saales, la liaison entre l'autoroute D 35 et la vallée de la Bruche a été dotée de premiers crédits de travaux cette année.

Monsieur le député, au sein de votre association, vous avez eu le mérite d'étudier avec les services compétents diverses solutions pour l'aménagement de tous ces itinéraires et vous vous êtes mis d'accord sur les priorités. Dès que possible, je recevrai une délégation de parlementaires afin que vous puissiez m'exposer le résultat de vos réflexions.

Mme la présidente. La parole est à M. Hamel, pour deux minutes.

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre d'Etat, quelle sera votre politique à l'égard des petits et moyens transporteurs astreints à des contrôles qui leur apparaissent souvent trop systématiques, notamment en ce qui concerne la durée quotidienne de conduite des chauffeurs routiers ?

Comptez-vous prendre des initiatives pour favoriser la croissance de l'industrie française des véhicules industriels et l'aider ou l'inciter — je pense en particulier à R. V. I. — à augmenter sa part sur le marché national ?

Je tiens également à appeler votre attention, sans demander de réponses, sur certains points où il y a beaucoup à faire.

La place et l'agencement des commissariats de police dans les grandes gares renouvées : les architectes ne pensent pas à la place fonctionnelle qu'ils doivent occuper.

L'accès aux taxis à la sortie des gares : c'est souvent une véritable bagarre où les personnes âgées, les femmes enceintes ou entourées d'enfants sont pratiquement écrasées par des brutes qui se précipitent sur les taxis lorsqu'il n'y a ni policier ni personnel de la S.N.C.F. pour assurer le contrôle de l'accès aux taxis.

Le transport des valises sur les quais de gare : il n'y a pratiquement plus de porteurs et, le plus souvent, les chariots ne sont pas placés là où les voyageurs pourraient facilement les trouver.

Il est enfin un dernier point que j'ose à peine aborder dans cet hémicycle. Pourtant, je le fais. Lorsque j'avais l'honneur, l'année dernière, d'être membre du bureau de l'Assemblée nationale, j'ai eu l'occasion d'accompagner une éminente personnalité étrangère dans un déplacement officiel sur l'autoroute Paris—

Lyon, d'où, par expérience, ma suggestion : obtenir des concessionnaires des stations services sur les autoroutes que les toilettes et les lavabos soient propres.

M. Jacques Brunhes. Quelle hauteur de vues !

M. Emmanuel Hamel. Monsieur Brunhes, un ministre, parallèlement aux grands problèmes, doit également s'occuper de ces petites choses.

Si vous connaissiez le nom de la personnalité étrangère que j'accompagnais, vous comprendriez la honte que j'ai ressentie quand j'ai constaté qu'elle était entrée dans un endroit aussi sale et mal tenu, et vous n'estimeriez pas que ma question est ridicule. Combien d'étrangers traversant notre pays le jugent sur des détails de ce genre ?

M. Jacques Brunhes. Elle ne relève pas du ministère des transports !

M. Emmanuel Hamel. Il faut donner à la S.N.C.F. et aux compagnies pétrolières des directives pour qu'elles s'occupent dans les gares et les stations-service de ces problèmes très concrets.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En ce qui concerne vos questions précises sur l'agencement des gares, je peux vous indiquer que j'attache également une certaine importance à ces problèmes, car de la manière dont ils sont traités résulte l'image de marque de la S. N. C. F.

M. Emmanuel Hamel. Elle témoigne de l'intérêt que l'on porte au public.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'est bien souvent au travers de détails de ce genre que l'on se rend compte de l'état d'une entreprise, de son dynamisme, de ses moyens, de ses mouvements. C'est dans ce cadre que l'on juge de l'attention qu'elle porte à satisfaire les besoins des usagers, ce qui est déterminant.

Il se pose évidemment en la matière une question de moyens parce qu'il coûte cher d'agencer comme il convient et de moderniser les gares. Certaines sont nouvelles, d'autres ont été modernisées, mais il reste encore beaucoup à faire. Dans le même temps il convient d'être attentif au règlement de certaines difficultés plus mineures mais qui revêtent néanmoins un certain intérêt.

Pour ma part, je veillerai, dans le cadre de mes responsabilités et sans empiéter sur celles de la S. N. C. F., à ces problèmes parce que l'amélioration de l'image de marque de la S. N. C. F. est susceptible de favoriser l'accomplissement de ses missions dans ce pays.

M. Emmanuel Hamel. Je vous remercie de votre réponse que je trouve très bonne.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Votre question relative aux conducteurs routiers et aux moyens de contrôle mériterait de grands développements parce qu'elle touche à un sujet délicat que j'ai évoqué tout à l'heure.

Nous devons, en tout état de cause, appliquer la réglementation européenne, ce qui pose d'ailleurs un problème juridique. En effet, il existe une circulaire qui contrevient formellement à cette réglementation. Des lois, des décrets, une réglementation nationale, une situation de fait, des conditions sociales dans le domaine des transports routiers sont également contrairement, dans de nombreux cas, à cette réglementation.

J'ai rencontré les représentants syndicaux et patronaux de la profession et je connais bien les problèmes matériels structurels et financiers qui se posent dans ce secteur.

Il est indéniable que les moyens de contrôle doivent jouer leur rôle, mais il convient de traiter globalement l'ensemble des problèmes de cette branche d'activité. J'ai commencé à m'atteler à cette tâche avec le sérieux nécessaire et avec la volonté d'aboutir à une solution. J'ai eu l'occasion d'affirmer devant le congrès du syndicat national des transporteurs routiers que cette profession ne pouvait rester en marge du mouvement général engagé dans notre pays en faveur du progrès social, de l'amélioration de la situation de chacun ; il faut donc faire le nécessaire dans ce domaine.

Pour ce qui est des véhicules industriels, je me suis efforcé d'apporter, dans les limites qui sont celles des exigences générales de la politique gouvernementale, des aides pour faciliter l'investissement dans le secteur routier. Quelques mesures — limitées j'en conviens — ont été prises ces derniers mois et je pense qu'elles n'ont pas été dépourvues d'une certaine efficacité.

Je me suis également intéressé à l'avenir des fabrications industrielles et c'est ce qui m'a conduit à signer une convention avec R. V. I. pour la mise au point d'un nouveau type de véhicule industriel dans le cadre du programme « virage ». Il devrait déboucher, dans les années qui viennent, sur un produit

qui sera bien adapté au marché, bien adapté aux conditions énergétiques actuelles et capable d'être un bon support pour le développement de nos exportations.

Vous constatez donc que j'accorde une attention particulière à contribuer, dans le domaine de mes compétences et dans la mesure de mes moyens, au maintien et au développement de l'activité dans le secteur du poids lourd.

M. Emmanuel Hamel. C'est en effet très important. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. Kœhl, pour deux minutes.

M. Emile Kœhl. Monsieur le ministre d'Etat, les problèmes de circulation à Strasbourg, métropole d'équilibre de 400 000 habitants, capitale parlementaire de l'Europe, sont particulièrement préoccupants.

En effet, la circulation des poids lourds, obligés de transiter par la ville, notamment par l'avenue des Vosges, cause aux riverains des nuisances difficilement supportables.

Malgré les dispositions réglementaires qui ont été prises pour limiter ce trafic pendant les heures nocturnes, seule la réalisation de la voie de contournement sud permettra de trouver une solution à ce grave problème. Cette voie de contournement, devant relier la rocade Ouest, à hauteur de la porte de Schirmeck, à la route nationale 4, libérera la voirie centrale des poids lourds et de l'essentiel du trafic de transit.

De nombreuses démarches ont déjà été effectuées par le maire de Strasbourg et par moi-même afin de faire avancer ce dossier. Un terrain d'entente a été trouvé avec la S.N.C.F., intéressée par la voie de contournement sud de Strasbourg en raison du déplacement de la gare basse de Neudorf.

L'ensemble des crédits d'Etat engagés jusqu'à présent dans cette opération s'élève à 12 975 000 francs. Mais il s'agit essentiellement de crédits pour les études et les acquisitions foncières.

Le démarrage des travaux dépend de l'Etat. Si les crédits d'Etat étaient débloqués, la construction des ouvrages d'art pourrait commencer immédiatement. Si les autorisations de programme arrivent en 1982, l'opération pourrait être achevée en 1985.

C'est pourquoi je vous prie de bien vouloir m'indiquer la date à laquelle ces crédits d'Etat seront débloqués ainsi que le montant des crédits que l'Etat consacrera au contournement sud en 1982.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, la question que vous évoquez a fait l'objet d'un entretien que j'ai eu avec M. le maire de Strasbourg. Je ne ferai que résumer les termes de cet entretien, qui, à ce que l'on m'a dit, lui a plutôt donné satisfaction.

Le contournement sud de Strasbourg entre l'autoroute A 35 l'échangeur de Schirmeck et la place de l'Etoile constitue la pièce maîtresse de la rocade de protection du centre de la ville et son intérêt pour Strasbourg est en effet indéniable. Au stade où nous en sommes, il convient d'établir avec les élus concernés un planning de réalisation et de financement par les différents intervenants en tenant compte du coût élevé de cette opération qui atteindra plus de 350 millions de francs.

Dès que des propositions auront été établies, nous examinerons cette question avec les représentants des collectivités locales et les établissements publics concernés, de manière à préciser les conditions d'un engagement rapide et régulier de cette grande opération.

Il faut conduire avec diligence toutes ces discussions et mises au point afin que nous soyons en mesure de prendre des décisions dans les meilleures conditions le plus rapidement possible. En tout cas, je suis ce dossier avec attention.

Mme la présidente. La parole est à M. Hamel, pour deux minutes.

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre d'Etat, mon collègue Proriot a dû rejoindre sa circonscription de Haute-Loire et il m'a prié de vous poser une question sur le désenclavement du Massif central.

Les précédents gouvernements avaient engagé depuis 1975 avec le plan routier Massif central une action de grande envergure. Ceux qui ont traversé cette région au cours de ces derniers étés ont pu se rendre compte de l'avancement des travaux. Mais, pour 1982 et pour les années suivantes de nombreuses interrogations subsistent.

D'abord, la route nationale 9 au sud de Clermont-Ferrand vient de contourner la ville d'Issoire et son tracé va atteindre Saint-Germain-Lembron dans le Puy-de-Dôme où l'échangeur est en cours de construction.

M. Proriot aimerait savoir quand sera financée la déviation de la ville de Lempdes qui a dû mettre en place cet été un système de sens unique pour assurer sans danger l'écoulement du trafic dans des conditions relativement difficiles.

Après la déviation de Lempdes doit se réaliser la liaison entre Lempdes et Massiac dans le Cantal, en prenant la vieille route impériale. L'avant-projet sommaire de ce tracé a obtenu l'accord des services techniques, mais, selon les informations dont dispose M. Proriot, il serait actuellement bloqué dans les services de votre ministère, ce qui paralyse les opérations de remembrement de la commune de Loriganges.

Peut-on rapidement obtenir l'approbation technique de ce tracé, ce qui débloquerait une situation préjudiciable à tous ?

Par ailleurs, en ce qui concerne la route nationale 88 qui relie Le Puy, Firminy et Saint-Etienne, la déviation d'Yssingeaux est en cours et le viaduc de Bessamoret est achevé. Mais, où en est la déviation de la ville de Monistrol-sur-Loire ? Tous les week-ends le bouchon qui se forme dans cette localité — vous avez de bonnes raisons de le connaître — à les honneurs des radios nationales. La traversée actuelle est en outre souvent le théâtre d'accidents mortels que seule la déviation, si les crédits sont accordés, éliminera.

Le plan Massif central a beaucoup apporté aux deux routes nationales 9 et 88. Mais qu'en sera-t-il en 1982 et par la suite ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En ce qui concerne le plan Massif central, la dotation de 1982 sera de 370 millions de francs et elle permettra de poursuivre, entre autres, les opérations que vous venez d'évoquer sur la route nationale 9 et la route nationale 88.

Les travaux relatifs à la déviation de Lempdes sont d'ores et déjà financés et ils débiteront dans les mois prochains.

La liaison Lempdes—Massiac est une opération importante qui concerne vingt kilomètres de voies en site difficile. Mes services, vous pouvez en être persuadé, travaillent avec le plus grand sérieux et avec le plus grand souci des intérêts régionaux et nationaux.

M. Emmanuel Hamel. Je l'espère !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Quant au projet technique, les décisions seront prises d'ici à la fin de l'année afin que le remembrement puisse se dérouler sans retard. Enfin, la déviation d'Yssingeaux, sur la route nationale 88, est effectivement en chantier.

Quant à celle de Monistrol, que je connais un peu, en effet, elle est convenablement engagée, puisque les ouvrages d'art sont financés et que les travaux vont pouvoir débiter prochainement.

M. Emmanuel Hamel. Je suis heureux de le savoir et vous en remercie.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Toutes ces réponses devraient satisfaire celui que vous aviez, monsieur Hamel, la charge de représenter.

Mme la présidente. Nous en revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Taddei, pour deux minutes.

M. Dominique Taddei. Monsieur le ministre d'Etat, vos réponses ont été d'une telle précision, concernant ce grand sujet qu'est la liaison Rhin—Rhône, qu'elles m'incitent à vous poser des questions plus avancées sur le même sujet. Elles seront très brèves et très précises.

Pourquoi attendre le nécessaire schéma directeur des voies navigables pour lancer concrètement la liaison Rhin—Rhône ? De ce point de vue, quel délai nécessitera l'adoption définitive de ce schéma ? Quel engagement financier comportera-t-il, concernant ladite liaison ?

Deuxième question : comment peut-on imaginer qu'un tel schéma directeur puisse avoir une quelconque cohérence s'il ne prévoit pas la réalisation d'un tel ouvrage qui couvrirait la France en France du Sud et France du Nord, du fait de l'existence de deux réseaux non reliés l'un à l'autre, eu égard au moins au gabarit européen ?

Le grand axe rhodanien avec ses métropoles lyonnaise et marseillaise serait coupé du réseau européen alors que la liaison Rhin—Danube apparaît maintenant comme irréversible. En d'autres termes, pourquoi attendre un tel schéma directeur, dès lors qu'il est clair que celui-ci ne pourra pas méconnaître la nécessité de la liaison Rhin—Rhône pour assurer la cohérence tant nationale qu'euro-péenne ?

Troisième question : comment attendre un tel schéma pour lancer la liaison Rhin—Rhône, alors que le principal potentiel humain et technique existant en ce domaine dans notre pays — j'insiste beaucoup sur ce point, monsieur le ministre d'Etat — que constitue la compagnie nationale du Rhône, laquelle est chargée par la loi comme vous le savez, de mener à bien cette liaison, est menacé, faute de commandes, de licenciés, dès la fin de 1982, une bonne partie de son personnel, voire de disparaître dans les prochaines années ?

Je me permets de vous poser cette question car je suis membre du conseil d'administration de la compagnie nationale Rhône. Je suis dans l'obligation de vous informer du très grave risque, si nous n'engageons pas des travaux importants dès l'exercice 1982, ou, au plus tard, dès l'exercice 1983, de voir ce potentiel humain et technique disparaître alors qu'il est, du point de vue de la capacité d'étude, le principal qui existe à l'heure actuelle en France.

Quatrième question...

Mme la présidente. Monsieur Taddei, vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Dominique Taddei. Quatrième question : comment, dans le cadre d'une politique de l'emploi et de relance de l'activité économique dans les plus brefs délais, envisager de faire passer d'autres projets, qui ne sont pas techniquement prêts, avant Rhin-Rhône, dont toutes les études sont faites et qui n'attendent que des financements pour ouvrir des chantiers et créer des emplois ? J'ajoute qu'il n'y a pas de concurrence budgétaire, vous le savez, monsieur le ministre d'Etat.

Cinquième question : pourquoi attendre plus longtemps pour sortir tous les décrets d'application d'une loi qui date de presque deux ans, sans laisser croire que le projet est remis en question, ce qui freine de nombreux investissements tout au long des vallées du Rhône et de la Saône.

Sixième et dernière question...

Mme la présidente. Je vous rappelle, monsieur Taddei, que la procédure des questions suppose que chaque orateur pose une seule question.

M. Dominique Taddei. Madame la présidente, il n'aura pas échappé à votre sagacité qu'il ne s'agissait que d'une seule et même question dont la sixième et dernière facette est la suivante (*Sourires*) : pourquoi ne pas obliger la direction générale de l'Electricité de France à engager, dans les plus brefs délais, des négociations afin de relever sa tarification à la C.N.R., ce qui, d'une part, rapprocherait ce prix de celui des autres approvisionnements d'électricité et aurait, d'autre part, une incidence presque négligeable sur le coût unitaire du kilowatt en France ?

Cette formule vous permettrait, monsieur le ministre d'Etat, d'assurer par autofinancement, l'essentiel de la liaison Rhin-Rhône ; elle serait mise au crédit moral de votre ministère sans engager davantage ses crédits financiers.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Vous m'avez demandé, monsieur le député, pourquoi attendre le schéma directeur des voies navigables pour lancer la liaison Rhin-Rhône dont j'ai déjà eu l'occasion de parler tout à l'heure.

La réponse est simple : si l'intérêt de cette opération est reconnu, son coût financier est considérable.

Si l'on tient compte en outre des revendications pressantes d'autres parlementaires en ce qui concerne les voies navigables dans leur circonscription, il est évident qu'il est indispensable d'abord d'établir un échéancier et surtout de déterminer les moyens financiers nécessaires compte tenu des engagements liés à la politique gouvernementale. Telles sont les raisons pour lesquelles un tel projet ne saurait être mis au point immédiatement, sans tenir compte, non seulement du plan infra-annuel qui n'est qu'une manière de résoudre les problèmes les plus urgents, mais surtout du véritable plan de développement qui sera adopté par le Parlement en 1983.

Quant à la solution qui consisterait à négocier avec E. D. F., permettez-moi de vous dire que, si elle est astucieuse, elle ne résout rien au fond. En effet, on peut toujours demander de l'argent à E. D. F., mais s'il faut lui fournir des compensations, on aura procédé à un simple jeu d'écritures sans avoir réglé au fond la question de savoir quels moyens devront être dégagés et comment. Je ne rejette pas cette solution a priori, mais je ne pense pas qu'on puisse l'isoler dans un examen d'ensemble du dossier.

S'agissant des décrets d'application, il est possible d'avancer dans ce domaine, et je vais examiner les décisions qu'il faut prendre à cet effet.

Enfin, les dispositions qui figurent dans le projet de budget pour 1982 n'affecteront pas l'activité de la compagnie nationale du Rhône, dont le volume d'études sera maintenu, et qui a encore des travaux à effectuer sur le haut Rhône. Il s'agit en effet, j'en suis tout à fait conscient et d'accord, de préserver le potentiel humain et technique que constitue cet outil de travail, qui a montré sa valeur dans l'aménagement du Rhône.

Mme la présidente. La parole est à M. de Caumont, pour deux minutes.

M. Robert de Caumont. Monsieur le ministre d'Etat, la nouvelle politique des transports met fort heureusement l'accent sur la défense et la promotion du rail par le maintien de lignes et la modernisation du réseau et du matériel.

Mais ne faut-il pas aller plus loin ? 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, ne faut-il pas étudier sérieusement l'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 Gap-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 » touristiques ; c'est encourager l'acheminement par la route de convois lourds nécessaires, par exemple, à 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, qui sont source de gaspillage de carburant, de détériorations de la chaussée coûteuse pour votre budget, de dangers pour les autres usagers, même s'ils sont économiques pour cette multinationale en voie de rationalisation.

Bien entendu, il faut améliorer la route, renforcer la chaussée, éliminer les points noirs, contourner les villages, mais cela devrait suffire, car l'alternative existe : c'est le doublement de la voie ferrée, son électrification, la mise en circulation de matériels plus performants, la réalisation d'une percée ferroviaire vers Turin, en fond de vallée de la Durance. Non seulement le coût de l'opération serait moindre, mais encore les dommages pour l'environnement seraient nuls, les points de trafic seraient facilement écoulés et la relation internationale induirait de nouvelles possibilités de développement pour la haute montagne briançonnaise et de meilleures relations avec Paris. Le T. G. V. est certes très profitable aux régions desservies, mais accroît paradoxalement l'écart entre celles-ci et les régions qui demeurent enclavées.

L'aménagement est d'autant plus facile que la plate-forme pour la seconde voie existe sur 70 kilomètres entre Veynes et L'Argentière-la-Bessée : les rails ont été enlevés par les Allemands pendant la guerre et la S.N.C.F. a dû toucher des dommages de guerre de ce fait.

Cet exemple qui n'est pas unique montre bien que l'on peut et que l'on doit d'ores et déjà, dépasser une attitude défensive et donner au rail les moyens de conquérir ou de reconquérir de nouveaux trafics, nationaux et internationaux.

Mme la présidente. Monsieur de Caumont, je vous demande de conclure.

M. Robert de Caumont. J'en termine, madame la présidente. Avec l'élévation constante du coût de l'énergie et notre dépendance croissante dans ce domaine, avec la politique nouvelle définie récemment en la matière, le choix n'est-il pas clair désormais ? Chaque fois que cela sera possible, il faudra donner la préférence au développement du rail, à l'électrification, notamment, en zone de montagne qui est surproductrice d'énergie.

La sécurité des usagers, la fluidité du trafic, la sauvegarde de l'environnement seront des effets secondaires tout à fait appréciables et les fonds publics seront enfin mieux utilisés dans l'intérêt du plus grand nombre. J'aimerais vous entendre confirmer, monsieur le ministre d'Etat, que tel est bien le projet du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, je vous rassurerai facilement.

Le discours que vous venez de tenir me touche directement au cœur parce qu'il va tout à fait dans le sens des orientations qui ont été adoptées par le Gouvernement et des propos que je ne manque pas de tenir moi-même en de nombreuses occasions.

Si l'idée d'une autoroute a été agitée dans ce secteur, il n'y a absolument aucun projet précis. Nous sommes par conséquent très à l'aise, s'agissant d'améliorer la liaison avec l'Italie, d'envisager une liaison ferroviaire plutôt que routière.

D'une façon plus générale, il est exact que la coordination entre le rail et la route que vous venez d'évoquer doit être redéfinie sur de nouvelles bases. C'est un des sujets de réflexion en vue de la mise au point de cette loi d'orientation que je me propose de soumettre au Parlement au printemps 1982.

Certes, les modalités de choix et de financement des infrastructures routières et ferrées doivent également faire l'objet d'une harmonisation. Il faudrait parvenir à la mise au point, et vous avez avancé des arguments en ce sens, de critères de rentabilité économique ou sociale — effets sur l'emploi, sur la balance en devises, sur l'aménagement équilibré du territoire — plutôt que de rentabilité financière immédiate.

Ce ne sont pas des questions simples. Nous progressons en terrain inconnu mais il est clair qu'il y a nécessité d'avancer.

Naturellement, ce sont toutes les infrastructures de transport et tous les transports intérieurs qui devraient faire l'objet de cette approche globale, qu'il s'agisse des transports de marchandises par route, par fer ou par eau ou des transports de personnes par les différents modes correspondants.

Vous pouvez constater que les travaux qui sont entrepris dans ce domaine vont tout à fait dans le sens des idées que vous venez d'exposer.

Mme la présidente. La parole est à Mme Frachon, pour deux minutes.

Mme Martine Frachon. Elue d'une circonscription dans laquelle se trouve la capitale de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine, permettez-moi, monsieur le ministre d'Etat, de me faire le porte-parole des bateliers, car je suis au cœur de leurs problèmes économiques et sociaux.

Je n'oublie pas en effet qu'en août dernier les affrètements ont diminué environ de 10 p. 100 alors que ce moyen de transport devrait devenir l'un des éléments essentiels de notre activité économique.

Faut-il se satisfaire de la mise en place d'aides justes et généreuses, mais insuffisantes et qui risquent d'être inefficaces ou réservées à quelques-uns ? Elles nécessitent par ailleurs une procédure d'instruction souvent longue et compliquée.

Je souhaiterais que le Gouvernement actuel redonne à cette profession sa dignité et lui reconnaisse sa compétence et son rôle social. C'est pourquoi je ne me satisfais pas pleinement de l'actuel budget en ce domaine, même si je me félicite de l'effort consenti, puisque depuis 1976 l'ancienne majorité en diminuait les moyens tous les ans.

Le transport fluvial est un mode de transport économique et des pays comme la République fédérale d'Allemagne avec 51,5 milliards de tonnes-kilomètres en 1978 et les Pays-Bas avec 34,5 milliards de tonnes-kilomètres ne s'y sont pas trompés. Le Gouvernement français doit également redonner à cette activité tout son dynamisme.

Il serait souhaitable notamment de revigorer cette profession par quelques mesures simples, attendues, pour lesquelles les artisans bateliers luttent depuis des années et dont M. Michel Rocard s'était fait le porte-parole en déposant une proposition de loi de juin 1980.

Je souhaite, monsieur le ministre d'Etat, que vous puissiez manifester votre accord sur les quatre propositions suivantes en fixant en même temps l'échéancier.

Premièrement, la détaxation des carburants marquerait la priorité donnée à ce moyen de transport, dont le prix de revient au kilomètre est déjà le plus faible de tous les moyens de transport. Mais c'est aussi un moyen non polluant qui s'effectue dans des conditions de sécurité et qui devrait donc être « priorisé » pour tout ce qui concerne le transport des matières dangereuses et non périssables.

Deuxièmement, il serait nécessaire d'exempter de la T.V.A. les entreprises qui travaillent à plus de 60 p. 100 pour l'exportation, afin de les mettre dans une situation de concurrence équivalente à celle qui se pratique dans les autres pays de la Communauté européenne.

Troisièmement, devraient être accordés aux artisans bateliers les mêmes abattements qu'aux salariés. J'appelle votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur le fait que ces abattements sont réservés à ceux qui ont opté pour le régime d'imposition au bénéfice réel. Or, dans leur quasi-totalité, les bateliers, attachés au régime du forfait, ne peuvent en bénéficier, car ils sont au réel, non par option, mais pour dépassement des limites de chiffres d'affaires ; ils ne pourraient opter pour le réel que si leur chiffre d'affaires d'une année descendait au-dessous de 150 000 francs toutes taxes comprises.

Quatrièmement, enfin, il faut instituer un fonds de régulation de l'activité de la batellerie indépendante car elle est soumise aux aléas du temps. Ce fonds serait financé à la fois par des fonds publics et par des cotisations des entreprises.

Si ces mesures étaient acceptées, je ne doute pas que les bateliers participeraient ainsi pleinement à relancer ce grand secteur économique et prendraient toute leur place dans la lutte prioritaire contre le chômage. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Madame le — ou la — député, étant donné l'heure tardive, je ne reviendrai pas longuement sur les propos que j'ai tenus tout à l'heure concernant les voies navigables et la situation des bateliers qui connaissent, j'en suis parfaitement conscient, des difficultés extrêmement sérieuses.

C'est d'ailleurs pourquoi, je le rappelle, avant même de traiter au fond les programmes d'infrastructures et le statut de cette profession, une concertation a d'ores et déjà été engagée

et sera poursuivie pour régler les difficultés les plus urgentes qu'éprouvent, comme vous l'avez souligné, les artisans et les petites entreprises de ce secteur s'agissant de leurs conditions de travail, qui sont désastreuses et parfois même presque moyenâgeuses, et de la modernisation des matériels.

Nous avons engagé cette concertation avec le souci de créer les bases d'une relance du trafic, sans lesquelles, évidemment, nous ne pourrions faire face à toutes ces difficultés.

En ce qui concerne vos trois premières propositions, madame, je puis vous assurer qu'en tant que ministre des transports ayant vocation à être le porte-parole des professionnels de ce secteur, je ne manquerai pas de m'en faire l'écho auprès du ministre de l'économie et des finances ou du ministre chargé du budget afin que nous puissions les examiner au fond.

Il convient d'inscrire votre quatrième proposition concernant le fonds de régulation de l'activité des bateliers parmi celles qui font l'objet d'une concertation. Si les gens intéressés sont d'accord, je ne suis pas opposé à l'instauration d'un système de type mutualiste.

Mme la présidente. La parole est à M. Queyranne pour deux minutes.

M. Jean-Jack Queyranne. Monsieur le ministre d'Etat, dans le tour de France que vous accomplissez ce soir, je voudrais vous demander de vous arrêter dans l'agglomération lyonnaise, dont certains problèmes sont particulièrement aigus.

La situation la plus difficile sur le plan routier concerne incontestablement la transformation du boulevard Laurent-Bonneay en autoroute urbaine. Cette voie de 14 kilomètres, parcourue chaque jour par 60 000 véhicules, commencée il y a maintenant dix ans, n'est toujours pas achevée. Le conseil général du Rhône vient de voter à l'unanimité une motion dans laquelle il s'engage à verser d'ici à 1984 54 millions de francs pour terminer les travaux de première urgence, parmi lesquels figurent les indispensables protections phoniques des immeubles riverains qui sont promises depuis déjà trois années. Or, avec une participation de l'Etat s'élevant à 55 p. 100 du financement total, on pourrait, selon la direction des routes, engager 8 millions de francs de travaux. A ce rythme, les Lyonnais devront attendre encore dix ans pour que le boulevard périphérique soit terminé.

Ma deuxième question porte sur la construction de la ligne de métro D Bellecour—Parilly. Or les 49 millions de francs qui sont inscrits au titre du métro dans votre budget ne sont pas destinés à cette ligne qui est vitale pour la desserte du centre et de tout le secteur Est de la banlieue lyonnaise. Le syndicat des transports en commun se prépare à investir 100 millions de francs en 1982. Si l'Etat ne verse pas de dotation, le syndicat ne pourra pas bénéficier des prêts à taux privilégiés du fonds de développement économique et social. Etes-vous prêt, monsieur le ministre, à autoriser le syndicat à engager ces travaux et à bénéficier dès 1982 de cette autorisation pour les prêts privilégiés ?

Enfin, je voudrais appeler à nouveau votre attention sur les problèmes des péages sur les autoroutes dans les secteurs périurbains. Il conviendrait de supprimer, d'une part, le péage sur la section Lyon—Satolas, car l'aéroport situé dans cette commune est le seul d'Europe qui soit desservi par une autoroute à péage, et, d'autre part, le péage envisagé sur la future A 42 jusqu'à Dageux, car les habitants de l'Ain craignent que la route nationale Lyon—Genève ne soit encombrée pendant longtemps encore.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Les crédits prévus pour la poursuite du contournement Est ont été augmentés en 1981 et l'effort sera poursuivi en 1982. Il convient en effet d'accorder une attention particulière aux problèmes de bruit que posent les voies rapides, actuelles et futures, à Lyon comme sur l'ensemble du territoire.

L'ensemble du problème du développement routier dans l'agglomération lyonnaise doit faire l'objet d'une prochaine réunion de travail à mon cabinet avec tous les élus lyonnais concernés.

Le métro de Lyon constitue en effet une belle réalisation, et la première ligne rencontre un grand succès, ce qui montre que cet équipement répond aux besoins des usagers. Conformément à nos orientations, nous voulons maintenir les investissements à un niveau élevé de manière à promouvoir réellement les transports collectifs. En 1982, l'aide de l'Etat permettra de poursuivre la construction de la ligne C, de la liaison entre le T. G. V. et le métro à La Part-Dieu et d'engager l'avant-projet d'une ligne D.

Le problème des péages est étudié par la mission qui a été mise en place et qui est chargée d'examiner l'ensemble des questions relatives aux autoroutes. Il convient, à Lyon comme dans d'autres agglomérations, d'éviter que les personnes qui se déplacent quotidiennement pour se rendre de leur domicile à

leur lieu de travail aient à supporter des charges financières trop lourdes, je veillerai à ce que cet aspect des choses soit pris en considération dans l'étude qui est actuellement conduite.

Mme la présidente. La parole est à M. Sueur, pour deux minutes.

M. Jean-Pierre Sueur. Monsieur le ministre d'Etat, il est nécessaire de désenclaver le Massif central. De même, il me paraît utile et légitime que les villes de Bourges et de Vierzon soient reliées à Paris par une voie rapide.

Mais cela ne constitue en aucun cas un argument en faveur de la construction d'une autoroute, ni en faveur du tracé que le précédent gouvernement avait prévu pour cette autoroute. On désenclavera aussi bien le Massif central, on reliera aussi bien Bourges à Paris par une voie express à deux fois deux voies et à carrefours nivelés que par le projet d'autoroute qu'avait programmé M. Giscard d'Estaing et que vous n'avez aucune raison de reprendre à votre compte.

Je me contenterai de parler du tronçon Orléans — Bourges, puisque mon collègue M. Pourchon s'intéressera tout à l'heure à la suite du tracé.

Une solution alternative existe, il s'agit de la mise à deux fois deux voies de la route nationale 20 entre Orléans et Bourges, et trois arguments au moins plaident en faveur de cette solution.

D'abord, l'argument financier. Le coût d'une voie express est d'environ 30 p. 100 moindre que celui de l'autoroute. Dans une réponse à une question qu'avait posée l'un de nos collègues à la commission de la production et des échanges, vous avez indiqué, monsieur le ministre, que les coûts de construction seraient équivalents, mais j'observe qu'aucune étude approfondie n'a été faite à ce sujet. Je constate, par ailleurs, que cela ne concerne que les coûts de construction. Il faut aussi prendre en compte la rentabilité ou plutôt la non-rentabilité de cette autoroute. En effet, on a pu calculer que si 40 p. 100 du trafic de la route nationale 20 entre Orléans et Bourges s'écoulait par cette autoroute — ce qui est d'ailleurs très optimiste — et si la hausse moyenne du trafic automobile était de 7 p. 100, hypothèse elle aussi optimiste, la nationale 71 ne serait rentable que dans vingt ans. On a aussi invoqué le fait qu'un financement privé existait pour l'autoroute, alors que pour la route à quatre voies il faudrait un financement sur fonds publics. Mais cela ne me paraît pas un argument décisif au moment où l'on nationalise les banques qui contrôlent Cofiroute...

Mme la présidente. Je vous informe que vous avez déjà dépassé votre temps de parole, mon cher collègue.

M. Jean-Pierre Sueur. Je conclus, madame la présidente.

... et où vous dénoncez, à juste titre, le fait qu'une rentabilité financière à courte vue ait conduit à des suppressions de lignes S. N. C. F., qui sont contestées aujourd'hui. Je crois que, pour l'autoroute, il ne faut pas tomber dans la même erreur.

Vous savez qu'il est nécessaire de réaliser des déviations au droit d'un certain nombre de communes qui sont traversées par la nationale 20. Si l'on fait l'autoroute, il ne sera pas nécessaire, du moins pendant un certain temps, de réaliser ces déviations. Mais je suis persuadé que l'on finira par les faire parce que l'autoroute ne sera pas suffisamment fréquentée. Le coût de l'autoroute doit donc être augmenté de celui des déviations. Par conséquent, la solution de la voie express dans laquelle les déviations s'intègrent naturellement est moins chère que la solution de l'autoroute.

J'en viens au dernier argument. La Sologne est déjà coupée en deux par la nationale 20. Si l'on ajoute à 10 kilomètres à l'Ouest de celle-ci la coupure d'une autoroute, c'est la partie la plus fragile de la Sologne, celle des étangs, qui sera à jamais défigurée. C'est le cœur de la Sologne qui sera touché, et les équilibres écologiques en seront bouleversés.

Je termine, monsieur le ministre d'Etat.

Mme la présidente. J'allais vous le demander, monsieur Sueur.

M. Jean-Pierre Sueur. Mais, madame la présidente, j'ai observé que M. Hamel, qui était inscrit pour cinq minutes, a pu parler quinze minutes. Je dépasse un peu mon temps de parole, et je vous prie de m'en excuser.

Vous avez déclaré, monsieur le ministre d'Etat, à l'un de nos collègues qui vous avait interrogé à la commission de la production et des échanges, que vous n'aviez pas pris de décision définitive à ce sujet. D'autre part, j'ai observé que lors de votre récent déplacement dans l'Allier vous avez pris soin de ne pas prendre position quant au tracé retenu entre Orléans et Bourges.

Je vous demande qu'une étude approfondie de la solution alternative de la voie express soit menée dans les moindres détails...

Mme la présidente. Je vous demande de conclure !

M. Jean-Pierre Sueur. ... et qu'une concertation soit engagée à ce sujet avec l'ensemble des parties en cause, et en particulier

les collectivités locales et les associations syndicales intéressées par cette question qui est particulièrement grave pour la région Centre.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je préférerais, madame la présidente, avant de répondre à M. Sueur, que M. Pourchon pose sa question puisqu'elle portera, je crois, sur le même sujet. Nous gagnerons ainsi du temps.

Mme la présidente. Nous devrions maintenant en revenir aux questions du groupe du rassemblement pour la République, mais, monsieur le ministre, j'accepte, dans un souci de libéralisme, de donner la parole à M. Pourchon.

La parole est à M. Pourchon, pour deux minutes.

M. Maurice Pourchon. Je suis désolé de constater, madame la présidente, que dix-sept départements de la République mériteront seulement deux minutes d'attention de la part de notre assemblée. Vous m'excuserez si je dépasse un tant soit peu mon temps de parole.

Mme la présidente. Je vous rappelle, monsieur Pourchon, qu'après le budget des transports un autre budget est inscrit à l'ordre du jour.

M. Maurice Pourchon. Je suis inscrit aussi sur ce deuxième budget, madame la présidente, et je retourne dans ma circonscription dans la matinée.

Ma question concerne le problème du désenclavement du Massif central. Dix-sept départements sont concernés par le programme de développement du Massif central engagé en 1975. A l'époque déjà, celui-ci avait été jugé insuffisant par l'ensemble des groupes de la gauche de cette Assemblée, opposition à l'époque, majorité aujourd'hui.

L'Auvergne souhaite depuis longtemps le désenclavement ferroviaire. Je sais, monsieur le ministre d'Etat, tout l'intérêt que vous portez à la valorisation de notre système ferroviaire. Nous considérons depuis longtemps qu'il est indispensable de réduire les délais de transport de Paris vers Clermont-Ferrand et que la ligne soit électrifiée. Envisagez-vous cette opération ? Si oui, dans quel délai ? Le trajet le plus court, celui qui passe par Nevers, pourra-t-il être compris dans le programme d'électrification ?

En ce qui concerne le désenclavement routier, la question de l'autoroute A 71 a été posée, mais j'y reviendrai tout à l'heure. Vous avez indiqué tout à l'heure, en réponse à une question de M. Proriot, que les crédits du programme routier du Massif central seraient de 370 millions de francs en 1982. Comme président du conseil régional d'Auvergne, je juge cette somme insuffisante. En 1981, le crédit était déjà de 370 millions de francs et il avait été abondé par la suite de 30 millions de francs. J'ai suffisamment protesté contre l'attitude du précédent gouvernement pour ne pas vous dire aujourd'hui que les retards accumulés au fil des ans risquent fort de transformer le désenclavement en rêve de l'an 2000 pour les Auvergnats. J'ose espérer — j'avais déjà émis ce vœu au mois d'août — qu'un collectif budgétaire vous permettra d'inscrire un crédit plus important.

M. Roland Nungesser. C'est la continuité !

M. Maurice Pourchon. S'agissant des autoroutes, j'ai déjà obtenu des réponses à mes questions en lisant la presse régionale qui m'a appris que vous étiez venu dans ma région — j'en suis fort aise — et aussi que la construction de l'autoroute A 71 allait enfin être engagée.

Vous avez eu la courtoisie de me signaler par courrier que la B 71 serait réalisée. Les Auvergnats seront satisfaits de cette solution, mais, lorsque des ministres se rendent dans notre région pour y prendre des engagements importants — ce fut le cas à Montluçon jeudi dernier — il serait souhaitable que les députés de la République, quelle que soit leur appartenance politique...

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. Maurice Pourchon. ... et le président du conseil régional puissent les rencontrer. Ils le feraient volontiers, quitte à modifier leurs emplois du temps.

Je suis d'autant plus à l'aise pour vous le dire, monsieur le ministre d'Etat, que dans cette assemblée, où je siège depuis trois ans, je n'ai jamais manqué de faire remarquer au précédent gouvernement que la plus élémentaire des courtoisies consistait à prévenir les parlementaires de la République lorsqu'un ministre était en déplacement dans leur région ou dans leur département.

M. Emmanuel Hamel. C'est un incident politique !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Vous parlez d'incident, monsieur le député...

M. Emmanuel Hamel. Parlons plutôt de solidarité entre les Auvergnats !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Oui, on peut avoir l'impression qu'une solidarité prend le pas sur d'autres solidarités dans certains cas.

Effectivement, je me suis rendu dans l'Allier, ce département de la région Auvergne, à l'invitation du conseil général, pour discuter de différents problèmes de transport. A Moulins, où le maire avait veillé à inviter tous les élus locaux ou nationaux du département, j'ai évidemment abordé la question de l'autoroute A 71, et plus spécialement du tronçon qui traversera l'Allier. Sur le principe même de cette voie, je me suis contenté, pour l'essentiel, de répéter un propos qui avait été déjà tenu la veille par M. le Premier ministre à Guéret.

Naturellement, si ma visite avait eu un caractère régional, je n'aurais pas manqué d'en avertir M. le président du conseil régional. En effet, je n'entends pas me dérober aux contacts et aux rencontres...

M. Maurice Pourchon. J'en prends acte.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... avec les responsables régionaux, départementaux ou locaux. Bien au contraire, je les souhaite et je pense que c'est en travaillant dans le cadre d'une concertation étroite qu'il est possible d'obtenir des résultats.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ce n'est pas une chose nouvelle. C'est ma méthode de travail et celle de l'ensemble du Gouvernement et elle s'applique à tous les élus, quelle que soit leur étiquette politique. Je suis allé récemment dans les Yvelines, où j'ai parlé avec le président du conseil général de ce département, qui ne partage pas spécialement mes convictions politiques.

Pour en revenir au plan routier Massif Central, j'ai indiqué, en effet, que son application se poursuivrait à un rythme élevé. Compte tenu des engagements généraux du Gouvernement et des arbitrages qui sont intervenus, nous avons obtenu une dotation de 370 millions pour ce plan. Bien entendu, pour cette opération comme pour quelques autres, j'essaierai, dans la mesure du possible, d'obtenir quelques moyens complémentaires, et j'espère que vous me soutiendrez.

M. Maurice Pourchon. Mon soutien vous est assuré d'avance !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je m'en réjouis ! L'effort qui est entrepris permettra de poursuivre la réalisation des déviations et des rocades sur la route nationale 9, sur la route nationale 20 et sur la nationale 7. On avancera la réalisation de la fameuse transversale Centre-Europe-Atlantique avec la construction de certaines sections. On fera aussi progresser la liaison Brive—Méditerranée.

Pour le trafic ferroviaire, l'électrification de la ligne Clermont-Ferrand est programmée et les travaux devraient être achevés en 1986.

En ce qui concerne l'autoroute A 71, j'ai rappelé tout à l'heure que nous avons entrepris une étude générale des procédures de financement des autoroutes et des routes, du système de gestion et de l'évolution des péages. Mais plusieurs élus ont souhaité que cette étude ne retarde pas les projets existants ou les réalisations amorcées, quitte au moment où les conclusions seront déposées à prévoir les aménagements qui apparaîtraient nécessaires. C'est dans cet esprit que j'ai pu confirmer l'annonce faite par le Premier ministre que le tronçon Bourges—Montluçon—Clermont de la A 71 se ferait. Les procédures et les études détaillées vont être poursuivies pour lancer dès que possible les acquisitions foncières, étant entendu qu'il convient de régler le « phasage » de l'opération, afin de se mettre d'accord avec les élus concernés sur les priorités. Doit-on, par exemple, commencer au Nord ou au Sud, sur telle ou telle section ? Ce sont des questions qu'il faudra que nous réglions dans le cadre de la concertation.

Les tronçons Orléans—Vierzon—Bourges ont déjà fait l'objet de discussions et M. Sueur a déjà été reçu à ce sujet par mon cabinet ainsi que par celui du Premier ministre. Il connaît donc bien la position gouvernementale. Il est d'ailleurs permis d'observer que les élus des deux régions concernées par ces tronçons qui, normalement, devraient être mis bout à bout, n'ont pas une position identique. En tout cas, l'aménagement de la liaison rapide Orléans—Vierzon—Bourges doit faire l'objet d'un réexamen approfondi.

A première vue, la solution d'aménagement sur place en route express, avec contournement des agglomérations par des déviations, n'appartient pas surtout à la meilleure. En toute hypothèse, si les conclusions des études en cours devaient confirmer la nécessité d'un tracé nouveau, serait retenu celui déclaré d'utilité publique, après avis du Conseil d'Etat.

Mme la présidente. Nous en revenons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Valleix, pour deux minutes.

M. Jean Valleix. Monsieur le ministre d'Etat, de même qu'en matière internationale, le dialogue Nord-Sud est souvent à l'ordre du jour, je souhaiterais qu'un dialogue Est-Ouest soit amorcé ce soir sur le plan, cette fois, des transports intérieurs. Ceux-ci sont caractérisés par une double inégalité : inégalité entre les régions et inégalité, bien entendu, entre l'ensemble des régions et Paris. Un exemple : le péage d'autoroute coûte 130 francs pour effectuer le trajet Paris—Bordeaux et 55 francs environ pour Paris—Lyon, alors que la différence de distance est inférieure à 100 kilomètres.

Et quand l'autoroute n'existe pas encore et est attendue, la A 61, par exemple, languit. Au pays basque, les travaux vers Toulouse se poursuivent tout doucement.

Pour le fer, sur les liaisons Bordeaux—Lyon ou Bordeaux—Nantes, les horaires sont ceux des chars à bœufs. Et je ne parle pas du Bordeaux—Vintimille.

En ce qui concerne le T. G. V., bravo pour la liaison Paris—Lyon, à laquelle j'ai toujours été favorable. Mais si l'on doit en créer de nouveaux, y compris vers l'Ouest, je voudrais qu'on n'oublie pas pour autant d'accélérer les liaisons existantes par air. On sait que, par avion, on se rend difficilement de Bordeaux à Lyon à jour fixe, à heure fixe et avec une bonne fréquence.

S'agissant des voies navigables, monsieur le ministre d'Etat, le projet de budget pour 1982 n'est guère supérieur à celui de l'année passée. Je me suis assez autorisé à critiquer ce dernier pour faire de même en ce qui concerne celui de cette année.

Enfin, pour le canal du Midi, on en est à 350 tonnes, avec encore des ruptures de charges.

Qu'attend le Gouvernement pour mettre en place des moyens budgétaires sur la liaison Rhin-Rhône, à laquelle je continue à croire ?

M. Emmanuel Hamel. Et vous avez raison !

M. Jean Valleix. Nous avons bien fait de voter un texte donnant compétence à la compagnie nationale du Rhône. Mais où en est, dans cette affaire, la récupération éventuelle de la redevance E. D. F. dans les comptes de la C. N. R. pour le montage financier ?

Par ailleurs, si on développe, comme je le souhaite, cette liaison Rhin-Rhône, il faudra rééquilibrer les liaisons Est-Ouest, qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales. En effet, il faut éviter que cette opération ne profite, je ne dirai pas au roi de Prusse, mais à la reine de Hollande. Si nous ne favorisons pas les liaisons Est-Ouest, l'axe Rhin-Rhône aura finalement un effet négatif pour la France.

Je résume : en matière d'aménagement des voies fluviales, pensez-vous possible d'accélérer l'opération pour le canal du Midi ? Croyez-vous possible d'harmoniser les péages plus vite que cela ne se fait, et pourquoi ne pas envisager leur suppression ? Enfin, pour la route Centre-Europe — Atlantique ne pourrait-on, chaque fois que ce sera possible — ce serait un avantage technique qui ne coûterait pas beaucoup plus cher — opter pour le deux fois deux voies, qui d'ailleurs est à la mode au plus haut niveau ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Comme je ne veux pas abuser de la patience de cette assemblée, ou tout au moins de ce qu'il en reste...

M. Emmanuel Hamel et M. Marcel Wacheux. Ce sont les meilleurs !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Absolument ! Les absents ont toujours tort. (Sourires.)

A propos des voies navigables, monsieur le député, si vous avez émis des critiques l'an passé, il ne me semble pas que cela vous ait conduit à ne pas voter le budget.

M. Jean Valleix. Vous savez, monsieur le ministre, qu'un effort avait été fait avant votre arrivée au ministère.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Dans ces conditions, le projet de budget pour 1982 étant bien meilleur que celui de l'année dernière pour les voies navigables, puisqu'il marque une progression incontestable, alors que nous étions l'an passé complètement au fond du trou, j'ai bon espoir que vous m'appartiez le soutien de votre vote.

Cela dit, pour ce qui concerne les différentes opérations, je crois avoir montré tout à l'heure que le Gouvernement leur accorde toute son attention, dans le cadre des procédures qui sont à conduire, aussi bien pour les projets de grande liaison que pour les voies navigables à moyen et à petit gabarit. Vous avez évoqué le canal du Midi. Il présente un intérêt incontestable, mais des travaux doivent être réalisés si l'on veut lui rendre une certaine valeur.

Au sujet de la liaison Rhin-Rhône, j'ai répondu en détail à M. Taddei, et je pense avoir du même coup répondu également à vos propres préoccupations.

M. Jean Valleix. Et la réponse à ma question sur E.D.F. ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. S'agissant de l'harmonisation des péages et de leur suppression, que vous semblez souhaiter, j'avoue être surpris. Rien, dans le passé, ne laissait supposer une telle conversion. Mais, comme pour les voies navigables, je me réjouis de voir des parlementaires se rapprocher des orientations que je défends au nom du Gouvernement.

L'étude qui est en cours pourra déboucher sur des conclusions dans les premiers mois de l'année qui vient, et nous serons donc alors en mesure de préciser comment nous allons faire évoluer notre politique autoroutière.

Quant à la nécessité de développer les liaisons transversales, en particulier à travers le Massif central, j'en suis tout à fait d'accord. Pour des raisons que l'on connaît bien, et qui sont diverses et importantes, il y a là de très grandes insuffisances et de très grands besoins qui, pour être satisfaits, nécessitent de très grands moyens. Mais, le principe de la nécessité est incontestable. Des actions de différentes natures sont d'ores et déjà entreprises ; et je souhaite pouvoir les poursuivre et les mener à bien.

J'ai évoqué, tout à l'heure, par exemple, la liaison Centre-Europe — Atlantique. C'est une idée qui remonte déjà à un certain nombre d'années et qui, quand on consulte une carte de France, apparaît effectivement comme intéressante et utile pour compléter le réseau de liaisons rapides de notre pays. C'est la raison pour laquelle j'ai confirmé que les travaux entrepris sur les différentes sections de cette future liaison seront poursuivis. Cela concerne d'ailleurs en partie la réalisation — et c'est pourquoi nous avons pris cette décision — d'une section de l'autoroute A 71, qui est commune avec cette liaison et qui mérite donc d'être prioritaire.

Je pense donc, à propos de cette question, pouvoir aller dans le sens souhaité par l'honorable parlementaire.

Mme la présidente. La parole est à M. de Lipkowski, pour deux minutes.

M. Jean de Lipkowski. Je crois, monsieur le ministre d'Etat, que vous étiez auprès de M. le Premier ministre, en juillet dernier, quand celui-ci a inauguré le tronçon de l'autoroute Poitiers-Saintes qui complète définitivement l'autoroute Paris-Bordeaux.

Vous avez pu vous rendre compte que le tracé de cette autoroute passe par ma région, par Saintes et non par Angoulême. J'avais obtenu cela, à l'époque de M. Pompidou, pour désenclaver une région qui en avait bien besoin.

Néanmoins, il y a un paradoxe : toutes les villes du littoral sont reliées à ce grand équipement. L'Etat a fourni l'effort d'apporter les crédits nécessaires à l'aménagement des bretelles reliant La Rochelle et Rochefort à l'autoroute, mais Royan, ma ville, a été oubliée. Cette ville n'est pas reliée à l'autoroute, et elle se trouve ainsi pénalisée. C'est d'autant plus grave que cette ville ne vit pratiquement que du tourisme.

Alors que nous connaissons une très grave crise du cognac, nous espérons que ce grand équipement serait porteur d'emplois et ne permettrait pas uniquement à x vacanciers d'appuyer sur l'accélérateur. Ces trente kilomètres, je n'ai pu les obtenir du Gouvernement précédent. C'est une des raisons pour lesquelles je n'ai pas voté le budget de 1981, et je suis donc parfaitement à l'aise pour vous les demander. Je le répète, l'absence de ces trente kilomètres pénalise Royan, qui est pourtant la ville qui en a le plus besoin puisqu'elle n'a aucune activité économique permanente étant essentiellement une cité touristique. Je vous demande donc, monsieur le ministre, et je ne doute pas que vous le ferez — de me donner les crédits nécessaires pour relier Royan à l'autoroute.

J'en profite pour vous signaler un cas tout à fait aberrant qui concerne, cette fois, le désenclavement aérien. Vous n'y êtes pour rien, puisqu'il s'agit d'une situation tout à fait scandaleuse que vous héritez de vos prédécesseurs.

Nous sommes en effet en présence d'une sorte de « La Villette aéronautique ». M. Messmer a fait construire à ma demande en 1972 un grand aérodrome départemental à Rochefort, ville équidistante de toutes les villes de mon département. Cet aérodrome superbe, doté d'une piste de 1 800 mètres, a été inauguré l'année dernière. Je suis un peu pilote, et je peux vous dire, monsieur le ministre, que la visibilité, que l'approche est parfaite. Or cet aérodrome ne sert à rien. On va sans doute y faire pousser quelques marguerites, y faire paître quelques vaches. Tout cela à cause d'une querelle locale, La Rochelle, pourtant reliée à Rochefort par une voie à quatre voies qui fait qu'on va d'une ville à l'autre plus facilement que de Paris à Orly, ne voulant

pas se dessaisir de son aérodrome. Vous me direz que c'est aux régions à se débrouiller entre elles. Mais elles ne le font pas parce qu'il y a trop d'influences locales qui jouent.

Je crois qu'il y a un moment où l'Etat doit arbitrer, et vous ne pouvez pas laisser, monsieur le ministre, ce « La Villette aéronautique » se développer. Rochefort-Saint-Agnant doit être le grand aérodrome départemental.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, vous réclamez l'arbitrage de l'Etat. Mais, d'habitude, on entend plutôt des discours s'élevant contre le fait que toutes les décisions sont prises à Paris et demandant qu'elles soient prises sur place, pour en finir avec le centralisme étatique ou parisien.

J'avoue que je penche plutôt pour le second élément de l'alternative. Comment pourrait-on trancher d'un bureau ministériel alors qu'il s'agit d'un problème strictement régional ?

M. Jean de Lipkowski. Venez donc sur place. Je serai heureux de vous accueillir.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Merci ! Je jouerai les Saint-Louis, ou les Salomon ! (Sourires.)

Ce type de problème s'est déjà posé plusieurs fois en particulier du fait que les investissements concernant les créations de bases aériennes ne sont pas toujours réalisés avec tout le sérieux nécessaire. L'ambition fait qu'on va au-delà de ce qui est raisonnablement possible. On déplore maintenant, dans un certain nombre de domaines, certains gâchis, et les projets, qui suscitent beaucoup d'oppositions remontent jusqu'à mon ministère.

D'une manière générale, il faudrait veiller à ce que les investissements correspondent bien aux besoins réels et non pas à tel ou tel rêve de chambre de commerce ou d'industrie, par exemple.

Sans me dérober en tant que ministre des transports, je reconnaitrai tout de même que les autorités régionales doivent prendre position. S'il faut ensuite que l'Etat intervienne, il doit le faire avec l'accord de tout le monde et après avis des populations directement concernées, et cela d'autant plus si on prend en considération le processus actuel de décentralisation.

En ce qui concerne la liaison de Royan à l'autoroute A 10, je précise que le principe de l'aménagement de la route à deux fois deux voies continues est acquis. La déviation de Saujon s'inscrit dans cette perspective et les travaux seront poursuivis en 1982. Pour le reste, nous examinerons de plus près cette question, pour voir ce qu'il est possible de faire.

Mme la présidente. La parole est à M. Cousté, pour deux minutes.

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le ministre d'Etat, vous avez entendu il y a quelques instants un député de la majorité évoquer le problème du métro de Lyon. Je l'évoquerai à mon tour en mon nom et en celui de mon collègue M. Noir, nous qui sommes des députés lyonnais de l'opposition.

Pourquoi cette insistance ? Parce que le conseil de la communauté urbaine de Lyon, le conseil général du Rhône ainsi que le syndicat des transports en commun de la région lyonnaise ont décidé, en 1979, l'application d'un plan de dix ans, en vue de développer à Lyon un réseau métropolitain. Ce plan concerne non seulement les lignes B et C, mais aussi la création d'une première partie de la ligne D, objet de l'intervention que nous venons d'entendre.

J'interviens sur ce point parce que tous les élus souhaitent l'accélération du programme initialement prévu.

En effet, le métro de Lyon a remporté un véritable succès puisque les prévisions initiales étaient de 100 000 voyageurs par jour alors que l'on a déjà atteint le nombre de 170 000. Cela va tout à fait dans le sens des options que vous avez indiquées et qui orientent votre budget, c'est-à-dire le souci de donner la priorité aux transports collectifs et, par là même, celui d'accroître les économies d'énergie.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Pierre-Bernard Cousté. Nous avons à faire face, monsieur le ministre d'Etat, à un problème précis.

Allez-vous, dès maintenant, autoriser l'emprunt, dans des conditions abordables, d'une somme suffisante qui, s'ajoutant au produit du versement — transport des collectivités locales, pourrait rendre immédiatement possible l'accélération du programme ? En un mot, acceptez-vous la révision du programme ?

Admettez-vous enfin que les travaux préparatoires de déplacement de réseaux de fouilles pour la ligne D soient entrepris dès l'année 1982, grâce à une autorisation d'emprunt auprès du F.D.E.S. et à l'engagement que les crédits correspondants de la part de l'Etat figureront au budget de 1983 ?

En donnant votre autorisation aujourd'hui, vous permettriez le dépôt, dans les prochaines semaines, du dossier d'avant-projet sommaire et, par voie de conséquence, le début des travaux. Au total, vous serviriez une amélioration souhaitée par tous les élus, quelle que soit leur appartenance politique, et profiteraient à une agglomération de plus de 1 300 000 habitants.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, il ne m'est pas possible de vous apporter immédiatement une réponse, car le problème que vous avez soulevé ne relève pas de mon seul département ministériel. Il convient donc de l'examiner plus au fond dans le cadre d'une nécessaire concertation.

Je me rappelle à l'instant ce fameux mot : « Paris vaut bien une messe... »

M. Emmanuel Hamel. Après avoir parlé de Saint-Louis, vous citez Henri IV !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Eh bien, je dirai que certains soutiens de l'orientation du Gouvernement valent bien un métro... (*Sourires.*)

M. Emmanuel Hamel. Et Lyon vaut bien une rosette ! (*Rires.*)

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je ne peux évidemment que partager l'attention que vous déclarez porter aux transports collectifs.

L'expérience montre en effet que, s'agissant du trafic, un grand effort reste à faire. Le cas que vous évoquez confirme bien les propos que j'ai tout à l'heure tenus à la tribune selon lesquels c'est le problème du financement de l'ensemble des systèmes de transports collectifs qui est à l'ordre du jour. On doit en tenir compte pour parvenir à faire entrer dans les faits la priorité que nous souhaitons accorder à ce mode de transport. Cet état de fait ne peut que m'inciter à activer les efforts entrepris dans ce domaine afin de définir les moyens.

Mme la présidente. Nous en revenons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Hamel, pour deux minutes.

M. Emmanuel Hamel. Madame la présidente, monsieur le ministre d'Etat, avant de poser ma question, en respectant le délai de deux minutes qui m'est imparti, je veux être persuadé que vous vous associerez à mon regret de constater que les crédits du ministère du Plan et de l'aménagement du territoire seront discutés à une heure du matin. Cela est infiniment regrettable, compte tenu de l'éminente personnalité de M. Rocard, le ministre concerné.

Cela dit, je vous poserai une question, monsieur le ministre d'Etat, au nom de M. Perrut, notre éminent collègue, qui a dû nous quitter il y a peu de temps.

M. Perrut tenait à souligner que la construction et la mise en service du T.G.V. reliant Paris à Lyon a été une importante réalisation des gouvernements précédents, grâce à une décision prise par la majorité — à laquelle il appartenait. Malheureusement, dit-il avec son bon sens bien connu, toute médaille a son revers. Il veut ainsi parler des lignes intermédiaires situées sur le tracé de la voie normale S.N.C.F., qui, avant la mise en service du T.G.V., étaient desservies par des trains rapides qui sont aujourd'hui supprimés.

Ainsi la mise en service du T.G.V. qui, incontestablement apporté à certains utilisateurs du chemin de fer un gain incomparable de confort et de rapidité de trajet, se traduit-elle, pour ceux qui habitent des villes qui ne sont pas sur les trajets du T.G.V. — Villefranche, par exemple — par une perte de temps, dans la mesure où ces villes ne sont plus desservies par les trains rapides d'autrefois.

M. Perrut exprime le souhait que l'on revienne au moins à la situation antérieure de telle sorte que la mise en service du T.G.V., qui présente de grands avantages pour certains, ne se traduise pas pour d'autres par des conditions de voyage plus longues, plus pénibles et donc moins intéressantes.

Que comptez-vous faire pour remédier à cette situation, monsieur le ministre d'Etat ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, permettez-moi, puisque vous m'en donnez l'occasion, de me féliciter du grand succès remporté par le T.G.V., qui dépasse largement les prévisions et qui met en relief tout l'intérêt de l'opération.

M. Emmanuel Hamel. C'est un élément de l'héritage !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Absolument ! Les choses ont été clairement précisées à ce sujet.

M. Emmanuel Hamel. Il est élégant de votre part de le reconnaître !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Nous n'avons pas l'habitude de nous dérober devant la réalité des faits !

Pour autant, il convient de ne pas négliger les solutions à apporter aux conséquences secondaires et éventuellement négatives de la mise en service du T.G.V. Vous avez évoqué une de ces conséquences concernant la suppression de trains rapides assurant la desserte classique.

D'une comparaison minutieuse, il ressort que les dessertes assurées par le T.G.V. et par les trains classiques ont été améliorées pour Chalon-sur-Saône, Macon et Lyon, par rapport à la situation antérieure.

En ce qui concerne Villefranche et Dijon, cependant, il semble qu'effectivement un problème se pose...

M. Emmanuel Hamel. Vous allez y remédier.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... auquel il faudrait apporter une solution.

La question des abonnements devra faire l'objet d'un examen attentif.

M. Emmanuel Hamel. Notamment pour les étudiants !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Pour ces derniers, tout est réglé : j'ai demandé à la S.N.C.F. qu'ils puissent bénéficier d'une réduction de 50 p. 100 sur toutes les lignes du T.G.V.

M. Emmanuel Hamel. Espérons que la S.N.C.F. vous suivra !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je pense qu'elle ne manquera pas de le faire d'autant que, dans ce cas précis, à ma connaissance, il s'agit d'une décision qui, selon le célèbre contrat d'entreprise, appelle une compensation de l'Etat. Par conséquent, rien ne sera plus facile pour la S.N.C.F.

Lorsque la ligne nouvelle sera complètement en service, il faudra profiter des facilités offertes par l'ancienne ligne pour créer des liaisons adaptées aux besoins, à court et à moyenne distance, notamment entre Dijon et Lyon.

M. Emmanuel Hamel. Excellent projet !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je pense en effet qu'un train à grande vitesse ne peut obtenir un grand succès sans que les régions qu'il traverse soient bien irriguées, si je puis dire.

M. Emmanuel Hamel. Bonne réponse, dont je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat !

Mme la présidente. Nous en revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Tavernier, pour deux minutes.

M. Yves Tavernier. Monsieur le ministre d'Etat, ma question concerne le contrat d'entreprise liant l'Etat à Air France.

Comment le second contrat, couvrant les années 1981, 1982, 1983, peut-il être fondé sur les mêmes principes que le contrat précédent, caractérisé par le redressement financier de l'entreprise, compte tenu du fait que, depuis juin 1981, nous découvrons un déficit prévisionnel de 400 à 500 millions de francs ?

Par ailleurs, en quoi ce contrat, dont les orientations sont imprégnées de l'esprit libéral malhusien de l'ancienne majorité, est-il compatible avec les nouvelles perspectives d'emploi et de croissance économique ? Notamment, dans quelle mesure ce contrat apporte-t-il une solution satisfaisante au renouvellement de la flotte de moyens courriers de la compagnie nationale ?

Que prévoit-il en ce qui concerne Concorde ? La faible augmentation de 6 p. 100 de la subvention prévue semble très insuffisante pour couvrir le déficit sur la base du maintien de l'exploitation actuelle.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, vous avez souligné que le premier contrat d'entreprise avait été conclu dans des conditions économiques et sociales qui sont différentes de celles que nous connaissons aujourd'hui. Vous avez noté, pour cette année, la probabilité annoncée d'un déficit d'Air France ; ce n'est encore qu'une probabilité ; l'année n'est pas terminée. S'il ne faut pas sous-estimer cette situation, il ne faut pas non plus considérer qu'elle est extrêmement difficile. Par rapport à la plupart des compagnies internationales, Air France se trouve plutôt dans le peloton de tête, ce qui n'empêche pas, naturellement, que son déficit — si déficit il y a — pose un problème.

Il ne faut pas oublier non plus la politique sociale ; à cet égard, l'issue de la négociation actuellement engagée aura des conséquences pour la compagnie.

Le renouvellement de la flotte de moyens courriers entraînera éventuellement des décisions financières complémentaires. Pour Concorde, il ne peut y avoir de problèmes, étant donné qu'Air France a obtenu de l'Etat une couverture largement satisfaisante du déficit d'exploitation de cet appareil.

Quoi qu'il en soit, compte tenu de toutes ces données et de mon observation initiale, l'environnement économique et social s'est modifié. Une révision du contrat est donc nécessaire. La

direction d'Air France a formulé des propositions, qui sont en cours d'étude. Toutes les concertations indispensables auront lieu et nous prendrons ensuite les décisions qui s'imposent.

Mme la présidente. Nous en revenons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Cousté, pour deux minutes.

M. Pierre-Bernard Cousté. J'interviens maintenant au nom de mon collègue M. Bergelin, rappelé dans sa circonscription, à propos des relations entre le transport routier et la loi de finances.

Les concours financiers de la S. N. C. F. s'élèveront pour 1982 à quelque 23 milliards de francs, soit une hausse de 19,6 p. 100 par rapport à 1981. Il est intéressant de rapprocher ce chiffre de celui des crédits d'investissement consacrés à l'entretien des routes, qui, sauf erreur de ma part, est de 6 800 millions de francs. Un rapprochement de ces chiffres permet de s'apercevoir que le transport des marchandises en 1980 a été pour la S. N. C. F., de 69 milliards de tonnes-kilomètre et de 98 milliards de tonnes-kilomètre pour la route.

Vous savez très bien, monsieur le ministre d'Etat, que le transport professionnel routier de marchandises et de voyageurs regroupe 33 000 entreprises. C'est donc une activité majeure, qui assure 80 p. 100 du transport de voyageurs et 60 p. 100 du transport de marchandises effectués par route. Son poids se manifeste non seulement par les services rendus, que vous connaissez bien — et auxquels vous avez d'ailleurs rendu hommage, je le sais — mais également par des emprunts et des investissements.

Mais la fiscalité est très lourde. Elle frappe l'élément fondamental du prix de revient : le carburant. Elle est la seule de ce type à s'appliquer à un secteur de consommation : non-récupération de la T. V. A. et de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, dorénavant indexée ; de surcroît, les poids lourds doivent acquitter la vignette au taux des voitures particulières de grosses cylindrées, c'est-à-dire de luxe ; à cela s'ajoute la taxe professionnelle, qui pénalise l'investissement et l'emploi, particulièrement pesante dans cette branche. Je ne fais qu'une très rapide énumération. Je voudrais en tout cas que vous vous souveniez qu'un problème fondamental se pose s'agissant de la fiscalité.

Cela est encore plus vrai quand je considère non plus l'échelle nationale mais l'échelle internationale : à ce niveau, la concurrence devient acharnée pour les transporteurs français, dont la participation aux grands courants de trafic, il faut le reconnaître, est actuellement en baisse.

Ces derniers ne comprennent donc pas que les conditions d'application discriminatoires de la T. V. A. sur les carburants dans les autres pays ne soient pas au moins normalisées pour les prestations de transport international, ne serait-ce que pour respecter le principe même de la T. V. A., qui a été pratiquement appliqué dans toute l'Europe communautaire.

Mme la présidente. Monsieur Cousté, je me permets de vous rappeler que votre temps de parole est écoulé.

M. Pierre-Bernard Cousté. Vous avez raison, madame la présidente, l'heure est tardive. Alors, je conclus.

Ma question est simple : compte tenu de mes observations, envisagez-vous d'accorder, et dans quels délais, la déductibilité de la T. V. A. sur le gazole afin d'aligner la France sur les autres pays de la Communauté économique européenne et de donner à ces entreprises, qui sont souvent des petites et moyennes entreprises, voire des entreprises artisanales, les moyens de vivre et de se développer ?

Mme la présidente. La parole est M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, je sais bien que l'on se livre toujours à des comparaisons entre le traitement réservé à la S. N. C. F. et celui consenti au secteur routier. Mais il faut se garder de manier des chiffres qui recouvrent des réalités différentes.

M. Pierre-Bernard Cousté. Il y a un peu d'arbitraire !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Sur la dotation de 23 milliards, plus de 10 milliards visent à assurer le paiement des retraites au personnel de la S. N. C. F. Ce n'est certes pas la faute du Gouvernement si le personnel actif est aujourd'hui moins nombreux que le personnel retraité. Compte tenu de cette situation, l'Etat a le devoir de payer aux retraités leur dû, qui n'est certes pas trop élevé pour vivre.

Ces vingt-trois milliards servent aussi à remplir ce qu'il est convenu d'appeler des obligations de service public. Il était question tout à l'heure de dispositions sociales concernant les étudiants. Il y en a beaucoup d'autres. La S. N. C. F. a des responsabilités. Le rôle qu'elle joue appelle également un concours de l'Etat.

Même si des problèmes et des besoins restent à satisfaire, la situation des personnels de la S. N. C. F. est assez différente de celle du personnel employé dans les autres modes de transport. Le progrès social implique des charges financières qui doivent être prises en compte. Un examen attentif permet de s'apercevoir que l'Etat compense dans une certaine mesure l'effort de la S. N. C. F. en matière d'infrastructures. Cette compensation s'élève à cinq milliards dans le projet de budget, ce qui est loin de correspondre à l'effort consenti en faveur des investissements routiers. Vous avez cité à cet égard le chiffre de six milliards, auquel il conviendrait d'ajouter les forfaits des collectivités locales, à différents niveaux, pour les autoroutes. On ne peut donc parler de traitement défavorable au secteur routier. Les chiffres tendraient plutôt à démontrer le contraire.

En ce qui concerne la fiscalité, j'ai eu connaissance, lors des contacts que j'ai eus avec la profession, de la revendication relative à la déductibilité de la T. V. A. sur le gazole. En fait, il nous est demandé d'appliquer un système qui existe déjà en Europe et dans les pays voisins.

Cette demande doit être examinée dans le cadre des différents problèmes fiscaux que pose la profession. J'ai eu l'occasion de dire tout à l'heure que, dans ce domaine, compte tenu du fait que les décisions doivent intervenir au niveau interministériel, une série de problèmes doit être traitée globalement à la fois sur les plans fiscal, économique et social afin de trouver des solutions sérieuses et adaptées qui permettent réellement d'aller de l'avant.

Mme la présidente. La parole est à M. Nungesser, pour deux minutes.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre d'Etat, vous avez apporté, en réponse à ma première question, des précisions sur les orientations que le Gouvernement envisage pour le schéma directeur, ce dont je vous remercie.

J'ai noté aussi votre espoir de mener rapidement à bien son élaboration. Je l'apprécie d'autant plus que vous avez récemment souligné la place prépondérante que vous entendez réserver aux projets des liaisons à grand gabarit de Seine-Nord et de Seine-Est. En effet, ces grandes liaisons fluviales sont, de toute évidence, nécessaires au développement économique et à l'aménagement du territoire des régions du Nord-Pas-de-Calais, de Picardie et de la Lorraine, mais aussi de l'Île-de-France qui constitue la plaque tournante du réseau fluvial dans la moitié Nord du pays.

Dans le cadre de celle-ci, l'Etat et les régions ont déjà financé de nombreux investissements, notamment le canal à grand gabarit reliant Dunkerque à Valenciennes et l'aménagement de la Seine et celui de l'Oise jusqu'à Compiègne. Il importe maintenant de faire sauter le goulet d'étranglement d'une centaine de kilomètres qui subsiste entre Compiègne et le bassin du Nord pour rendre cohérent et rentable l'ensemble des équipements déjà réalisés.

De plus, la liaison Seine-Nord est, sur le plan financier, la moins coûteuse et, sur le plan économique, la plus rentable. Dans ces conditions, quand pensez-vous lui accorder une priorité justifiée et donc décider le démarrage des travaux pour son achèvement entre Compiègne et la région du Nord et prévoir la réalisation de la première tranche de la liaison Seine-Est, entre Compiègne et Reims ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, j'ai déjà eu l'occasion de manifester l'intérêt que j'attache, dans le cadre de l'amélioration du réseau des voies navigables de notre pays, qui nécessite un important effort compte tenu des retards pris, à la liaison Seine-Nord. Du point de vue des trafics qu'elle peut engendrer et des liaisons entre les régions, la réalisation d'un tel projet permettrait d'améliorer considérablement le réseau des voies navigables et, plus généralement, de satisfaire des besoins de transport.

Par conséquent, j'apporte la plus grande attention à cette proposition qui devra nécessairement être prise en compte dans le cadre de l'examen d'ensemble du schéma directeur, de sa définition et de ses moyens qui seront examinés en concertation aussi bien avec la profession qu'avec les élus.

Mme la présidente. La parole est à M. Cousté, pour deux minutes.

M. Pierre-Bernard Cousté. Tout à l'heure, monsieur le ministre d'Etat, vous avez repris la parole, après votre discours que j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt, pour indiquer que vous attachiez un intérêt national à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. J'en ai pris acte. La volonté de réalisation de cette liaison fondamentale s'exprime également par le soutien qu'apportent les régions, non seulement celle à laquelle j'appartiens, la région Rhône-Alpes, mais toutes les autres. A ce sujet se posent

non seulement le problème du financement de ce projet, mais également celui de l'apparition, dans votre budget, d'une ligne concernant sa réalisation.

Savez-vous que les crédits de l'exercice de 1981 prévus pour l'engagement des travaux préliminaires ont été retirés et affectés à d'autres opérations de voies navigables, que les consultations qui avaient été lancées auprès des entreprises ont dû être annulées et que les seules autorisations d'engagement qui subsistent concernent les études et quelques opérations foncières? Vous avez déjà répondu sur ce point le 9 octobre à l'occasion d'une question orale. Le 27 octobre, devant la commission de la production, vous avez indiqué l'intérêt que vous portiez, dans le schéma directeur, à la réalisation des liaisons Seine-Nord et Seine-Est. Vous venez encore d'y faire allusion à l'instant. Mais aucun crédit d'investissement pour la liaison Saône-Rhin n'est prévu dans votre projet.

Dans ces conditions, devons-nous considérer que vous avez les meilleures intentions, mais que vous ne disposez pas des moyens pour réaliser cette liaison? La dotation doit permettre de poursuivre les études, les acquisitions foncières d'opportunité sur l'ensemble du tracé et de mettre au point, aux deux extrémités de la voie, une politique foncière agricole préalable absolument nécessaire, ne serait-ce que pour les acquisitions, la remise en remembrement des exploitations agricoles, il s'agit, en un mot, d'une politique qui corresponde à une grande volonté nationale que, j'en suis sûr, vous partagez.

M. Emmanuel Hamel. Très bien!

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je constate que la fameuse liaison Rhin-Rhône suscite un tel intérêt que, même à cette heure matinale, la passion anime encore ses nombreux défenseurs.

M. Pierre-Bernard Cousté. Passion nationale!

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je ne reviendrai pas sur les déclarations que j'ai faites à plusieurs reprises dans ce débat. Je rappellerai simplement que les choix n'ont pas été opérés concernant les moyens à dégager, les priorités à retenir, et que l'échéancier n'a pas été fixé. Toutes ces mesures devraient être prises dans le cadre de l'établissement du schéma directeur, en liaison avec M. le ministre du Plan, qui va en diriger la préparation.

Dans ces conditions, nous avons considéré qu'il était préférable, dans le projet de budget, de concentrer notre effort sur quelques actions significatives plutôt que de le disperser, ce qui serait sans grand intérêt. Néanmoins des crédits ont été prévus pour l'aménagement de la Saône. En outre, les crédits nécessaires aux acquisitions foncières seront mis en place de façon à ne pas porter préjudice aux agriculteurs concernés. Voilà, si vous le voulez bien, le point final à cette discussion sur cette importante question.

M. Emmanuel Hamel. Merci de cet adjectif.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Son importance est visible, ne serait-ce que par la longueur des propos qu'elle a engendrés.

M. Emmanuel Hamel. Et des réponses qu'elle a suscitées et qui nous satisfont.

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions. J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Transports ».

ETAT B

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

« Titre III : 530 750 279 francs ;

« Titre IV : 4 863 984 165 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 8 609 252 000 francs ;

« Crédits de paiement : 3 916 431 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 991 335 000 francs ;

« Crédits de paiement : 231 420 000 francs. »

ETAT D

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1983.

TITRE III. — TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Personne ne demande la parole?...

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

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

Mme la présidente. Sur le titre IV de l'état B. M. Cousté a présenté un amendement n° 70 rectifié ainsi rédigé :

« Réçuire les crédits de 180 millions de francs. »

La parole est à M. Cousté.

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le ministre d'Etat, vous disiez à l'instant que le débat était achevé pour ce soir. Veuillez m'excuser de le prolonger un instant pour examiner cet amendement qui me paraît tout à fait justifié.

Aucune ligne budgétaire n'est ouverte dans ce budget pour la liaison Rhin-Rhône, alors qu'il en existait une dans les précédents budgets. Sa suppression signifie-t-elle la remise en cause du principe même de ce projet? Vous dites que non. Mais, bien que vous l'avez nié à plusieurs reprises, cette suppression n'ayant entraîné aucune inscription complémentaire dans d'autres projets comparables — aucun crédit ne figure, en effet, pour les liaisons Seine-Est ou Seine-Nord — doit-on en déduire que le Gouvernement renonce à toute liaison fluviale inter-bassins, ruinant ainsi tout espoir de développement du transport fluvial?

L'élaboration du schéma directeur qui doit, comme vous l'avez indiqué à plusieurs reprises, fixer les choix aboutit, en fait, à reporter d'un an au moins toute décision. Tel est le fond de notre préoccupation. Pourtant, la liaison Rhin-Rhône bénéficie de trois atouts, que je résume rapidement.

Premièrement, c'est le seul projet susceptible de démarrer dans les trois mois.

Deuxièmement, c'est le seul projet à bénéficier d'une approbation législative explicite. Je me souviens d'un vote qui n'était pas un vote majoritaire contre opposition, comme ce fut souvent le cas pendant la précédente législature et comme c'est le cas maintenant. Tout le groupe socialiste s'était prononcé pour la voie Rhin-Rhône. Les dispositions nouvelles concernant le rôle de la compagnie nationale du Rhône avaient d'ailleurs été adoptées.

Troisièmement, c'est le seul projet susceptible d'être financé partiellement par des crédits extrabudgétaires. Vous dites ne pas avoir les moyens. Mais les régions sont prêtes à consentir un effort financier. Et il est possible de faire appel non seulement au financement national, mais aussi au financement européen, sous forme d'emprunts communautaires qui peuvent être considérables, et de recourir aux ressources produites par l'électrification de la liaison Rhin-Rhône. Il suffit de fixer à un prix convenable le courant produit.

Dès lors, le fait de ne pas inscrire de crédits sur une ligne budgétaire constitue véritablement un renoncement. Dans mon amendement, je propose de diminuer quelque peu les crédits importants affectés à la S.N.C.F. Je vous ai fait remarquer tout à l'heure que vous aviez une prédilection pour la S.N.C.F. Vous m'avez répondu : non, c'est une politique. Je le comprends, mais je constate que, dans le projet de budget pour 1982, une somme de 2,980 milliards a été prévue pour une subvention d'équilibre qui est, en fait, supérieure de 980 millions à la prévision formulée en 1979 dans le contrat d'entreprise passé avec la compagnie ferroviaire. Ne pourriez-vous donc accepter une réduction de 180 millions et transférer cette somme sur une ligne indicative.

Si vous l'acceptez, vos propos deviendraient ainsi cohérents avec les dispositions budgétaires ; car vous savez très bien que les meilleures intentions sans moyens sont des intentions sans signification.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Roland Carraz, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement. Je ne doute pas que les membres de la commission présents en séance apprécieront d'entendre le ministre d'Etat s'exprimer une nouvelle fois sur la liaison Rhin-Rhône, en particulier sur le franchissement du seuil de Bourgogne. A titre personnel, je plaide pour le rejet de cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Sur le fond, je crois n'être suffisamment expliqué. Il est donc inutile que j'y revienne.

Sur la méthode, cet amendement est irrecevable, car il tend à amputer des crédits qui découlent d'engagements pris par l'Etat de manière contractuelle avec la S.N.C.F., ce qui est impossible. Au nom du Gouvernement, je demande donc le rejet de cet amendement.

M. Pierre-Bernard Cousté. Nous le regrettons !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 70 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

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

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

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

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

Mme la présidente. Je mets aux voix le titre III de l'état D.

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

Mme la présidente. J'appelle maintenant l'article 63, rattaché à ce budget.

Article 63.

Mme la présidente. « Art. 63. — Les parts respectives de l'Etat et de la région Ile-de-France dans la réalisation de travaux d'intérêt général concernant la région Ile-de-France, dans les conditions prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 et compte tenu de l'article 35 de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976, sont fixées pour 1982 aux montants suivants en autorisations de programme :

« Infrastructure de transports en commun :

— Etat 285 millions F
— région Ile-de-France 639 millions F »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 63.

(L'article 63 est adopté.)

Mme la présidente. J'appelle l'article 91, rattaché à ce budget.

Article 91.

Mme la présidente. « Art. 91. — Les dispositions de l'article 1^{er} de la loi n° 77-1410 du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1982. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 91.

(L'article 91 est adopté.)

Mme la présidente. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

PLAN ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Mme la présidente. Nous abordons l'examen des crédits du ministère du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. Emmanuel Hamel. C'est indécent à cette heure !

Mme la présidente. 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 les réponses du Gouvernement.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Ne pourrait-on envisager ce débat à une autre heure, ne serait-ce que par déférence envers M. le ministre d'Etat ? M. le ministre est une personnalité nationale, et nous examinons le budget important dont il a la charge à une heure du matin !

Ne pourrions-nous, à moins que M. le ministre d'Etat y voie un inconvénient, reporter à une autre heure l'examen d'un budget d'une telle importance politique et d'une aussi grande signification symbolique ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. Michel Rocard, ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, il n'est pas de débat digne de l'Assemblée nationale pour lequel un ministre ne se considère indigne. Je suis à la disposition de l'Assemblée nationale aux heures où elle le souhaite et ce n'est point mon fait si les débats précédents ont duré trop longtemps.

Mon vœu est que nous en terminions aussi rapidement que possible avec tous ces budgets, y compris le mien.

Pour ma part, je suis prêt, ainsi que mes collaborateurs.

M. Emmanuel Hamel. Alors poursuivons !

Mme la présidente. La parole est à M. Taddei, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Dominique Taddei, rapporteur spécial. Madame la présidente, monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, il s'agit effectivement d'un budget d'une grande importance et je remercie mon collègue Hamel de l'avoir souligné, facilitant par là même ma tâche. Il est vrai qu'il est tard, mais la seule présence de notre collègue nous permet de mesurer l'importance des décisions que nous avons à prendre. (Sourires.)

M. Emmanuel Hamel. Je dois prendre mon train à sept heures !

M. Dominique Taddei, rapporteur spécial. Monsieur le ministre d'Etat, vous nous présentez un budget que je qualifierai d'abord de budget de rupture. Il rompt en effet avec l'entreprise systématique de déplanification que nous avons constatée, hélas, depuis de longues années dans ce pays, et dont Pierre Mendès-France a fait une démonstration pertinente. Il rompt aussi avec une forme de schizophrénie qui atteignait dans le passé les pouvoirs publics, dans la mesure où ils prétendaient traiter dans un fascicule budgétaire des crédits du commissariat du Plan et dans d'autres de ce qui concernait l'aménagement du territoire.

Permettez-moi, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, de vous dire que le regroupement, sous votre haute autorité, des crédits du Plan, de l'aménagement du territoire et, fort heureuse innovation du Gouvernement, de l'économie sociale, nous semble être en mesure de donner une nouvelle cohérence à la politique de développement économique et social de notre pays.

Mais il s'agit aussi d'un budget d'émergence, ce qui soulève certaines difficultés qui ne vous ont certainement pas échappé, monsieur le ministre d'Etat.

En effet, nous en débattons à un moment où les décisions publiques concernant l'avenir de notre pays, de la planification et de l'aménagement du territoire ne sont pas toutes arrêtées. Ainsi, en matière d'aides, le dernier conseil des ministres nous a apporté un éclairage nouveau, mais la démarche en ce domaine n'est pas encore parfaitement définie.

Budget d'émergence, car le futur système de planification n'est pas encore très précis aux yeux des pouvoirs publics ; il convient de le souligner afin de savoir de quoi nous parlons. Vous comprendrez, mes chers collègues, que, vu l'heure tardive et le temps qui n'est imparti, je ne me livre pas à une analyse ligne par ligne de ce projet de budget. Je tiens cependant à indiquer à M. le ministre d'Etat que les membres de la commission des finances ont examiné avec une attention toute particulière les crédits concernant son administration. Je ne reprendrai pas les analyses de mon rapport écrit, qui est à la disposition de tous les parlementaires et, au-delà, de l'opinion publique.

Je me contenterai d'insister sur quelques traits saillants qui ont retenu notre attention. Vous voudrez bien m'excuser, monsieur le ministre, de ne pas mettre en avant les très nombreux points qui font de ce budget un très bon budget, et de souligner certaines difficultés qui sont apparues à la commission.

Je serai bref en ce qui concerne l'aménagement du territoire, sachant que mon collègue M. de Caumont, rapporteur pour avis, a l'intention d'insister tout particulièrement sur ce sujet.

L'inquiétude première de nos collègues membres de la commission a porté sur les crédits affectés au fonds interministériel de développement et d'aménagement rural. Il nous semble en effet que, dans la politique générale menées maintenant par les pouvoirs publics, les crédits prévus au titre du F.I.D.A.R. ne sont pas à la hauteur des ambitions affirmées, du moins en ce qui concerne l'exercice budgétaire.

Cette inquiétude a été en quelque sorte aggravée par le fait que l'intervention du fonds d'aménagement urbain en milieu rural est maintenant conçue de façon restrictive. Certes, cela est compréhensible si l'on se réfère à la mission de ce fonds mais, lors des précédents exercices budgétaires, l'insuffisance notoire de l'action du F.I.D.A.R. avait été parfois compensée par des

opérations du fonds d'aménagement urbain. Il semble qu'il ne pourra plus en être de même à l'avenir. Si cela est bon pour la clarification des dépenses publiques, c'est cependant fâcheux car le budget du F. I. D. A. R. ne correspond pas à vos ambitions, même s'il est supérieur à ce qu'il fut lors des exercices budgétaires précédents.

Les crédits du fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire semblent consistants. Nous nous félicitons en particulier du fait que le plan du Grand Sud-Ouest sera honoré. Nous notons avec plaisir que les décisions discrétionnaires ont fait place à une concertation avec les trois régions concernées, ce qui permettra de mieux tenir compte des intérêts locaux.

Mais hormis ceux qui sont destinés au plan du Grand Sud-Ouest, les crédits du F. I. A. T. nous semblent quelque peu insuffisants par rapport aux ambitions fort importantes et légitimes du Gouvernement.

En ce qui concerne plus généralement le régime des aides, les contrats entre l'Etat et les régions nous semblent particulièrement riches de promesses.

Mais si vous ne disposez pas des moyens financiers susceptibles de donner consistance à cette négociation avec les futures collectivités publiques régionales, monsieur le ministre d'Etat, vous risquez d'aboutir, sinon à la parodie de concertation que nous avons connue dans le passé, du moins à une concertation qui ne prendra pas l'essor que l'on pouvait attendre.

Si la commission des finances a relevé un effort de globalisation au niveau d'un certain nombre de postes, ce dont je me suis déjà félicité, elle n'en a pas moins constaté que le budget des charges communes demeurerait étranger à votre fascicule budgétaire.

Comme mon collègue M. Balligand, rapporteur spécial de la commission des finances pour le budget des charges communes, qui comprend en particulier le fameux chapitre 64-00, je souhaite très vivement — et je m'adresse à travers vous à l'ensemble du Gouvernement — que, dans le projet de loi de finances pour 1983, le budget des charges communes soit entièrement reventilé de façon à permettre à la représentation nationale d'examiner dans le même fascicule les crédits consacrés à l'aménagement du territoire et les crédits de l'actuel budget des charges communes qui lui sont liés.

Monsieur le ministre d'Etat, de nombreuses questions ont été posées et certaines inquiétudes se sont fait jour en ce qui concerne le futur régime des aides. J'ai appris, comme l'ensemble de nos collègues, que le conseil des ministres de mercredi dernier a eu l'occasion de s'en saisir. Je souhaite que vous puissiez nous éclairer de façon plus précise sur ce sujet.

Il nous semble par ailleurs indispensable, pour mener à bien le travail technique d'accompagnement de la concertation entre l'Etat et les régions, que vous disposiez de moyens suffisants à l'échelon régional. Il n'est pas forcément nécessaire de créer des administrations nouvelles. Il est clair que les nouveaux exécutifs régionaux peuvent avoir d'autres préoccupations que de « récupérer » purement et simplement les actuels fonctionnaires régionaux, souvent extrêmement compétents, qui travaillaient au niveau des missions régionales. Mais je compte sur vous, monsieur le ministre d'Etat, pour envisager la possibilité de mettre l'instrument fort précieux qu'ils constituent au service de la nouvelle politique.

J'aurais voulu que nous abordions sérieusement — mais cela est difficile, compte tenu de l'heure et du temps qui m'est imparti — l'ensemble des problèmes d'avenir que pose la planification dans ce pays. Non pour anticiper sur un débat nécessaire au niveau de la représentation nationale, mais parce que nous ne connaissons pas l'importance de votre administration dans notre système de planification, qu'il s'agisse de l'élaboration, de l'exécution et du contrôle du Plan, du plan intérimaire pour commencer, du Plan quinquennal ensuite. Comment, dès lors, vous accorder les crédits que vous nous demandez ?

La fonction de planification, au-delà de la nécessité de cohérence qu'elle représente à l'évidence, est fondamentalement tournée vers l'horizontalité. Il ne me paraît pas souhaitable, monsieur le ministre d'Etat, que le ministère du Plan soit une énorme administration. Nous ne voulons pas, en effet, d'une sorte de *Gospian* à la française. Mais une administration réduite à la portion congrue, qui ramènerait le Plan à ce que Pierre Massé appelait en son temps « une simple étude de marché généralisée », ne correspondrait pas aux ambitions nouvelles de la politique mise en œuvre depuis le 10 mai.

C'est pourquoi, monsieur le ministre d'Etat, je vous demanderai d'associer très étroitement le Parlement à tous les stades de l'élaboration du nouveau système de planification.

Prévoyez-vous, pour 1982, un débat au Parlement sur la nouvelle méthodologie de la planification française ?

La commission des finances estime qu'il ne serait pas décent, lors du vote de la loi de finances pour 1983, de vous accorder des crédits plus importants, notamment pour le commissariat général du Plan et les divers centres d'études, si nous ne savions

jusqu'où votre administration sera conduite à intervenir dans l'élaboration, l'exécution, le contrôle, voire la révision, parfois nécessaire, du Plan quinquennal.

Jusqu'où ira la coordination avec votre collègue de l'économie et des finances et avec votre collègue du budget ? Ce sont là des questions décisives pour voter le budget de votre administration. Nous comprenons bien qu'au niveau du projet de loi de finances pour 1982 vous avez simplement assuré le suivi du plan intérimaire. La tâche de vos services ne sera donc pas trop lourde.

Je le répète, il convient que vous précisiez à la représentation nationale les moyens dont vous disposerez à l'avenir ainsi que la place de votre administration dans ce qui sera enfin une ardente obligation, le Plan quinquennal. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

Mme la présidente. La parole est à M. de Caumont, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Robert de Caumont, rapporteur pour avis. A la Libération, dans la ligne du programme du Conseil national de la Résistance, la gauche a doté la France d'une planification originale.

Personne alors, ou presque, n'en méritait en cause la nécessité. Quatorze ans plus tard, la V^e République à ses débuts semblait encore attacher de l'importance à la planification. Ce fut le début de la régionalisation du Plan, la création de la D. A. T. A. R. Les plus hautes autorités de l'Etat rendaient alors au Plan l'hommage de formules flamboyantes : « ardente obligation », « grande ambition nationale »...

Mais les forces économiques dominantes entendaient bien déjà s'affranchir de toute contrainte réelle pour pouvoir aménager la France à leur guise, le Plan n'ayant plus guère pour fonction que d'accompagner leurs initiatives.

Et ce fut bientôt l'ère de la non planification giscardienne, l'ère de la séparation progressive du Plan et du budget, l'ère du gouvernement par le verbe, illustrée par des discours célèbres et non suivis d'effet dont je ne citerai que deux exemples : le discours de Vassy, et les revenus agricoles n'ont cessé de continuer à décroître ; le discours de Vallouise, et aucun projet alternatif de développement de la montagne n'a été impulsé ni financé.

L'ère aussi des plans sectoriels comme le « plan neige » en montagne, ou encore l'ère des « M. Ceci » ou « M. Cela », chargés d'endormir l'opinion sur un problème sensible, qui faisaient parfois des rapports très valables, mais presque toujours inopérants. Notons quand même que cette prolifération était une sorte d'hommage rendu par le vice à la vertu. Comme vous le releviez vous-même à cette tribune l'an passé, monsieur le ministre, ces dénominations ne sont ni innocentes ni le fruit du hasard. Elles montrent bien que les Français dans leur ensemble conservent la conviction que l'avenir ne pourra être maîtrisé s'il n'est organisé, à plus forte raison dans des circonstances difficiles et troublées et que l'idée même à la fois de cohérence et de volonté dans les choix, qui reste attachée au mot de planification, garde toute sa force.

En fait, le Plan était devenu la couverture d'un système fondé sur la privatisation des profits et la collectivisation des pertes. L'Etat et les collectivités locales étaient là pour payer la casse des excès du capitalisme industriel ou immobilier.

Je ne prendrai qu'un exemple, celui de certaines stations de sports d'hiver qui ont ravagé des sites prestigieux et mis en cause l'intégrité même de l'espace, entraînant ainsi des catastrophes écologiques considérables qu'il a fallu ensuite éponger. Le passé était dans ce domaine particulièrement lourd et vous avez hérité, monsieur le ministre, d'une planification réduite à un simple discours idéologique, et au surplus discrédité, et de services de qualité mais fortement démorallisés.

Le changement devait en l'espèce se traduire par une véritable mutation et le Gouvernement a de fait commencé de renverser cette logique particulièrement néfaste.

Et nous entendons déjà les Cassandre reprendre à leur compte le goût de la prévision, mais seulement pour prévoir la montée de la bureaucratie ! J'ai lu tout à l'heure un amendement qui semble inspiré par cette crainte dont nous aurons à parler. Cependant, le renouveau du Plan s'est déjà manifesté concrètement par trois faits significatifs.

Le premier est la convergence de la planification dans le temps et de la planification dans l'espace, désormais assurée de façon organique, par le rassemblement du Plan et de la D. A. T. A. R., sous l'autorité d'un ministre d'Etat investi d'une mission interministérielle.

Le second est la concertation, déjà réhabilitée par la procédure de préparation du plan intérimaire qui, en dépit de la brièveté des délais, s'est largement ouverte sur le monde du travail et sur les régions.

Le troisième est l'augmentation des moyens inscrits au budget qui marque globalement une très forte croissance : de 24,7 p. 100 pour les crédits de fonctionnement, de 50,4 p. 100 au titre des autorisations de programme ; elle apparaît d'autant plus mar-

quante qu'on la compare à la stagnation ou à la régression des années précédentes — même si cette satisfaction doit être nuancée pour ce qui concerne l'évolution du chapitre des fonds d'intervention, comme je le montrerai tout à l'heure en présentant sur ce point un amendement au nom de la commission unanime.

Le Plan est donc en passe de redevenir le document d'orientation qui définira et harmonisera les objectifs essentiels de la politique économique et sociale et mettra en cohérence des voies et moyens apportés par l'Etat, les collectivités locales, les principaux acteurs économiques et notamment les entreprises publiques renforcées par les nationalisations en cours. Le VII^e Plan mort-né a déjà fait place à un Plan intérimaire dont nous serons prochainement saisis et qui doit opérer dans l'immédiat les corrections de trajectoire exigées par le changement fondamental d'orientation de la politique économique et sociale.

Il affirme la nouvelle stratégie pour l'emploi, définit les réformes de structure de l'appareil productif et des services publics dans le cadre de la nouvelle politique de décentralisation et de solidarité nationale.

Mais déjà s'amorce la préparation du Plan de cinq ans, qui couvrira l'essentiel du septennat de François Mitterrand, et portera dans une moindre mesure le poids de l'héritage. Les méthodes applicables à sa préparation sont à l'ordre du jour et la commission de la production et des échanges a souhaité que le Parlement soit associé aux travaux du groupe de travail qui doit préparer leur définition.

A l'évidence, des innovations notables devraient à notre sens marquer cette phase. En particulier, une coopération de l'ensemble des collectivités territoriales, des forces économiques et sociales, dès le stade de la préparation des objectifs ; et un effort sans précédent pour associer par l'information, la formation et le débat, le maximum de citoyens aux enjeux du Plan.

A cet égard, les propositions de notre collègue d'Aubert de rogner les crédits d'études et de diffusion me paraissent aller tout à fait à l'encontre de cet élargissement de la participation, car l'enjeu le plus important, à notre sens, est sans doute la plus large diffusion dans le pays d'un esprit prospectif, la pleine utilisation de la capacité des élus et des animateurs locaux pour prévoir et organiser le développement local et l'articuler avec un projet national.

Esquissée par des expériences positives, comme les plans locaux d'aménagement concerté dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ou certains contrats de pays gérés démocratiquement, cette généralisation de la planification à la base est à notre sens l'un des moyens les plus efficaces d'assurer la convergence entre le Plan et l'aménagement du territoire. Cela nécessite sans doute que, dans le cadre des mesures pour l'emploi définies par M. le Premier ministre, des animateurs polyvalents, sortes d'agents de développement mis à la disposition des élus locaux, soient mis en place dans chaque petit ensemble géographique homogène pour l'élaboration et la mise en œuvre des projets.

Ainsi se trouveront créées les conditions d'une véritable politique d'aménagement du territoire qui ne soit plus, comme ce fut trop souvent le cas par le passé, une « politique d'arrosage » à forte coloration électoraliste. La nouvelle politique d'aménagement du territoire s'annonce plus volontariste, plus contractuelle, mieux adaptée aux particularités et aux vocations locales, plus centrée sur le maintien ou la création d'emplois. Sa devise sera non seulement « plus un actif à perdre », mais tout autant : découvrir les vocations locales, favoriser les initiatives et les expériences positives, les populariser et soutenir leur extension.

Cela implique, à n'en pas douter, une décentralisation, et le Gouvernement s'y est résolument engagé, non seulement par le projet de loi sur les libertés locales, mais aussi par la régionalisation des fonds interministériels tels que le F.I.D.A.R.

Mais cette régionalisation fondée sur des contrats d'objectifs et une évaluation des résultats *a posteriori* ne peut à notre sens être une réussite que si certaines conditions sont sauvegardées et certaines précautions prises.

Premièrement le développement des fonds interministériels. La décentralisation par la régionalisation, nous la voulons passionnément et il faut totalement en jouer le jeu ; mais encore faut-il veiller à ce que la solidarité nationale continue de s'exercer pleinement au bénéfice des secteurs économiques ou géographiques confrontés à des difficultés structurelles ou conjoncturelles de caractère exceptionnel.

Qu'on me permette une allusion aux zones défavorisées que je connais le mieux : les zones de montagne.

Les problèmes de développement s'y posent au niveau de toutes petites unités, collectivités humaines rassemblées dans le fond d'une vallée, autour d'un massif. Le renouveau ou le déclin y sont liés à l'installation ou au départ de quelques jeunes, à la création d'une P.M.E., d'une agence de services publics ou à la venue d'un animateur.

Ces problèmes très spécifiques, qui se posent à une très petite échelle, apparaissent souvent, bien à tort, négligeables vis de Paris ou même de la capitale régionale. Car la montagne est très minoritaire dans le pays ; elle l'est encore le plus souvent dans la région, et même dans le département ; elle l'est aussi dans les organisations professionnelles et même — pourquoi ne pas le dire ? — syndicales ou politiques. Et toute administration, tout appareil fait traditionnellement le complexe de la majorité et des grandes masses. La solidarité nationale doit donc jouer pleinement au bénéfice des plus défavorisés. C'est pourquoi les fonds interministériels doivent d'autant plus être alimentés que les subventions affectées doivent disparaître au profit de dotations globales.

Mais leur gestion ne doit plus verser dans la facilité comme par le passé et nous vous savons gré, monsieur le ministre d'Etat, d'avoir déjà redressé la barre, tant pour le F.I.A.T. que pour le F.I.D.A.R. Ces fonds ne doivent pas servir de prétexte aux différentes administrations ou collectivités territoriales pour se désengager au détriment des zones sensibles. Ils ne doivent plus, à cet effet, « jouer les utilités » pour corriger l'insuffisance des enveloppes ministérielles. Ils doivent redevenir ce qu'ils n'auraient jamais dû cesser d'être : une véritable force de frappe contre le chômage et le sous-développement, cogéré par les comités interministériels, le ministère du Plan et les collectivités territoriales de différents niveaux dans un cadre contractuel.

Pour accroître cette capacité d'intervention, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, votre commission propose que les crédits d'aide aux activités économiques locales soient en totalité transférés du budget des charges communes à celui du Plan et de l'aménagement du territoire ; que les missions d'aménagement voient leurs actions réorientées en fonction de la politique nouvelle, notamment en ce qui concerne l'aménagement touristique ; que le Gouvernement défende vigoureusement le principe du maintien des fonds européens pour le développement régional au bénéfice des zones de montagne et défavorisées de notre pays — l'arc alpin constitue une unité et la solidarité doit continuer à s'exercer à l'égard de l'ensemble de l'arc alpin, cela tombe sous le sens ; que les unités opérationnelles d'aménagement qui transcendent les départements et souvent les régions soient dotées des moyens d'étudier, d'élaborer et de gérer des projets d'ensemble en dialogue avec des collectivités territoriales de droit commun — nous pensons par exemple aux massifs montagneux, aux parcs nationaux, et notamment à la nécessité de maintenir les commissaires à l'aménagement de la montagne ; enfin que la politique des aides à la localisation des activités économiques tienne compte des préoccupations suivantes.

Premièrement, une plus grande sélectivité afin de ne pas disperser inutilement les aides financières directes qui aboutissent peu ou prou, en définitive, à faire payer par les travailleurs leur droit à l'emploi.

Deuxièmement, en revanche, la concentration des moyens sur la découverte, l'expérimentation, le développement d'activités productives nouvelles appuyées sur les vocations nationales ou locales et jusqu'ici inexploitées ou mal exploitées.

Troisièmement, de même, la conclusion de contrats d'incitation et d'accompagnement pour la localisation des entreprises leur assurant l'accomplissement à point nommé des multiples conditions locales : logement, formation, transport, télécommunications, entre autres, nécessaires à la réussite d'un projet économique dans son ensemble et de façon durable.

Dans la plupart des cas, en effet, des virtualités locales existent pour un développement endogène, souvent à partir de petites entreprises existantes, et le rôle des pouvoirs publics à tous les niveaux me semble être avant tout d'aider au « décollage » de ces activités et de faire sauter tous les goulets d'étranglement qui s'y opposent.

Quatrièmement, que la carte des aides dans les zones défavorisées de montagne ne réserve plus un régime différent aux villages qui se dépeuplent et aux petits chefs-lieux dont la situation semble meilleure, mais sur lesquels doit impérativement s'appuyer une reconquête des fonds de vallée, et qu'elle se méfie des critères fondés sur l'activité touristique saisonnière induite par elle-même d'un déséquilibre qui exige précisément un rééquilibrage dans le temps des activités.

Le Plan « ardente obligation », le Plan « grande ambition nationale » : les socialistes veulent que ces formules puissent enfin être employées sans abus de langage !

Monsieur le ministre, la commission vous fait confiance pour donner à la planification à la française la base populaire et démocratique sans laquelle tout projet économique et social d'ensemble serait voué à l'échec. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. le ministre d'Etat, ministre du Pian et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, à l'heure qu'il est, l'Assemblée souhaitera sans doute gagner du temps...

M. Emmanuel Hamel. Nous sommes prêts à vous écouter, monsieur le ministre d'Etat !

M. le ministre d'Etat, ministre du Pian et de l'aménagement du territoire. ... et je devine que certaines des réponses que je désire fournir aux deux rapporteurs pourraient convenir également aux orateurs inscrits dans la discussion des crédits de mon ministère.

Rassurez-vous, mesdames, messieurs, j'ai des choses à dire, mais il me semble que nous épargnerions des redites si je n'intervenais qu'après les orateurs pour apaiser leurs inquiétudes et répondre à leurs questions. J'imagine que la lecture même de mon projet de budget a dû suffire à alimenter leurs interrogations ! Mais je me charge d'y répondre tout à l'heure.

Mme la présidente. La parole est à M. de Lipkowski.

M. Jean de Lipkowski. Monsieur le ministre d'Etat, en vous remerciant pour votre courtoisie habituelle, je dois d'abord vous dire que M. de Caumont a eu raison de rappeler que la gauche avait doté la France, à la Libération, de l'idée de Plan : c'était sous un Gouvernement présidé par le général De Gaulle. Nous sommes heureux de cette volonté affirmée par le Gouvernement d'en revenir à une véritable politique du Plan et de l'aménagement du territoire car nous, gaullistes, n'avons jamais cessé de prêcher cette « ardente obligation » du Plan. Nous avons effectivement regretté que ce dernier n'ait plus joué, dans les années précédentes, le rôle moteur que lui avait assigné le général De Gaulle.

Nous ne pouvons donc qu'approuver cette planification à condition bien sûr — et M. Taddei et M. de Caumont l'ont souligné — qu'elle conserve ses caractéristiques essentielles, c'est-à-dire qu'elle ne devienne pas une sorte de Gosplan à la française car ce sont ses caractéristiques mêmes qui lui ont valu son efficacité dans le passé : elle doit demeurer souple, indicatrice et laisser, dans le même temps, leurs responsabilités aux entreprises. D'ailleurs, nous sommes encore dans une période transitoire mais nous y verrons donc plus clair lors de l'examen du Plan élaboré pour 1984-1988.

Après ces propos liminaires, je voudrais, dans un esprit de dialogue positif, vous présenter quelques observations et vous poser quelques questions.

En ce qui concerne les crédits, je vous fait compliment pour les aides au développement régional destinées à la création d'emplois. Elles augmentent de 800 millions à 1 milliard 300 millions. Les crédits n'avaient pas été relevés depuis 1976 ! Vous avez consenti là un effort très remarquable et, en effet, remarquable.

En revanche, je formulerais deux regrets.

Le premier concerne les crédits du F.I.A.T. Apparemment, ils augmentent, mais ils sont essentiellement — pour 300 millions de francs — encore réservés au Sud-Ouest, au « Grand Sud-Ouest ». Vous avez eu à cœur d'honorer, à juste titre, les engagements pris en faveur de cette région. Mais il n'y a pas que le grand Sud-Ouest qui mérite une action prioritaire ! Si l'on retire du F.I.A.T. les crédits consacrés à cette région, on s'aperçoit que les crédits du F.I.A.T., déjà réduits en 1979, plafonneront en 1982 compte tenu de l'inflation : il ne restera, en réalité, pour les autres régions qu'une augmentation de 12 p. 100.

Ma déception est plus grande encore, pour les raisons indiquées par M. Taddei, lorsque je considère la régression des crédits du F.I.D.A.R., cet instrument indispensable pour mettre fin à l'exode rural.

Cela dit, comment utiliser ces crédits ? Si vous voulez instaurer une véritable solidarité nationale entre les régions, il vous faudra établir une nouvelle carte des aides d'ici à la fin de l'année.

Voilà qu'intervient alors une notion essentielle, celle de critère. En fonction de quels critères allez-vous établir la carte des aides ? Et cette affaire de critère — j'ai vécu l'expérience sur le terrain — est très importante. Vous allez probablement retenir le chômage, l'évolution démographique, la désertification, c'est-à-dire l'exode rural, vous allez probablement tenir compte des revenus. Dans la période actuelle, la grande tentation pour vous sera évidemment de faire du chômage l'élément essentiel. Or, si vous ne retenez que le chômage — et vous avez raison de le retenir, bien sûr — dans la carte des aides, vous ne devez retenir pratiquement que le Bassin parisien. Vous privilégiez cette région, bien que d'autres soient aussi durement touchées !

Le critère du chômage est donc très important, certes, mais il ne constitue certainement pas le seul élément qui vous permettra de répartir de la manière la plus équitable entre les régions l'aide que celles-ci méritent. Ma région, en particulier celle de Poitou-Charentes, connaît une situation d'une très grande fragilité, due à la mévente de certaines productions, le

cognac, par exemple. C'est ce qui entraîne la précarité, la stagnation dans le développement économique, la régression des revenus, sans pour autant créer un véritable chômage. Comme cette région compte, en outre, un grand nombre de retraités, le critère du revenu est faux car il ne donne pas une idée exacte du revenu réel : le revenu moyen intègre le revenu des retraités et son montant est plus élevé que ne l'est en réalité, le revenu des actifs dont il dissimule la diminution.

Il vous faut donc affiner votre analyse du critère, sinon vous allez créer des injustices à l'égard de régions objectivement touchées et qui ne bénéficieront pas de votre aide, car vos critères n'auront pas collé aux réalités économiques.

Par exemple, votre budget consacre une grande partie de l'effort au grand Sud-Ouest. Vous héritez, il est vrai, d'une certaine situation. Vous allez, grâce à votre nouvelle carte d'aides, continuer naturellement ce qui a déjà été engagé, c'est-à-dire continuer d'autres grands plans régionaux, plan du Massif central ou plan de Bretagne. Ce faisant, vous allez laisser passer entre les mailles du filet des régions qui pourtant mériteraient d'être aidées. Elles ont été oubliées parce que les critères n'ont jamais été affinés. Je reviens à la région Poitou-Charentes. Tout le monde dit qu'il faut aider l'Ouest et, géographiquement, ma région en fait partie. Mais pas administrativement ! Car la région Poitou-Charentes n'a jamais fait l'objet du moindre plan !

Votre collègue du Gouvernement, mon ami Crépeau, vous en ennuierait d'ailleurs bien mieux que moi. Il vous parlerait de ces « taches de chômage » très importantes qui existent à Rochefort, à La Rochelle, à Saint-Jean-d'Angély, dans ma propre région. Il n'y a pas d'autre activité que le tourisme et la vigne, mais la crise de la production viticole est inquiétante.

Malgré tout, je le répète, nous ne bénéficions d'aucun plan, ni des crédits du F.I.D.A.R. ni de quoi que ce soit. Simplement, les critères ont été mal établis. Je compte sur vous, monsieur le ministre d'Etat, pour être attentif à cet état de choses et nous faire bénéficier d'un effort particulier, surtout à un moment où un grand équipement « structurant », l'autoroute Paris-Bordeaux, vient d'être inauguré par M. le Premier ministre au mois de juillet.

J'avais demandé à M. Pompidou de modifier le tracé de cette autoroute, et il l'avait fait précisément pour « irriguer », si j'ose dire, notre région. Malheureusement, cette grande « pénétrante » n'a de sens qu'à condition d'être porteuse de vie et créatrice d'emplois.

Il faut donc qu'elle s'accompagne de votre part d'une véritable politique de décentralisation. Vous pouvez la conduire ! Je veux parler de la décentralisation administrative et tertiaire, de l'installation d'administrations, de banques ou de sociétés d'assurances, soumise à une procédure d'agrément.

Vous avez les moyens d'influer sur tout ce tissu « administratif » et « tertiaire » pour que le flux de décentralisation en provenance de la région parisienne s'oriente vers nos régions, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent. Actuellement, c'est dans la région parisienne que se concentrent un certain nombre d'activités tertiaires « nobles » : l'informatique, l'ingéniering, la recherche. Je ne crois pas beaucoup aux possibilités de la décentralisation industrielle car nous allons assister à une « restructuration » industrielle. Je ne crois guère non plus à la décentralisation d'unités d'assemblage. La vraie solution d'avenir, dans notre cas, celle qui est compatible avec notre vocation touristique, ce serait la décentralisation d'un tertiaire « noble ». Vous pouvez la conduire.

Pourriez-vous aussi envisager avec votre collègue le ministre de la santé de privilégier certaines installations dans le domaine médical ? Je ne pense pas à une approche déraisonnable qui consisterait à créer des emplois alourdissant inutilement les charges de la sécurité sociale. Mais certaines installations sont très porteuses d'emploi et, de surcroît, fort nécessaires, car elles correspondent à un besoin local : par exemple, les centres de rééducation fonctionnelle pour les hessés lourds, les polyfracturés. Dans ma région, sur quatre départements, il n'y a que 120 lits de rééducation fonctionnelle au lieu de 2 500 en Aquitaine ou en Bretagne. Avec un seul centre de 120 lits dans ma région, vous créeriez 150 emplois ! Je suis sûr que vous plaidez avec votre autorité ce dossier, que j'évoque au passage, auprès de M. Ralite.

Quant à la réduction des crédits du F.I.D.A.R., elle m'inquiète car je pense qu'il y a encore beaucoup à faire pour réanimer le milieu rural où l'exode se poursuit.

Je ne suis pas du tout sûr que les contrats de pays aient donné leur maximum. Il faut trouver d'autres formules, mais je ne veux pas alourdir ce débat en les précisant. Je suis sûr que vous y réfléchirez. Pour ce qui est des contrats passés dans le cadre du F.I.D.A.R., vous pourriez privilégier les activités touristiques en milieu rural par une politique de rénovation de

L'habitat rural et d'accueil chez l'habitant. Vous concilieriez ainsi le tourisme social, la réhabilitation de l'habitat rural, et vous procureriez de nouvelles ressources aux agriculteurs.

Tous ces problèmes posent la question des primes. Vous en envisagez de deux sortes, l'une nationale, l'autre régionale. La prime régionale sera dégagée sur les ressources locales. Encore faudra-t-il que celles-ci aient un niveau suffisant. A quel seuil fixerez-vous cette prime de soutien ? Par ailleurs, quel sera le seuil de la prime nationale, dont une large partie sera décentralisée ?

Ce que je crois, en tout cas, et d'une manière plus générale, c'est que, dans ce genre de contrats que vous envisagez, on pourrait s'inspirer de ce qui se fait dans la communauté européenne avec les programmes Feder hors quotas.

D'ailleurs, je me permets de vous signaler que vous allez avoir des problèmes, si vous respectez les contraintes communautaires, dans l'octroi des primes. Nous sommes à 33 p. 100 dans les zones aidées, et il vous faudra, selon les normes de la communauté européenne, descendre à 33 p. 100. Je ne sais comment vous résoudre la question.

J'en termine, monsieur le ministre d'Etat, avec une question qui a été évoquée par M. Taddei ou M. de Caumont. Elle est essentielle. Comment ferez-vous pour faire en sorte qu'il y ait harmonisation entre le plan de décentralisation au niveau régional et au niveau national ?

Vous vous êtes engagés dans une politique hardie de décentralisation. Celle-ci doit, selon vous, permettre aux régions de mettre en œuvre chacune leur plan. Et pourtant, il faut qu'il y ait cohérence entre ces plans locaux et le plan national. C'est le nœud du problème. Je sais bien que vous allez mettre sur pied une commission de méthodologie pour voir comment harmoniser ces plans. Quelques années de Parlement, pas mal d'années de gouvernement : je sais ce que valent les commissions ! Je vois mal comment vous pourriez empêcher une région qui dispose librement de ses finances de se lancer dans de mauvaises opérations, si, malheureusement, elle est mal inspirée. Si une région viticole s'obstine à produire du mauvais vin, comment l'en empêcher ? Comment empêcher, ici et là, quelques absurdités économiques ? Vous nous direz qu'il faut bien que les gens mûrissent, grandissent, soient responsables d'eux-mêmes. Vous n'empêchez pas cependant certaines absurdités économiques de se faire.

Je vais vous citer un cas où l'arbitrage de l'Etat est absolument nécessaire. On a construit dans ma région un formidable aérodrome, magnifique, l'aérodrome de Royan-Rochefort. Il devait être départemental. M. Messier en avait décidé ainsi. Il est superbe d'approche. Il est inutile. C'est le « La Villette aéronautique » ! Les avions se posent à La Rochelle, et M. Crépeau veut garder son aérodrome qui est relié à la ville par une route à quatre voies. Il y a donc un aérodrome qui ne sert à rien. Que faire ? Laisser pousser des marguerites ? Mettre des vaches ?... Bien sûr, vous n'êtes absolument pas responsable de cette situation, mais je vous la signale. Naturellement, la région, pour des questions d'influence politique bien compréhensibles, ne veut pas trancher. C'est donc à l'Etat de le faire. Vous serez obligé d'arbitrer pour sortir d'une situation absurde.

Monsieur le ministre d'Etat, j'en termine. Vous savez la sympathie que vous inspirez. Nous sommes très heureux de vous voir revenu à une notion de plan qui a été parfaitement décrite avec beaucoup d'honnêteté par M. Taddei. Mais je crains fort que vous ne connaissiez de graves difficultés dans la compatibilité qui existe entre les plans régionaux et le plan national. Si vous ne faites pas, comme le demandait le rapporteur, un grand débat national sur cette compatibilité, je vous souhaite, monsieur le ministre d'Etat, bien du plaisir.

Mme la présidente. La parole est à M. Georges Colin.

M. Georges Colin. Madame la présidente, monsieur le ministre d'Etat, mesdames, messieurs, permettez-moi de commencer par exprimer ma satisfaction et celle de l'ensemble des élus socialistes face au retour conceptuel et aux choix politiques qui consistent à associer, sous la responsabilité d'un même ministère, la notion de Plan et d'aménagement du territoire.

Ce retour aux sources conduit à harmoniser une prospective dans le temps, le Plan, et une programmation dans l'espace, l'aménagement du territoire. Le choix politique implique à un degré élevé pour les responsables qui en sont chargés la reconnaissance d'une mission importante de coordination et de rationalisation des choix économiques et sociaux essentiels.

Il va de soi qu'une telle démarche constitue une rupture totale avec ce qu'étaient devenus le Plan et l'aménagement du territoire sous le septennat précédent, un plan totalement vidé de sa substance — il suffit de se souvenir de la préparation du VIII^e du nom pour s'en convaincre — un aménagement du territoire transformé en un saupoudrage disparate et volatil mis à la disposition d'intérêts immédiats, une D. A. T. A. R., devenue la caisse électorale officielle.

La contradiction entre ces notions était devenue telle qu'on demandait à l'aménagement du territoire de tenter le maintien dans certains zones géographiques que l'incohérence économique venait de vider de leur substance et de leurs activités. C'est ainsi que furent sacrifiées la sidérurgie, la construction navale, la métallurgie, les zones de montagne qu'évoquait notre collègue de Caumont...

M. Francis Geng. Mais maintenant, ça va aller mieux !

M. Georges Colin. ... alors qu'en même temps, on mettait en place un fonds spécial d'adaptation industrielle.

C'est ainsi encore que, par défaut d'analyse et de volonté économique, furent saccagés des secteurs traditionnels comme la chaussure, le textile, tout en faisant croire, à l'aide d'expédients et de gadgets, au souci de maintenir les hommes sur place.

C'est ainsi également qu'il aura fallu attendre 1980 pour voir le Gouvernement mettre en place des dispositifs susceptibles d'aider notre industrie à se « positionner » dans des secteurs stratégiques — je pense au Codis et à ses sept secteurs — alors que nos concurrents avaient déjà trouvé cette solution depuis plus de dix années.

Il en est résulté un arsenal d'aides publiques à l'aménagement du territoire et au développement économique incohérent, une multiplication de procédures qui aboutissait à créer, pour doubler des dispositifs traditionnels, des mesures conjoncturelles toujours plus *ad hoc* les unes que les autres.

Mais ce constat appliqué au domaine des activités économiques, de leur programmation et de leur distribution spatiale est transposable aux investissements publics. Là également, l'action des gouvernements précédents n'a tenu qu'à masquer la contradiction entre le libéralisme sauvage concrétisé dans les actes et une planification appelée de leurs vœux dans le discours. Les instruments publics étaient conçus pour servir une politique de prestige bénéficiant à quelques-uns, au mépris des besoins de la majorité.

Là encore, les exemples passés ne manquent pas. On confie au secteur privé la réalisation et la gestion d'autoroutes alors que l'on transfère des routes nationales aux départements, pour prendre un exemple parmi d'autres.

Ainsi, les pouvoirs publics précédents s'apprétaient à casser la S. N. C. F. et à fermer les voies secondaires et ne privilégiaient que quelques axes lourds.

M. Emmanuel Hamel. Mettre au point le T. G. V., c'est casser la S. N. C. F. ?

M. Georges Colin. De telles incohérences, vous en avez eu des quantités, y compris vouloir être à la pointe en ce qui concerne les transports aériens tandis que les péniches raclent le fond de nos canaux Freycinet embourbés.

M. Francis Geng. Quel catastrophisme !

M. Georges Colin. Oui, il y a eu des déséquilibres dans de nombreux domaines, déséquilibre en matière culturelle, avec nos hôpitaux ruraux. C'était la négation de l'aménagement du territoire. Bref, le gouvernement précédent s'ingéniait à contaminer les investissements et les équipements publics avec la gangrène capitaliste.

Vous l'avez compris, mesdames, messieurs, notre projet est tout autre et les réflexions qui se sont engagées autour du plan intérimaire de deux ans traduisent la voie dans laquelle nous voulons nous engager.

Elle montre le nécessaire changement des habitudes et des mentalités tant à l'égard de l'objectif de la planification, de sa nature que de ses procédures.

En ce qui concerne l'objectif, c'est incontestablement celui de la création d'emplois.

A la différence des pratiques passées qui n'avaient pour but que de satisfaire les seuls intérêts de quelques grands groupes nationaux et multinationaux ou des préoccupations électorales, la planification telle que nous la concevons doit mettre en œuvre des modalités d'action qui associent l'Etat, les collectivités locales et l'ensemble des partenaires économiques et sociaux, en vue de la réalisation d'objectifs communs, le premier de ceux-ci étant l'emploi.

A chacun de réfléchir avec les autres partenaires pour approfondir les instruments de connaissance de la situation réelle de l'emploi dans nos régions.

A chacun de travailler pour trouver des formules nouvelles contractuelles qui permettent de résorber le chômage et de rendre au plus grand nombre le goût d'entreprendre.

Certes, il faudra, pour certains, accepter de mettre en cause cette pseudo-vérité économique selon laquelle la propriété privée du capital et des moyens de production serait capable d'engendrer des richesses et des emplois.

Nous devons et nous allons mobiliser les imaginations pour trouver des formules originales de création d'activités, de « vitalisation » du territoire, de développement intégré, que celles-ci

reposit sur la mise en place de mesures économiques favorables à la création d'entreprises, sur des mesures d'aide aux entreprises existantes ou sur la formation professionnelle.

Je participais hier soir dans ma région à l'assemblée générale d'une association de gestion de l'emploi, et je suis sûr qu'il y a, dans cette direction, des formules originales à trouver. Je suis également de très près les résultats de sociétés coopératives ouvrières de production, et la combativité économique des associés qui les animent me rassure pour l'avenir.

L'économie sociale est porteuse d'espoir.

Il nous faut enfin, en ce qui concerne les objectifs de notre action, réconcilier la politique industrielle et l'aménagement du territoire en considérant que le conjoncturel ne doit pas prendre le pas sur le structurel.

En ce qui concerne la nature de notre politique, je dirai simplement qu'il n'est de planification socialiste que démocratique dans sa définition, contractuelle et décentralisée dans son application.

Notre Plan ne sera pas, comme cela était le cas dans le passé, un instrument de centralisation. A la différence des programmes d'action prioritaire du régime giscardien, nous ne nous contenterons pas de proposer à l'ensemble des partenaires économiques et sociaux la faculté de choisir à l'intérieur d'un menu pré-établi en leur donnant l'illusion d'une participation. Nous voulons les associer tous à la définition du menu.

La planification socialiste doit permettre à l'Etat, aux collectivités publiques, à l'ensemble des partenaires de construire simultanément leurs projets dans la connaissance réciproque des objectifs et des contraintes. Ainsi, le Plan doit être le moyen naturel d'expression de tous les responsables, d'une coordination de leurs projets dans le sens du développement économique et social de la nation.

Associés dans la définition des objectifs du Plan, les partenaires doivent également l'être dans sa mise en œuvre. Des méthodes de contractualisation des relations entre l'Etat, les collectivités publiques et les partenaires privés seront certainement précisées.

J'en viens aux procédures. Elles doivent reposer sur des fondements essentiels :

D'abord, l'accroissement des capacités d'intervention économique des collectivités locales. La période précédente s'était caractérisée par la mise en place d'un carcan juridique significatif d'une volonté formelle de limiter les capacités économiques de nos communes, de nos départements et de nos régions.

Le rôle économique important qu'elles doivent directement jouer par le biais des équipements ou des services collectifs qu'elles réalisent sera reconnu et étendu. Le but est de leur permettre d'organiser leurs actions dans un cadre à moyen terme et dans un éventail d'initiatives économiques beaucoup plus vastes.

Deuxième fondement : la réforme des procédures d'aide. Elle nous paraît indispensable et urgente au regard de la carence des dispositifs actuels. Il faut, en effet, rappeler qu'un rapport établi par M. Hannoun, inspecteur des finances, et que la majorité politique d'alors avait refusé de rendre public, apportait la preuve qu'entre 1973 et 1979 « six groupes industriels qui réalisent moins de 10 p. 100 de la valeur ajoutée de l'ensemble de l'industrie, qui n'emploient que 10 p. 100 des effectifs industriels et qui n'investissent que 2 p. 100 de l'ensemble de l'industrie avaient, à eux seuls, reçu 50 p. 100 des aides publiques au secteur industriel ».

M. Emmanuel Hamel. Cela n'a rien de scandaleux.

Mme la présidente. Monsieur Colin, vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Georges Colin. Chacun se souvient de ces chiffres.

Il s'agit là, par conséquent, d'une condamnation d'un système archaïque qui avait fait la preuve de son inefficacité. Nous avons la conviction de la nécessité de revoir rapidement l'ensemble des 140 dispositifs qui n'aboutissaient qu'à des résultats médiocres.

Pour conclure rapidement, je dirai que notre tâche n'est pas aisée, mesdames et messieurs, et que nous avons à accomplir une œuvre de longue haleine. Elle sera d'autant plus difficile que nos prédécesseurs se sont efforcés de démolir les populations, de faire en sorte que notre peuple ne soit plus impliqué dans des projets qui, par nature, le concernaient. Alors que l'économie nationale et internationale était favorable, ils ont, jusqu'en 1975, fait croire que seuls le libéralisme absolu et le capitalisme dur étaient efficaces et que même les classes modestes en étaient bénéficiaires.

Actuellement, ils jouent sur la crainte et sur la morosité, conséquences de ces dégâts psychologiques. Nous sommes persuadés que la planification est l'espoir de la France et que la

mise en ordre de notre économie va pouvoir commencer avec ce projet de budget pour lequel notre groupe votera. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Mme la présidente. La parole est à M. Wacheux.

M. Marcel Wacheux. Madame la présidente, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, j'interviens dans ce débat au nom du groupe socialiste afin d'appeler à nouveau l'attention du Gouvernement sur les problèmes de la restructuration des bassins miniers.

Les élus concernés, originaires de diverses régions, en ont d'ailleurs discuté cette semaine au sein de la commission des communes minières lors du congrès des maires de France. Je préside ce groupe de travail. Aussi, si je suis surtout amené à évoquer la zone minière Nord-Pas-de-Calais que je représente, je peux vous dire que les problèmes sont communs aux différents bassins.

Si l'exploitation du charbon avait fondé la richesse de la région Nord-Pas-de-Calais et du pays tout entier, d'ailleurs conquise au prix du sacrifice de plusieurs générations d'hommes, elle a également profondément façonné son environnement. Elle a, en effet, créé de toutes pièces dans un territoire à vocation rurale, un nouvel univers qui a fortement marqué tant l'habitat que les paysages.

La politique de restructuration se fixait cinq objectifs : le classement des réseaux des houillères dans le domaine public ; le lancement d'un vaste programme de rénovation de leur patrimoine immobilier ; la création d'un nouvel environnement ; le développement de véritables centres urbains ; le transfert aux communes des différents équipements des houillères nationales.

Ces actions s'imposaient du fait de l'ampleur et de la spécificité des problèmes posés.

Certes, nous avons un peu avancé : ainsi l'objectif des 3 000 logements rénovés par an a été atteint.

Mais beaucoup reste à faire pour que la restructuration des zones minières soit menée à bien en vingt ans, comme cela avait été promis par les gouvernements précédents, sans y affecter d'ailleurs, les crédits nécessaires.

A la fin de 1981, après neuf ans, environ un tiers de logements de catégorie II seront réhabilités : 20 000 sur 65 000. Restent, par ailleurs, plus de 20 000 logements de catégorie I.

En outre, à peine un quart des V. R. D. aura été rénové ; seulement la moitié du programme d'assainissement sera réalisé ; à peine un tiers des opérations de reconquête des grands sites dégradés par l'exploitation charbonnière aura été financé ; environ un quart des subventions nécessaires à la remise en état des équipements sportifs a été attribué.

Il faudrait achever rapidement la construction d'ouvrages de transports d'eaux usées qui conditionnent les progrès en matière de réhabilitation de l'habitat. Il est, en effet, inopérant de poser un réseau intérieur à une cité s'il ne se raccorde pas, en aval, à un réseau général.

Si la rénovation apporte aux logements des houillères les équipements sanitaires qui lui faisaient cruellement défaut, des problèmes subsistent. Un effort doit être accompli pour améliorer le traitement des abords et la qualité de la rénovation. L'installation du chauffage central, considérée comme normale en Lorraine, n'est pas envisagée dans le Nord-Pas-de-Calais. Il serait nécessaire aussi de réaliser des travaux pour les économies d'énergie.

Nombre de cités de catégorie I, c'est-à-dire construites après 1945, ont une voirie en mauvais état et la plupart d'entre elles ne possèdent pas de réseaux d'assainissement. L'intervention sur les V. R. D. de catégorie I ne peut donc pas être plus longtemps différée.

Nous souhaitons également obtenir chaque année la rénovation de 300 logements de cette catégorie, car même s'ils sont plus récents, tous n'ont pas le confort H. L. M., en raison du manque d'assainissement.

Pour 1982, la ligne spéciale du budget des services généraux du Premier ministre prévoit, pour l'action en matière de restructuration, un montant de crédits de 130 millions de francs. Comparée à l'inscription du budget de 1981, de 100 millions de francs, elle marque une progression sensible de 30 p. 100, annoncée d'ailleurs par M. le Premier ministre.

En fait, il convient d'ajouter pour 1981 à ces crédits ceux du collectif budgétaire de fin 1980 utilisés cette année. Dans ces conditions, pour le bassin Nord-Pas-de-Calais, on passera de 93 millions de francs aux 103 millions prévus pour 1982, soit une progression bien moins élevée.

Lors de sa visite en Lorraine, M. le Président de la République a annoncé, pour le bassin de Lorraine, une dotation supplémentaire de 8 millions de francs. Cela présage-t-il un effort dans un prochain collectif budgétaire dont pourraient bénéficier les différents bassins miniers ? Nous le souhaitons vivement.

Pour la première fois, comme président de l'association des communes minières du Nord-Pas-de-Calais, j'ai participé le 25 septembre à la réunion du Girzom, le groupe interministériel

pour la restructuration des zones minières. Les élus se réjouissent de cette ouverture et vous en remercient, monsieur le ministre d'Etat.

La restructuration du bassin Nord-Pas-de-Calais avait pour but de lui permettre d'assurer sa reconversion et donc de transférer vers d'autres secteurs les emplois industriels qu'il avait perdus du fait de la récession de l'exploitation charbonnière et de la disparition d'activités connexes. Le bassin comptait, en 1950, 110 500 mineurs de fond : ils ne sont plus que 13 000 actuellement.

Les créations d'emplois, malgré les multiples promesses faites, sont sans commune mesure avec les besoins existants : le bassin fait partie des régions les plus touchées par le chômage et il se vide de ses forces jeunes.

C'est ainsi que le taux de chômage, qui est de 10,25 p. 100 pour la région Nord-Pas-de-Calais, atteint 12,85 p. 100 pour le seul Pas-de-Calais et 15,35 p. 100 pour le secteur de Bruay-en-Artois.

Pourtant, tous ces hommes, qui ont tant donné pour bâtir la richesse de ce pays, ont des droits : ils ont le droit de voir leurs enfants travailler dans cette région à laquelle ils sont attachés. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Mesdames et messieurs les députés, en vous présentant ce projet de budget qui traduit les moyens d'un département ministériel qui, pour n'avoir pas la responsabilité immédiate du court terme, est en charge, assez largement, des choix d'avenir du Gouvernement, je ne puis m'empêcher de tourner quelques instants ma pensée vers le passé : d'une part, parce que la discussion budgétaire est, par nature, un exercice de comparaison entre hier et aujourd'hui ; d'autre part, parce que j'ai été moi-même, tout au long de la législature précédente, le rapporteur spécial de la commission des finances sur le budget du commissariat général du Plan et que j'avais succédé dans cette fonction à un homme qui a longtemps illustré la tribune parlementaire et dont il m'arrive souvent de penser que son talent, son courage et sa rigueur seraient amplement mis à contribution dans l'entreprise qui est la nôtre depuis six mois. Je veux ici rendre hommage un instant à la mémoire d'André Bouloche.

M. Emmanuel Hamel. Nous nous inclinons devant sa mémoire.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Le projet de budget du ministère du Plan et de l'aménagement du territoire reflète la volonté du Gouvernement de donner à la fois toute leur place et une dimension nouvelle à trois priorités de l'action gouvernementale qui engagent l'avenir du pays : l'avenir dans le temps, et c'est le Plan ; l'avenir dans l'espace, et c'est l'aménagement du territoire ; l'avenir par de nouvelles relations de travail, et c'est l'économie sociale qui se voit ainsi pour la première fois reconnaître un statut et des moyens administratifs et financiers.

Je ne vous rappellerai que peu de chiffres : ils figurent pour l'essentiel dans les documents budgétaires et dans les excellents rapports de vos commissions des finances et de la production et des échanges.

Qu'il me soit simplement permis de souligner que le budget du commissariat général du Plan connaîtra une augmentation de 35 p. 100 par rapport à 1981, et que celui de l'aménagement du territoire, après avoir stagné en 1980 et 1981, accuse une progression de 55 p. 100. C'est bien la marque que, lorsqu'il parle de renouveau de la planification et de nouvelle donne pour l'aménagement du territoire, le Gouvernement commence par s'en donner les moyens.

Le rattachement, dans un même ministère, des missions de planification et d'aménagement du territoire correspond à une volonté conjointe dans cinq directions au moins : manifester leur caractère indissociable car, sans décentralisation, la planification courrait le risque de la bureaucratie, et sans planification, la décentralisation pourrait être vite dévoyée et entraîner l'aggravation des inégalités régionales — M. de Lipkowski soulignait à l'instant la difficulté de cet exercice mais je crois qu'il y a de plus grandes difficultés à ne pas le tenter ; garantir la solidarité nationale par la réduction des inégalités entre les catégories sociales comme entre les régions ; permettre un développement plus endogène et plus autonome, tant à l'échelon national, par la reconquête du marché intérieur, le retour à une croissance plus sociale, l'indépendance énergétique, qu'au niveau régional, selon des techniques et des formes de développement que M. de Caumont a évoquées avec talent et précision dans son rapport oral ; être le lieu de la cohérence dans l'expression des grands choix du pays, et c'est le point sur lequel insistait le rapport de M. Taddei ; enfin, favoriser la libération des forces d'imagination et d'innovation à l'œuvre dans la société française, trop longtemps freinées dans cet essor par notre carcan administratif, ce que doit permettre, entre autres, le développement du secteur d'économie sociale.

Telles sont, dans leur ensemble, les lignes de force que j'entends donner à l'action du ministère du Plan et de l'aménagement du territoire.

A l'occasion de l'examen par votre assemblée des crédits destinés au commissariat général du Plan, je ne puis manquer d'évoquer les orientations mises en œuvre par la planification.

Je le ferai tout d'abord en évoquant brièvement le Plan intérimaire 1982-1983, qui sera examiné par votre assemblée les 8 et 9 décembre prochains en séance plénière et dont l'examen viendra en commission quelques jours avant, et en vous indiquant l'esprit dans lequel le Gouvernement aborde le renouveau de la planification française, selon les questions d'ailleurs qui m'ont été posées à la fois par vos rapporteurs et par les intervenants dans le débat.

L'élaboration du Plan intérimaire a constitué déjà un progrès par rapport à la politique mise en œuvre par les gouvernements précédents. Certes, la consultation des partenaires sociaux et des régions sur les orientations et les actions du Plan intérimaire a été brève — trois mois de travail — mais nous nous étions fixé ce délai pour enserrer aussitôt que possible l'action gouvernementale dans un cadre de cohérence. Il a fallu pour cela sacrifier quelque peu la qualité et la précision de la concertation tant sociale qu'avec les régions. Mais l'intensité de ces concertations, malgré leur brièveté, a été la preuve que le renouveau de la planification était déjà commencé.

La commission du Plan de deux ans a réuni l'essentiel des forces économiques et sociales du pays. J'ai assisté personnellement à ses travaux et je puis dire à l'Assemblée que l'intérêt manifesté par ses participants à la définition des axes de la stratégie économique et sociale pour les deux prochaines années a été particulièrement vif. Cet intérêt est probablement dû à l'élargissement de la représentation du corps social à des sensibilités jusqu'alors oubliées, voire niées par le pouvoir précédent : les consommateurs, les associations du cadre de vie, etc. Mais il peut s'expliquer également par la participation active des régions à l'examen des priorités qu'il faut accorder en matière de soutien de l'emploi, de développement régional et d'intervention économique générale.

La consultation régionale, pratiquée sous forme de questionnaire adressé aux régions, reste cependant insatisfaisante : je suis le premier à le savoir. Les changements fondamentaux qui seront assurés par la décentralisation des pouvoirs permettront pour le proche avenir une association des régions beaucoup plus large à la définition et au choix des actions prioritaires de la planification.

Je n'aborderai pas ici le contenu du Plan intérimaire puisqu'il fera l'objet dans cette assemblée d'un débat important dans un mois. Je retiendrai simplement qu'il apparaît d'ores et déjà comme le cadre de cohérence de la politique que le Gouvernement met en œuvre depuis six mois et qu'il en annonce les orientations pour les deux ans qui viennent. Il organise, autour des objectifs absolument prioritaires de la lutte contre le chômage et de la création d'emplois, des actions et des politiques tendant à moderniser les structures de l'économie de notre pays. Il est le lieu où s'organisent le compromis et le dialogue social que permet la solidarité nationale.

J'ajouterai enfin que tout le projet de loi de finances pour l'année 1982 que vous examinez en ce moment tient largement compte des priorités développées dans ce plan intérimaire. Les arbitrages budgétaires du Gouvernement ont pris en compte les orientations développées par le Plan, il en va ainsi par exemple des actions de soutien à l'emploi, du redressement de la recherche et de la technologie, de la rénovation industrielle, de l'amélioration de la vie quotidienne.

Mais c'est une tâche nouvelle que je souhaite entreprendre maintenant. Il s'agit de rendre à la planification française ses lettres de noblesse. La réforme de la planification devrait en effet intervenir dans les mois à venir et s'appliquer lors du prochain plan quinquennal et voilà une deuxième réponse à plusieurs questions qui m'ont été posées, notamment par M. Taddei.

Rendre à la planification un rôle moteur dans l'orientation et l'exécution de la politique économique et sociale à moyen terme est, pour le Gouvernement, un objectif essentiel.

Le prochain plan quinquennal, dans son élaboration comme dans son contenu, sera profondément différent de ceux qui l'ont précédé. Il sera préparé au cours des années 1982-1983 et il couvrira les années 1984 à 1988 ; son terme coïncidera avec celui du mandat présidentiel. Il devra donc être un instrument décisif pour la réalisation des objectifs du septennat du président François Mitterrand, pour servir de référence aux décisions des acteurs économiques et, notamment, pour orienter l'investissement des entreprises, pour transformer les relations sociales et le cadre de vie citadin ou rural, pour

permettre aux entreprises d'affronter les difficultés internationales de la période qui vient et, d'abord, pour réduire le chômage.

Pour être réellement démocratique, ce nouveau Plan devra être décentralisé et contractuel. Son élaboration appelle donc une sérieuse réforme de la nature et des procédures de la planification française. J'ai demandé au commissaire général du Plan de préparer l'organisation de cette réflexion dans une large consultation avec tous les partenaires concernés et, au premier chef, avec les élus de la nation. Les orientations retenues s'appuieront sur différents travaux. Ainsi, par exemple, une commission méthodologique sera réunie au cours des prochaines semaines au commissariat général du Plan. Elle présentera un rapport sur les modifications à apporter dans le domaine technique et instrumental au système actuel de planification, tant en ce qui concerne son élaboration — il y a encore des progrès à faire — que pour son exécution où j'oserais presque dire que tout est à inventer.

Toute la réflexion collective sur les orientations de la nouvelle planification devra déboucher sur un projet de loi qui pourrait être examiné à la session de printemps du Parlement. J'emploie volontairement le conditionnel par respect des contraintes qui pèsent sur nous au nom de la solidarité ministérielle pour l'élaboration du calendrier des sessions, mais il serait tout à fait souhaitable que ce projet soit étudié au printemps.

Ces précisions répondront pour partie, je pense, aux préoccupations exprimées par votre rapporteur spécial. Je veux y ajouter trois remarques.

Premièrement, je suis sensible à la volonté, exprimée par l'Assemblée, de veiller au suivi et à l'exécution du Plan. Sans doute sera-t-il difficile de mettre en place, pour un plan intérimaire ne couvrant que deux années, une procédure très rigoureuse. Je proposerai pourtant au Gouvernement d'amorcer ou de préfigurer une telle démarche dans le projet de loi approuvant le plan intérimaire qui sera soumis au conseil des ministres le 25 novembre et dont vous débattrez peu après.

Deuxièmement, vous avez évoqué le problème des structures administratives de mon département. Vous avez bien senti, toutefois, que l'on ne pouvait à la fois demander au commissariat du Plan et à la D. A. T. A. R. de se remettre rapidement et intensément au travail tout en bouleversant leur organisation. Je demeure, pour ce qui me concerne, attaché au caractère de souplesse et à l'efficacité, dans le dialogue avec les partenaires sociaux et les élus, que le statut d'administration de mission confère à ces deux organismes. La présence à leur tête de deux hauts fonctionnaires soucieux à la fois de changement, d'innovation et de cohérence — trois vertus malaisées à concilier — est, à mes yeux, une garantie suffisante.

Cependant, j'ai demandé tout particulièrement au commissaire général du Plan d'assurer le renforcement du service industriel et des aspects internationaux de la planification, ainsi que la réorientation du service régional et urbain afin de prendre en compte les dimensions nouvelles qu'apporteront la régionalisation et les contrats de Plan.

Par ailleurs, le délégué à l'aménagement du territoire, récemment nommé, doit me présenter ses propositions pour traduire dans l'organisation de la D. A. T. A. R., la volonté décentralisatrice du Gouvernement et du Parlement, notamment dans la mise en œuvre du développement régional et de la planification régionalisée.

Troisièmement, j'ai évoqué à l'instant les contrats de Plan. Ils constituent la principale réponse — en dehors des engagements de la puissance publique — à la préoccupation d'exécution du Plan que vous évoquez.

Le Gouvernement entend en effet promouvoir l'autonomie de gestion des entreprises. Cela signifie que ces entreprises, qui vivent dans un monde concurrentiel, qui agissent sur les marchés mondiaux, vont continuer à déployer leur activité dans ce cadre. Soumises à la loi des sociétés, elles se battent à armes égales avec leurs pairs français ou étrangers.

Les relations entre ces entreprises et l'Etat auront une nature contractuelle. Leur autonomie de gestion s'exercera dans le cadre de contrats de Plan pluriannuels négociés avec leur ministère de tutelle. Il ne s'agit pas d'intervention hiérarchique de l'Etat, mais de négociation contractuelle périodiquement reprise. Les contrats définiront la stratégie de développement de l'entreprise. Les objectifs seront prévus ainsi que les moyens d'y parvenir. Les engagements réciproques des deux partenaires seront énoncés clairement par la convention.

L'objet essentiel de ces contrats de Plan est d'assurer une cohérence entre les objectifs du Plan, expression de la volonté de la nation, et les orientations de l'entreprise, expression conjointe de sa stratégie et des contraintes auxquelles elle répond. C'est pourquoi, préparé par le ministère de tutelle sur la base des propositions élaborées par l'entreprise elle-

même, le texte des contrats sera adopté par un comité interministériel présidé par le Premier ministre et dont le secrétariat sera assuré par le commissariat général du Plan.

Le Gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur le contenu exact que pourront avoir ces contrats; ils se différencieront d'ailleurs selon les entreprises. Mais on peut concevoir que, consacrés pour l'essentiel à la définition de la stratégie des sociétés, ils pourront traiter de l'investissement, de l'exportation, de l'implantation à l'étranger, du rôle régional des établissements, des relations avec les P. M. E. qui concourent aux fabrications ou à la diffusion des produits, de la compensation des charges de service public...

Ils seront périodiquement soumis à un examen destiné à suivre leur exécution de manière à informer les pouvoirs publics et l'ensemble des partenaires intéressés.

Les moyens de financement nécessaires aux firmes seront assurés et l'Etat ne se soustraira pas à ses devoirs d'actionnaire. C'est même dans les contrats qu'il les exprimera et les programmera. Ainsi seront posées des règles claires qui permettront aux entreprises d'être pleinement responsables de leur développement selon des objectifs à long terme préalablement négociés.

Pour pouvoir, donc, faire face aux tâches qui vont être les siennes l'année prochaine — notamment le contrôle du suivi du Plan de deux ans, la mise en œuvre des contrats de Plan, les travaux sur la réforme de la planification et la préparation du Plan de cinq ans — le commissariat général du Plan et les organismes qui lui sont rattachés ont obtenu en 1982 des moyens budgétaires très sensiblement accrus par rapport à ceux dont ils ont disposé en 1981.

Les mesures nouvelles portent principalement sur les points suivants :

Renforcement des moyens en personnel — vos rapporteurs ayant donné tous les chiffres, je rappellerai simplement que les effectifs globaux passent de 269 à 304 agents, soit une progression de 13 p. 100 ;

Renforcement significatif des moyens du centre d'études prospectives et d'informations internationales — C. E. P. I. I. — qui augmentent de plus de 34 p. 100 ;

Renforcement des crédits d'études qui croissent de plus de 36 p. 100 — c'est presque du court terme dans le lancement d'une nouvelle planification ;

Renforcement des crédits de paiement pour la recherche en socio-économie qui vont croître de 41 p. 100 — c'est un investissement à plus long terme qui nous paraît d'une importance décisive.

J'en arrive maintenant aux mesures qui concernent la nouvelle donne pour l'aménagement du territoire.

Il y a d'abord ce qui persiste : le devoir de solidarité nationale à l'égard des régions les moins favorisées, qui se traduit par des mécanismes de péréquation en leur faveur.

Mais il y a surtout ce qui change :

La décentralisation et le rôle nouveau des collectivités territoriales et des régions, notamment en matière de développement économique, donnent un « sang nouveau » à l'action d'aménagement du territoire ;

La rénovation de la planification transforme radicalement les méthodes de l'aménagement du territoire désormais fondées sur le dialogue, la négociation et le contrat et intégrées dans la planification.

Les conséquences en seront rapides. Certaines ont déjà été annoncées, dans leurs grandes lignes, lors du conseil des ministres du 4 novembre dernier, qui a précisé les axes de la réforme des aides au développement régional, à la mise au point détaillée de laquelle mes services travaillent maintenant pour une présentation définitive en comité interministériel d'aménagement du territoire dans les semaines à venir.

La permanence, voire l'aggravation, de déséquilibres économiques et sociaux importants sur le territoire français impose de maintenir des actions correctrices destinées à orienter des investissements nouveaux vers les régions rurales et vers les bassins industriels en déclin. Tel est l'objectif du nouveau système des aides au développement régional, dont les grandes lignes ont été arrêtées par le conseil des ministres, sur ma proposition et celle du ministre de l'économie et des finances.

Les principes de cette réforme sont les suivants :

Accroître les moyens nécessaires à la réalisation des investissements créateurs d'emplois dans les régions particulièrement défavorisées ;

Maintenir une solidarité nationale dont l'expression est en effet une carte nationale des aides prenant en compte les changements économiques intervenus ces dernières années ;

Décentraliser l'attribution d'une part importante des aides au profit des régions et leur ouvrir la possibilité d'accorder des aides propres pour des projets de dimension locale. Il n'y a

pas seulement des inégalités régionales ; il y a aussi de lourdes inégalités infrarégionales et il est légitime qu'elles soient traitées à ce niveau.

Enfin, quatrième principe de cette réforme : simplifier les procédures.

Le système proposé comprend deux types d'aides non cumulables.

Premièrement, la prime régionale à l'emploi. Elle permettra aux régions d'accorder, en dehors des agglomérations de plus de 100 000 habitants, des subventions aux projets créateurs d'emplois de taille adaptée au développement du milieu rural et des villes petites et moyennes. Cette aide sera financée sur ressources régionales.

Deuxièmement, la prime d'aménagement du territoire. Elle favorisera les créations ou les maintiens d'activités dans les zones affectées par des handicaps structurels ou par des restructurations industrielles provoquant des difficultés particulières pour l'emploi. L'attribution de cette prime sera largement décentralisée. Les régions bénéficiant de cette nouvelle prime recevront une dotation de crédits d'Etat.

La prime d'aménagement du territoire sera attribuée sur décision du président du conseil régional, après avis d'un comité composé d'élus et de représentants de l'Etat.

La décision ne demeurera prise au niveau national que pour les interventions stratégiques, celles qui permettent de favoriser la création d'emplois dans les bassins touchés par des restructurations industrielles importantes et rapides — c'est l'ancienne procédure du F.S.A.I., fonds spécial d'adaptation industrielle — d'orienter l'implantation des grandes entreprises ; avec lesquelles une négociation globale et unique interviendra entre plusieurs régions pour éviter les phénomènes de compensation ; ou les investissements particulièrement importants.

L'attribution des primes d'aménagement du territoire sera réservée aux zones situées à l'intérieur d'une carte définie par le Gouvernement après consultation des régions. Cette carte sera déterminée en privilégiant les régions affectées par la dépopulation, la faible industrialisation ou les handicaps géographiques, et en portant une attention particulière aux bassins industriels en déclin.

A M. de Lipkowski, qui m'interrogeait sur ce point, je répondrai que nous aurons le souci de déterminer les critères. Le chômage peut être retenu à un moment précis mais on peut s'interroger sur son évolution pendant trois, quatre ou cinq ans en fonction des perspectives démographiques. On peut aussi prendre en considération des vitesses de détérioration. On peut encore rencontrer des situations particulières de branche.

Les critères sont multiples et à croiser, mais ils seront rendus publics. De toute façon la carte définitive ne sera élaborée qu'après une consultation des régions.

D'autres conséquences de cette nouvelle donne sont la confirmation de priorités reconnues pour le Massif central — je réponds ainsi à certaines interventions — pour le Grand Sud-Ouest ou l'Ouest.

M. Emmanuel Hamel. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre d'Etat ?

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Je vous en prie.

Mme la présidente. La parole est à M. Hamel, avec l'autorisation de M. le ministre d'Etat.

M. Emmanuel Hamel. Je ne voudrais couper ni le rythme ni le souffle de votre très beau, très grand et très intéressant discours. Mais je souhaite vous poser une question.

Définirez-vous des petites zones dans des régions relativement prospères ou moins touchées que d'autres par le chômage ? Dans la région Rhône-Alpes, par exemple, il y a des mini-zones dans lesquelles se posent véritablement de graves problèmes.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur Hamel, je viens de dire de manière fort explicite que l'approche des déséquilibres infrarégionaux et le cas des mini-zones relèveront désormais de la compétence régionale. Dans des cas de sinistres particuliers, nous étudions l'idée que la politique nationale puisse rajouter à la mise en reconnaissance une gravité particulière à tel cas que vous appelez mini-zones, mais le principe est la décentralisation. L'action de solidarité nationale se fera au contraire vers les grands déséquilibres régionaux et les grands sinistres industriels. Le critère est clair.

J'ajoute que ma réflexion de décentralisateur conviendrait me laisse espérer que le cas des mini-zones sera mieux traité à un niveau décentralisé qu'il ne peut l'être par des administrations parisiennes. C'est une très vieille conviction chez moi. J'ai écrit cela en 1966.

Ma réponse de principe est donc claire. Tout principe est bon à condition qu'on ne pousse pas son application jusqu'à l'absurde.

D'autres actions seront enfin l'amorce de politiques nouvelles, pour l'Ile-de-France notamment, qui seront définies par un prochain comité interministériel d'aménagement du territoire que présidera M. le Premier ministre dans les prochaines semaines.

Dans tous les cas, la règle du cours nouveau des choses sera celle du contrat : une politique exceptionnelle et expérimentale va être, à cet égard, mise en œuvre avec les trois régions du Grand Sud-Ouest.

Quelles sont donc les traductions budgétaires du changement pour l'aménagement du territoire ?

Alors que le montant des crédits de l'aménagement du territoire avait stagné en 1980 et 1981, il connaît dans le projet de loi de finances pour 1982 une spectaculaire progression — près de 55 p. 100 — témoignant ainsi du caractère prioritaire attaché par le Gouvernement à la politique nationale de solidarité en faveur du développement économique et social des zones les plus défavorisées et d'une répartition géographique harmonieuse des activités.

Les crédits d'investissement constituent la quasi-totalité des crédits du ministère pour l'aménagement du territoire.

Ils comprennent d'abord les crédits anciennement inscrits au budget des services généraux du Premier ministre et inscrits en 1982 au budget du ministère du Plan et de l'aménagement du territoire, qui concernent la D. A. T. A. R. proprement dite, les missions interministérielles d'aménagement touristique, le conservatoire du littoral et la restructuration des zones minières. De plus, ont été rattachés à ce budget les crédits de décentralisation administrative jusqu'alors inscrits au budget des charges communes. L'ensemble de ces crédits doit s'élever en 1982 à 1 325,9 millions de francs.

Le budget des charges communes ne comporte plus que le chapitre des primes au développement régional, d'un montant de 1 300 millions de francs en 1982. J'ai noté l'observation de votre commission — que j'ai entendu réitérer à cette tribune — et puis vous indiquer que M. le Premier ministre, que j'avais saisi par lettre, m'a donné l'assurance que cette mesure conservatoire ne préjugait pas l'avenir et que le problème du rattachement serait examiné au terme de la réflexion interministérielle entreprise sur la remise en ordre des aides à l'industrie et la décentralisation des aides au développement régional. Croyez donc bien que j'y veille.

Enfin à ces dotations budgétaires, s'ajoute en cours d'année le fonds de concours alimentant le fonds d'aide à la décentralisation, le fameux F.A.D. qui a représenté 53,7 millions de francs en 1980.

L'augmentation des crédits de 1982 par rapport à ceux de 1981 appelle les observations suivantes :

L'accroissement exceptionnel des crédits du fonds interministériel d'aménagement du territoire — le F. I. A. T. — qui passent de 245,5 millions de francs en 1981 à 576 millions de francs. En 1982, résulte pour une grande part de la décision de constituer la réserve interministérielle de 300 millions de francs au bénéfice du plan du Grand Sud-Ouest dont il a été question tout à l'heure et traduit par conséquent la volonté du Gouvernement de renforcer les priorités régionales.

Deuxième observation, l'effort consenti depuis trois ans en faveur du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est accru en 1982 — 109 millions de francs — pour permettre de poursuivre une politique active d'acquisition indispensable à la protection du littoral français, que le nouveau président du conservatoire, votre collègue Guy Lengagne, confirme il y a quarante-huit heures quand il a été installé.

Les crédits consacrés aux aides au développement régional progressent de 63 p. 100 et passent de 800 millions de francs en 1981 à 1 300 millions de francs en 1982.

Les moyens du fonds de décentralisation administrative augmentent de 23 p. 100. Ils passent de 34 millions de francs à 42 millions de francs.

La politique de restructuration des zones minières, monsieur Wacheux, bénéficie d'un nouvel effort puisque ses crédits s'accroissent de 30 p. 100 et passent de 100 à 130 millions de francs.

Le Président de la République, lors de son dernier voyage en Lorraine — et vous y faisiez vous-même allusion — a décidé que 24 millions de francs seront affectés en 1982 à la restructuration de ce bassin houiller. Cette enveloppe, qui sera ainsi nettement accrue, permettra de développer le programme de travaux lié à la rénovation des logements des cités minières et à l'établissement du cadre de vie. L'établissement public régional s'associera à la réalisation de ce programme.

Sur le plan de la procédure — c'était votre question — l'effort entrepris pour accélérer le transfert de la dotation de la ligne unique, ainsi que des délégations de crédits aux préfets concernés, sera accentué.

L'étroite concertation qui existe avec les élus dans ce domaine pour définir et mettre en œuvre les opérations de restructuration sera élargie aux maires des communes minières qui parti-

cioeront aux travaux du groupe interministériel. Ainsi sera engagée la démarche de contractualisation des rapports entre l'Etat et les régions. C'est un des sujets qui est à l'ordre du jour du comité interministériel d'aménagement du territoire que j'ai évoqué tout à l'heure, à propos d'un autre des sujets qui sont inscrits à son ordre du jour.

La politique nationale de développement des zones rurales fragiles est poursuivie et contractualisée avec les régions qui décideront désormais du choix des opérations soutenues par le F. I. D. A. R. dont la dotation progresse de 321 à 352 millions de francs. Voilà la confirmation de la réponse que je vous faisais.

M. Emmanuel Hamel. Je vous remercie.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Les dotations globales de fonctionnement du budget de l'aménagement du territoire s'élèvent à 45,9 millions de francs. Ce chiffre appelle les remarques suivantes.

Les crédits de la D. A. T. A. R. proprement dits, qui étaient de 16 millions de francs en 1981 sont en augmentation de 100 p. 100 du fait de la création de soixante-neuf emplois nouveaux d'agents contractuels. Ils atteindront ainsi 32 millions de francs.

De même, la création de huit emplois d'agents contractuels au conservatoire conduit à accroître la subvention de fonctionnement de cet organisme de 4,6 à 6,3 millions de francs. Je signale que dans tout cet ensemble, certaines des mesures sont des créations nouvelles, d'autres sont des régularisations de situations administratives. Tout n'est pas moyens nouveaux.

Il me reste à évoquer le troisième volet du fascicule budgétaire que je vous présente aujourd'hui et qui concerne l'économie sociale, car parmi mes attributions figure, vous le savez, la mission de préparer et de proposer toutes mesures concernant la coopération et la mutualité. Par ailleurs, et par délégation du Premier ministre, je suis chargé de présider le conseil supérieur de la coopération et d'en assurer le secrétariat.

Pour assumer ces différentes fonctions, il a donc été demandé à M. le Premier ministre de bien vouloir mettre en place une délégation interministérielle.

Pourquoi ce choix ? Pourquoi avoir retenu le terme d'économie sociale qui dépasse le champ traditionnel des coopératives et des mutuelles ? Nous avons voulu répondre tout d'abord à la demande des organisations concernées qui souhaitaient que toutes les formes de structures — coopératives, mutuelles et associations — puissent avoir un interlocuteur public qui connaisse et utilise leur complémentarité, en dépassant les critères stricts de la tutelle administrative.

Par ailleurs, M. le Président de la République s'était engagé, avant comme après son élection, à fournir au secteur de l'économie sociale un instrument public cohérent pour l'aider dans son développement. Les crédits qui figurent dans ce projet de budget correspondent donc aux besoins de financement de cette délégation.

Celle-ci sera une structure très souple de liaison, d'impulsion et de coordination d'initiatives entre le secteur de l'économie sociale et l'Etat. Elle associera les mouvements concernés par son action en réunissant périodiquement un conseil consultatif composé des principales personnalités du secteur de l'économie sociale.

A travers l'action de cette délégation, nous souhaitons que se constitue dans notre pays, à partir, certes, de ce qui existe, mais en le dépassant et l'étendant largement, un secteur économique marchand, qui obéisse à d'autres règles que celle de l'accumulation du profit personnel privé.

D'autres pays se sont déjà engagés partiellement dans cette voie, mais aucun, jusqu'à présent, n'a pris la question sous cet aspect global, et en termes d'alternative à l'opposition traditionnelle entre secteur privé et secteur public. Nous voulons en fait créer un secteur de la libre entreprise collective.

L'instrument que nous mettons en place a pour vocation de rassembler sous un même toit toutes ces composantes que le temps a éloignées les unes des autres, de coordonner, de faire travailler ensemble des coopératives et des mutuelles, ce qui n'est ni simple ni immédiat. Il y faut des hommes et quelques moyens.

Pour faire cet immense travail, nous avons cependant décidé de nous limiter à une structure légère, à une structure d'impulsion — on ne réglemente rien, on encourage, on incite — car le relais devra être pris très vite dans les régions et les départements — certains le font d'ailleurs déjà. Pour que la délégation puisse être efficace, nous avons voulu enfin la doter d'une enveloppe de crédits d'études. Mais ceux-ci sont entièrement consacrés à favoriser des créations d'entreprises ou d'emplois. Ces sommes seront, en effet, utilisées en complément d'autres ressources pour aider les organisations coopératives

dans les actions de sauvetage et de création d'entreprises qu'elles engageront au cours de l'année prochaine, en liaison, nous l'espérons, avec les collectivités territoriales enfin dotées des moyens d'une intervention économique spécifique.

Tels sont, mesdames, messieurs les députés, les projets et les moyens que se propose de mettre en œuvre le ministère du Plan et de l'aménagement du territoire en 1982, et même un peu au-delà, bien que nous parlions en termes de budget annuel ce soir. J'ai préféré vous exposer des volontés et tracer des directions plutôt que d'aligner des chiffres, car je pense que c'est une façon plus utile de contribuer au contrôle qui appartient à la représentation nationale.

Je pense toutefois vous avoir montré que dans les domaines de la planification, de l'aménagement du territoire et de l'économie sociale qui étaient jusque-là scindés, dévalorisés, et pour le dernier ignorés, qui ne jouaient guère faire que la politique de leurs moyens, c'est-à-dire peu de choses, le Gouvernement a traduit le changement qui est son mandat et sa raison d'être en se donnant, pour l'essentiel, les moyens de sa politique. Plus le développement de cette volonté planificatrice et décentralisatrice se fera sentir, plus il faudra développer ces moyens : ce sera, je pense, un sujet de réflexion pour nos prochains débats. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Mme la présidente. Nous en arrivons maintenant aux questions.

Les groupes interviendront à tour de rôle dans l'ordre et pour les périodes suivantes : le groupe Union pour la démocratie française : vingt minutes ; le groupe socialiste : trente minutes. Chaque période comprend les questions et les réponses.

Je rappelle que l'auteur de la question dispose de deux minutes.

Dans l'intérêt du débat, je demande instamment aux intervenants de respecter strictement ces temps de parole et au Gouvernement de répondre avec la plus grande concision.

Pour le groupe Union pour la démocratie française, la parole est à M. Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre d'Etat, l'économie des zones de montagne doit se faire avec une certaine cohérence, c'est-à-dire, pour nous, au niveau des massifs. Or, les montagnards appréhendent dans une certaine mesure la régionalisation, parce qu'ils ont peur d'être « écartelés » entre les politiques des différentes régions.

Les Vosges, par exemple, dépendront de la politique de la Lorraine, de la politique de l'Alsace et de la politique de la Franche-Comté.

Monsieur le ministre d'Etat, ne croyez-vous pas qu'une certaine planification, au niveau des massifs, s'impose dans l'esprit de cohérence de l'économie de ces montagnes ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, le Premier ministre a très récemment communiqué à votre collègue M. Pierret, député des Vosges, un ensemble de décisions qui ont été préparées par le ministère du Plan et de l'aménagement du territoire.

Les principales d'entre elles sont, d'une part, un projet d'investissements étrangers de la firme Mitel, qui prévoit la création de mille emplois au total — c'est une industrie de pointe qui répond à un besoin local — et, d'autre part, la poursuite de l'amélioration des infrastructures routières.

A votre question, plus générale, sur l'ensemble du problème de la montagne, je ferai par anticipation une réponse que vous découvrirez dans le plan intérimaire dont le texte est déjà public puisqu'il est soumis au Conseil économique et social. Le Gouvernement y affirme très explicitement sa volonté de conserver sa spécificité à la politique de la montagne. Nous entendons même lui donner plus de musculature qu'elle n'en a eu dans les temps précédents.

La reconnaissance de l'unicité des massifs a été faite à travers la création d'un certain nombre de commissariats pour l'aménagement de ces derniers. Ces commissariats sont, bien entendu, maintenus, et, de plus, le budget que l'Assemblée va adopter dans quelques instants en renforcera les moyens. Une partie de ces crédits vont être régionalisés, mais les commissaires continuent à être à la fois des conseils de la région et des artisans de la politique d'Etat dans l'usage de tous les moyens d'intervention.

Par ailleurs, nous étudions un certain nombre de mesures d'ordre législatif ou réglementaire que la politique de la montagne appelle. Je citerai l'exemple de la polyactivité. C'est un vieux problème techniquement délicat, mais vers la solution duquel on avance.

En conclusion, nous entendons affirmer avec force la spécificité des zones de montagne et l'unicité de chaque massif.

Mme la présidente. La parole est à M. Geng.

M. Francis Geng. Monsieur le ministre d'Etat, vous venez de nous dire, et nous vous en remercions, que la carte des aides serait définie par le Gouvernement après consultation des régions. Le système actuel des aides au développement régional présente un certain nombre d'inconvénients. J'en relèverai deux.

Il a été, pour l'essentiel, institué à un moment où notre pays ne connaissait pas les terribles problèmes d'emploi dont il souffre aujourd'hui. Il se caractérise par son arbitraire : telle zone bénéficie des aides au développement régional alors que telle zone voisine qui a des structures économiques semblables, ne bénéficie d'aucune autre aide.

L'exemple du département de l'Orne, dont je suis l'ôlu, témoigne avec une extrême clarté des aberrations de l'actuel système.

La partie orientale de ce département — le Perche, le pays d'Auge, le pays d'Ouche et le Merlerault — est écartée du bénéfice de la prime du développement régional et du système de l'amortissement exceptionnel. Elle est même écartée de celui de l'aide spéciale rurale. Je vous invite à vous en rendre compte sur place.

A quoi est due cette situation que j'ai toujours combattue très vigoureusement et qui paraît pour le moins étrange ? Sans doute au fait que cette région est proche de Paris. Mais elle connaît aujourd'hui les plus graves problèmes. Le taux de chômage — 11 p. 100 en septembre dernier — est l'un des plus élevés de France. De septembre 1980 à septembre 1981 il a augmenté de 50 p. 100. Si deux entreprises pour lesquelles nous nous battons actuellement, en intervenant vigoureusement auprès du Premier ministre, du ministre de l'Industrie, du ministre de l'Économie — la Société des fonderies et ateliers S.E.A.R. de Randonnai et Treficable Pirelli à la Ferté-Frénel — ne sont pas sauvées, ce taux de chômage atteindra 13 p. 100, ce qui est véritablement catastrophique et jettera une région dans le désespoir.

Il est donc nécessaire que les nouveaux systèmes des aides au développement régional ne se caractérisent pas par des aberrations comparables à celles que je viens de décrire pour le département de l'Orne.

Je souhaite donc, monsieur le ministre d'Etat, qu'en premier lieu cette carte des aides soit adaptée et modifiée dans le sens qui est souhaitable. Je voudrais en outre vous poser trois questions.

Mme la présidente. Je vous prévient, monsieur Geng, que vous avez largement dépassé votre temps de parole. Je vous demande de bien vouloir conclure.

M. Francis Geng. Je vais conclure, mais nous avons suffisamment veillé et attendu pour ne pas avoir à insister sur l'importance que nous attachons à ce débat qui concerne la vie de nos régions, et notamment celle du département de l'Orne.

Dans quelles conditions cette carte des aides prendra-t-elle en compte la situation de l'emploi dans les régions ? Dans quelle mesure sera-t-elle effectivement décentralisée ?

Cette décentralisation ne suppose-t-elle pas une réorganisation de la D.A.T.A.R. ? Comment éviter l'arbitraire de l'ancien régime ? Un arbitraire politique ne risque-t-il pas de succéder à un arbitraire technocratique ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, je tiens à saluer d'abord la vigilance dont l'Assemblée fait preuve dans la défense du département de l'Orne, puisque avant vous, votre collègue M. Michel Lambert a posé une série de questions qui ont une forte analogie avec les vôtres. Il y a donc là un souci et je le note.

M. Francis Geng. Nous agissons de concert.

M. Emmanuel Hamel. C'est un signe avant-coureur.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Je m'en réjouis. C'est un signe avant-coureur, mais l'Orne ne fait peut-être pas le printemps. (Sourires.)

Vous avez parlé d'arbitraire technocratique. Pour avoir quelques fréquentations du milieu incriminé en général sous ce vocable et l'avoir quitté avec fracas d'ailleurs, pour pouvoir le critiquer de l'extérieur, je dirai que l'arbitraire technocratique a au moins une lecture de type technocratique et qui est claire. Quand je me pose le genre de question que vous venez de soulever, en général je ne trouve point de réponse. Si bien que l'arbitraire en question est peut-être peu technocratique, et relativement électoral.

De toute façon, la vie sociale évolue et souvent des critères retenus à un moment donné, quel que soit leur caractère objectif, restent rigides.

Le fait que les régimes doivent être révisés tous les cinq ans est une des rares sagesse du mécanisme existant. La révision aura lieu au mois de décembre prochain. La procédure va être

simple : le Gouvernement proposera — je dis bien « proposera » — une carte des aides qui devra répondre à un certain nombre de critères dont le plus évident sera le taux instantané de chômage au moment donné. Ainsi que je l'ai indiqué précédemment, d'autres critères seront pris en compte : les perspectives ouvertes par l'évolution de l'emploi dans la région ; l'importance des sinistres industriels ou ruraux recensés, etc.

Cette carte sera proposée aux régions qui seront donc consultées. Mais une consultation ne débouche pas forcément sur un accord. Je doute d'ailleurs qu'une consultation avec les vingt-deux régions donnera des résultats unanimes, d'autant que nous sommes dépendants de la Communauté économique européenne.

M. de Lipkowski évoquait le fait que nous ne pourrions pas couvrir plus de 33 p. 100 de la population française. En tout cas, pour le moment, nous en restons au chiffre de 38 p. 100 et j'espère bien, une fois la carte adoptée, que les négociations vigilantes que je mènerai à Bruxelles permettront le maintien de ce principe qui, jusqu'à présent, n'a pas été discuté.

Sous cette réserve, les régions pourront proposer la modification des éléments de cette carte à la marge, chacune sachant que, chaque fois que l'on fait une addition à la carte, on en retire quelque chose.

Je prends l'engagement que les critères d'entrée seront lisibles, même s'ils sont nombreux, complexes et si leur superposition n'est pas toujours évidente. Ils seront techniques pour l'essentiel. Je souhaite que la discussion qui va s'engager au sein même de la représentation nationale et la clarification des critères permettent d'en finir avec l'identification entre technique et technocratique.

Un taux de chômage, c'est un chiffre ; un chiffre, c'est technique, je ne pense pas que ce soit technocratique, c'est plutôt un révélateur de souffrances. On en discutera et on aboutira probablement à un consensus pour reconnaître la gravité psychologique de telle ou telle crise. L'impact de la crise de la sidérurgie en termes d'émotion nationale est probablement supérieur à celui que représentent, en nombre d'hommes concernés, des crises plus diffuses portant sur des zones plus larges, notamment dans le monde rural.

Il faut savoir tenir compte de phénomènes de ce genre. La carte résultera d'une confrontation de tous ces éléments dans des conditions qui seront dites et écrites. Dès qu'elle aura été faite, les critères seront publics et, de techniques, ils deviendront politiques. Et puis, vous vous apercevrez comme moi-même que, d'année en année, la vérité de ces critères par rapport à la réalité des situations évoluera. Je ne doute pas qu'au bout de cinq ans nous retrouverons des situations complètement absurdes, comme celle que vous décriviez. Nous serons probablement d'accord pour y mettre fin et les faire évoluer à nouveau. Il n'y a pas de cartes ou de frontières administratives qui ne soient absurdes à quelque endroit. Une limite est toujours une absurdité, sinon nous aurions un gouvernement planétaire et la paix ne serait jamais menacée.

M. Emmanuel Hamel. C'est une réponse étincelante !

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Merci !

Mme la présidente. La parole est à M. Micaut.

M. Pierris Micaut. Selon certaines rumeurs, la France serait désormais traitée en parent pauvre par le FEDER. Je comprends très bien que, par solidarité, la Grèce ou l'Italie bénéficient de dotations importantes, mais je comprends moins bien que la Grande-Bretagne, qui n'a rien à nous envier, si je puis dire, en matière de zones défavorisées, soit mieux servie que nous. Pouvez-vous m'apporter des éclaircissements et me rassurer car une telle décision aurait des conséquences dommageables sur l'aménagement du territoire.

Je note avec satisfaction les réformes que vous envisagez en matière de décentralisation. Mais les primes de décentralisation ne seront pas suffisantes pour régler tous les problèmes. Les modalités de fonctionnement des sociétés de développement régional doivent être modifiées afin qu'on cesse de ne prêter qu'aux riches. En vue d'un aménagement du monde rural, envisagez-vous d'intégrer le Crédit agricole dans un système de financement par des taux bonifiés, qui serait beaucoup plus efficace que le système des primes ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Il est exact que la communauté économique européenne réfléchit à une refonte des procédures du FEDER. J'ai reçu, il y a six semaines, le commissaire européen compétent, M. Giolitti. Je l'ai très vivement dissuadé, en accord avec d'autres collègues du Gouvernement français, de persévérer dans la voie qu'il a choisie et que je vais analyser rapidement.

La Communauté s'aperçoit qu'une situation nouvelle va être créée par l'entrée de la Grèce et celle prévisible, quoique longue à négocier en raison de ses conséquences économiques et moins

immédiate qu'on ne le croit, de l'Espagne et du Portugal. Les déséquilibres entre les régions de l'Europe s'en trouveront accentués. Aux déséquilibres régionaux internes à un pays — et les nôtres sont lourds — se superposent les déséquilibres entre les régions des divers pays, notamment en matière de revenus. Il est vrai que le revenu moyen par habitant est en Grande-Bretagne inférieur de 25 p. 100 à ce qu'il est en France.

Par conséquent, la Communauté s'est posé sérieusement la question de savoir si sa politique de correction des déséquilibres régionaux ne devait pas exclure délibérément tous les pays qui avaient dépassé un certain niveau de revenu par habitant. Il circule des projets aux termes desquels la Communauté n'aiderait plus que la Grèce, le sud de l'Italie, le Pays de Galles, l'Ecosse, l'Irlande et les départements et les territoires d'outre-mer pour la France.

A cela nous répondons que l'Europe est encore, pour une large part, une abstraction pour les sensibilités collectives et que c'est bien au niveau du vécu national que sont ressentis les déséquilibres régionaux. Il faut donc essayer de résorber ces inégalités en partant d'une base nationale, faute d'une solidarité suffisante au niveau communautaire.

Par ailleurs, à quoi se résument la Communauté pour les pays qui, comme la France, ne bénéficieraient pas des aides du F. E. D. E. R. ? A un système de prélèvement fiscal, sans aucune redistribution. Et comme les rapports de certaines catégories de la population de notre pays avec la Communauté ne sont pas des meilleurs — je pense aux agriculteurs et spécialement aux viticulteurs pour lesquels le problème n'est pas seulement sectoriel mais aussi régional. Si la Communauté s'engageait dans ce sens, elle porterait un coup à la volonté européenne du peuple français, à la conception que l'on se fait de l'Europe dans les zones où l'on a eu à souffrir quelque peu de son organisation actuelle. Je le dis avec gravité et en espérant que mon propos parviendra jusqu'à Bruxelles.

Le Gouvernement français soutient une cause juste, même si, en effet, nous souhaitons que soit maintenue une politique d'aide à des régions défavorisées comme la Bretagne ou l'Auvergne, lesquelles, certes, le sont moins que, par exemple, la Grèce et vraisemblablement l'extrême Sud de l'Italie. Nous le reconnaissons bien volontiers. Il n'en s'agit pas moins de graves déséquilibres régionaux.

Les orientations de la Communauté ont été annoncées et elles vont être soumises à la discussion. Cette discussion va être âpre, mais je ne suis pas pessimiste. Pour le moment, nous préparons notre politique d'aménagement du territoire avec l'espoir très ferme que les instances européennes continueront à appuyer nos actions à peu près comme par le passé. Il est vrai qu'il y a doute et danger, et je vous les ai loyalement décrits.

Vous estimez que les primes de décentralisation ne suffisent pas à tout faire et qu'il faut ajouter d'autres primes. Vous avez bien raison, mais il n'y a pas de réponse en court-circuit à votre question. En effet, le fond de l'affaire n'est pas seulement que les primes de décentralisation ne sauraient suffire à tout ; c'est que le développement n'est jamais fait que d'hommes, et que l'argent ne vient qu'en second. Le développement, c'est une affaire d'initiative, de capacité créatrice, d'innovation. Sans argent, il n'y a pas de développement, c'est sûr, mais l'argent sans capacité d'initiative, sans innovation, sans puissance créatrice, sans dynamisme, n'a jamais rien fait naître non plus.

M. Emmanuel Hamel. C'est vrai !

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Il nous faut donc distribuer les moyens d'aide au développement régional à travers toute une politique « éveilleuse » de dynamisme et d'animation. Et c'est le sens de la politique générale de décentralisation illustrée par la première loi que vous avez votée et par celles que vous soumettra M. Deferre, au nom du Gouvernement.

Pour le Gouvernement, et particulièrement pour le ministre en charge que je suis, le développement régional dépend du desserrage des freins et de l'initiative laissée aux régions. Souvent, en effet, une réglementation — urbanistique ou de transport — ou simplement le fait que les ministères compétents soient trop loin, soient sectorialisés ou n'aient pas la même vue des choses, rend impossible toute initiative.

Les structures et les circuits financiers doivent donc être plus souples et plus actifs. Vous avez évoqué les sociétés de développement régional ; on peut en parler. Vous avez parlé du Crédit agricole, et je ferai la même remarque. Dans le cadre de la décentralisation, nous devons engager toute une réflexion sur l'épargne régionale, sur sa collecte et sur les circuits par lesquels une part plus substantielle que par le passé pourrait être utilisée pour l'investissement ou l'animation économique locale.

Mme la présidente. Nous en arrivons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. de Caumont.

M. Robert de Caumont. Monsieur le ministre d'Etat, vous avez en partie répondu par anticipation à ma question, qui rejoint celle de notre collègue M. Fuchs.

En tant que député d'un département de montagne et président du groupe d'études des problèmes de la montagne, je souhaite vous interroger sur la politique de la montagne dont vous avez la charge en tant que ministre chargé de l'aménagement du territoire.

Une nouvelle politique est en route, à n'en pas douter. Les propos très clairs tenus par le Premier ministre dans sa déclaration de politique générale l'attestent, ainsi que ceux que vous avez tenus vous-même dès le début de la présente législature.

Le plan intérimaire comporte une esquisse de cette nouvelle politique. Il envisage une mission parlementaire, une loi d'orientation, mais la question fondamentale est de savoir si nous sommes décidés à rompre définitivement avec la politique d'assistance qui entretient la montagne dans son sous-développement et si nous voulons lui substituer une politique offensive qui lui permette de jouer ses atouts, qui sont réels.

Les régions de montagne sont, par exemple, exportatrices de capitaux et les caisses de Crédit agricole des départements de montagne ne consomment généralement qu'une partie des dépôts des exploitants agricoles de ces départements. C'est la preuve d'un sous-développement assez considérable, et les virtualités locales sont nombreuses qui sont restées jusqu'à présent inexploitées, parce que non rentables pour les capitaux extérieurs. Je pense aux énergies renouvelables, aux produits agricoles et artisanaux de qualité, au climisme, à une autre conception de développement touristique, permettant de créer des emplois permanents et de développer la plus-value pour les gens du pays et non pour les capitaux extérieurs ; je pense au maintien des services publics, à tout un ensemble d'activités créatrices d'emplois qui peuvent contribuer de façon appréciable à la lutte du Gouvernement pour le maintien de l'emploi ou pour son développement.

Telle est la question que je voulais vous poser. Vous y avez déjà répondu pour l'essentiel au niveau des principes, mais peut-être faut-il, en ce qui concerne le choix entre ces deux politiques, celle du passé et celle qui commence aujourd'hui, que vous teniez des propos encore plus précis.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, je voudrais dire fermement que je suis en total accord avec votre analyse.

J'avais moi-même, dans l'exercice de la profession de contrôleur financier qui fut longtemps la mienne, fait des découvertes étonnantes dans le département des Alpes-Maritimes. La circulation de l'impôt y était telle que c'était l'arrière-pays qui alimentait la côte. Le prélèvement était en effet des trois quarts, et la redistribution des neuf dixièmes. C'était tout de même assez extraordinaire que presque tout aille vers la côte.

Il est donc parfaitement exact que la montagne a été maltraitée. Et plus on examine dans le détail des analyses de cette sorte, plus on relève d'absurdités, qui constituent des formes d'exploitation.

Je suis également d'accord sur le fait qu'une politique d'assistance aveugle est non seulement inefficace, mais, le plus souvent, nuisible.

Cela étant, le Gouvernement a déjà, pour répondre à ces incertitudes et à ces inquiétudes qui sont les vôtres, affirmé sa volonté et esquissé les réponses à travers les actes d'une politique qui se veut, là aussi, contractuelle, négociée, à l'écoute des intérêts des populations concernées. Ces orientations, nous les avons traduites dans le plan intérimaire.

Vous présidez vous-même, monsieur le député, un groupe parlementaire d'étude des problèmes de la montagne dont le Gouvernement attend beaucoup en ce qui concerne les suggestions, car, pour l'application des orientations du plan intérimaire, c'est dès le printemps prochain — des hommes de la D. A. T. A. R. sont là qui vous écoutent — qu'il nous faudra prendre certaines dispositions qui, justement, inverseront cette ancienne politique d'assistance assez aveugle, et en fait insuffisante, pour passer à une politique d'éveil de structures locales, d'appui aux formes d'auto-développement, de développement spontané qui se multiplient partout à condition qu'elles ne soient pas entravées.

Il faut donc développer des aides de nature contractuelle, adaptées au projet de restructuration et de modernisation des filières de production, à des formes d'organisation collective pour l'amélioration de la qualité des produits. C'est, par exemple, l'objet du F. I. D. A. R. que de répondre aux initiatives locales qui contribuent à mieux valoriser les ressources, qu'il s'agisse de certaines filières d'élevage, de la forêt ou du tourisme diffus pris en charge par les montagnards eux-mêmes.

C'est là un thème important, parmi les plus nouveaux. Cela correspond à des secteurs de l'économie nationale en grave déficit ou à des secteurs dont les possibilités de développement sont certaines et dans lesquels la montagne n'a pas de handicap. Il suffit de l'encourager dans les meilleures conditions.

Mme la présidente. La parole est à M. Carraz.

M. Roland Carraz. Ma question concerne l'aménagement du territoire, et plus particulièrement la complémentarité entre les transports terrestres et les transports fluviaux. Elle concerne également la Bourgogne, et plus précisément le val de Saône, c'est-à-dire une région carrefour entre trois départements : la Côte-d'Or, le Jura et la Haute-Saône, carrefour également entre deux régions, la Bourgogne et la Franche-Comté.

Cette région souffre de l'inadaptation de ses infrastructures et de l'éloignement des infrastructures modernes, puisque le T.G.V. irrigue essentiellement la Saône-et-Loire et que le nœud autoroutier où se rejoignent les trafics venant de Lorraine, d'une part, de Mulhouse et de l'Alsace, d'autre part, est situé beaucoup plus au Nord, du côté de Beaune. Enfin, cette région souffre de grands déséquilibres économiques : exode rural et sous-industrialisation.

L'avenir de cette région pourrait être changé par une relance économique immédiate et des objectifs à moyen terme. Il s'agirait de donner à la région des atouts économiques — emplois, nouvelles activités — de rééquilibrer l'occupation du territoire par rapport aux centres d'attraction qui, pour l'instant, pompent les forces vives de ce secteur, Dijon à l'Ouest et Besançon à l'Est, et de contribuer également à des opérations d'amélioration ponctuelle du réseau routier, dans la mesure où les axes qui la desservent actuellement sont extrêmement meurtriers.

Les trois projets dont je vais vous parler sont très liés, et je suis persuadé qu'ils se valorisent mutuellement, qu'ils doivent être traités en cohérence.

Le premier de ces projets concerne la liaison Rhin-Rhône.

Rassurez-vous, monsieur le ministre, je ne suis pas de ceux qui demanderont à ce sujet, comme cela a été le cas souvent aujourd'hui, des milliards et des milliards de francs dans des délais très rapprochés. J'ai bien conscience qu'il s'agit là de l'effort d'une génération, et que le franchissement du seuil comtois ne deviendra probablement pas réalité avant dix ou même avant quinze ans.

M. Emmanuel Hamel. Que vous êtes pessimiste !

M. Roland Carraz. Je mesure le poids des réalités et l'ampleur des difficultés.

Mme la présidente. Monsieur Carraz, je me permets de vous signaler que vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Roland Carraz. Je termine, madame la présidente.

Pendant cette période, accepterons-nous de ne pas valoriser les investissements extrêmement importants réalisés sur le reste de l'axe, c'est-à-dire sur le Rhône et sur la Saône ? Il faut savoir que, dès aujourd'hui, à l'exception de la petite difficulté de Mâcon, les convois poussés de 4 500 tonnes peuvent remonter depuis Fos, par le Rhône et la Saône, jusqu'à Auxonne, qui sera donc, pendant dix ou quinze ans, un site terminal.

Il faudrait donc procéder à un aménagement réaliste, immédiat et économiquement très crédible. Il s'agirait de l'aménagement d'un site portuaire à l'extrémité Nord de l'axe, sur lequel, dans une première période, l'économie régionale pourrait prendre appui pour assurer un nouveau développement en attendant la réalisation du franchissement du seuil. Un projet est prêt, des études sérieuses ont été conduites, et je suis persuadé de sa crédibilité économique.

L'avenir économique de cette région pourrait trouver dans cette réalisation un élément déterminant.

D'autres conditions existent, bien sûr, pour assurer cet avenir, mais je vois que Mme la présidente est sur le point de me rappeler que j'ai assez largement dépassé mon temps de parole.

Je me contenterai donc de rappeler qu'il y aurait quelques compléments à apporter dans le domaine routier pour que ce projet soit parfaitement complet.

J'espère être entendu, et je souhaite, monsieur le ministre, que vous reteniez cette argumentation par rapport à une problématique qui n'a pas toujours été abordée de cette façon.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, étant bourguignon, vous êtes fort bien placé pour savoir que je ne vous répondrai pas complètement ce soir. En effet, à l'occasion de son tout récent voyage en Bourgogne, M. le Premier ministre a entendu toutes ces demandes, s'est fait expliquer lui-même sur le terrain — c'est un moyen plus concret d'appréhender les problèmes que d'en débattre dans cet hémicycle — en quoi consistaient

les difficultés, les enclavements, et quelles étaient les conditions du déblocage et de l'animation de la vie économique dans votre région. Il a pris l'engagement qu'une réunion avec les principaux responsables régionaux permettrait de trancher, dès le début de 1982, sur certaines des questions que vous venez de rappeler. Je prends donc note de votre intervention, et je l'ajoute à l'inventaire pour la préparation de cette réunion d'ensemble.

En ce qui concerne l'un des points qui est au cœur de votre réflexion, à savoir le canal Rhin-Rhône, on en a beaucoup entendu parler, tout à l'heure, puisque le budget des transports était à l'ordre du jour. Dans l'esprit du ministre de l'aménagement du territoire, l'engagement de la puissance publique française pour le canal Rhin-Rhône est pris en ce qui concerne la méthode et l'orientation longue. Cependant, je considère que le problème n'a jamais été examiné dans la totalité de ses aspects. On peut en effet ouvrir un axe considérable de Rotterdam à Marseille, qui serait immédiatement profitable aux bateliers allemands et hollandais, mais beaucoup moins à la batellerie française.

Je connais bien ce dossier, et le transport fluvial a en moi un avocat déterminé en raison des économies d'énergie et des coûts qu'il permet. C'est un moyen de transport que la France a sous-estimé et maltraité.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Mais, pour promouvoir ce type de transport dans des conditions correctes, il faut s'occuper à la fois du gabarit des canaux, du financement des flottes, de la formation des hommes capables de les faire fonctionner, et de la politique commerciale de l'ensemble de la voie d'eau, qui a besoin d'une meilleure organisation.

Il se trouve que le tonnage qui transite aujourd'hui entre la Seine et le Nord, sur des voies à tout petit gabarit, est dix fois supérieur à celui qui transite sur le Rhône.

Nous devons réveiller l'habitude de la voie d'eau en France, et le schéma directeur des voies navigables, pour lequel nous plaçons tous, doit être l'instrument de la définition de cette politique à plusieurs volets, puisque celui qui concerne l'équipement des canaux est loin d'être le seul. Si nous l'oublions, nous ferions de la mauvaise politique, même pour la liaison Rhin-Rhône. Ce n'est pas parce qu'on a creusé un canal que les marchandises y transitent, ni surtout qu'il s'installe des usines autour. Pour obtenir des résultats, il faut mettre en œuvre une politique beaucoup plus fine et plus complète.

Il y a donc des problèmes de montage financier, d'une part, et des problèmes de priorité et d'articulation dans le temps, d'autre part. Ils seront traités dans le schéma directeur d'ensemble qui vous sera soumis. La liaison Rhin-Rhône y figurera, mais j'espère que ce sera à l'intérieur d'une politique correctement équilibrée de la voie d'eau en France.

M. Emmanuel Hamel. Il faut qu'elle le soit !

Mme la présidente. La parole est à M. Taddei.

M. Dominique Taddei. Monsieur le ministre d'Etat, vous avez, tout à l'heure, fait une réponse, que notre collègue Hamel a qualifiée de très belle, au sujet des confins et des frontières.

Je voudrais appeler votre attention sur un autre aspect de cette difficulté. En effet, on raisonne, en quelque sorte, à deux niveaux : au niveau de la solidarité interrégionale de l'aménagement du territoire et au niveau intrarégional.

Je prendrai, parce que c'est celui que je connais le mieux — mais il en est d'autres en France — l'exemple de la basse vallée du Rhône qui appartient à deux régions.

Déjà, dans le cadre du plan Grand Sud-Ouest, la rive droite a bénéficié de la sollicitude de l'Etat, alors que cela n'a pas été le cas de la rive gauche. Je crains que la nouvelle politique d'aide que vous esquissez ne crée des difficultés comparables. Pourtant, il suffit de se promener dans ces régions pour constater qu'il n'y a vraiment aucun avantage ou handicap spécifique à l'une ou l'autre rive. Or si vous ne raisonnez pas en termes d'unité naturelle, si vous vous laissez abuser par le découpage interrégional d'abord, puis par le découpage intrarégional ensuite, vous aboutirez à un régime d'aide qui favorisera abusivement une rive par rapport à l'autre, alors que, comme le disait un poète, disparu récemment hélas ! : « Il suffit de passer le pont. »

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, c'est là une question capitale et pleine de pertinence. Ce problème est d'autant plus difficile que, comme je le disais tout à l'heure, il n'est pas de frontière qui ne soit finalement absurde quand elle pousse à des excès de différenciation entre ce qui se passe d'un côté et ce qui se passe de l'autre.

C'est la raison pour laquelle, depuis le début de la période où s'est ouverte en France une réflexion sur la décentralisation, j'ai toujours tout à la fois plaidé pour une énergique décentralisation et pour le maintien d'une capacité de travail et d'intervention à des niveaux inter-collectivités.

Ainsi, le milieu rural ne peut guère s'appuyer sur ses plus petites communes, 25 000 communes de moins de 500 habitants n'ayant pas de quoi se payer un secrétaire de mairie à temps complet, et encore moins un garde-champêtre. Elles ne constituent pas un bon support pour l'investissement. C'est au niveau du pays, du canton rural, d'un regroupement, sous quelque forme que ce soit, que les problèmes doivent être posés. De la même façon, les agglomérations ont une réalité économique plus nette que différentes communes qui découpent le tissu urbain.

Eh bien, et c'est là ma réponse, notre découpage régional ne doit pas nous cacher que bien des choses devront être réglées par la coordination et la coopération interrégionale. C'est même parce que nous croyons cela que j'ai tenu à donner cette forme au traitement de cette partie de l'héritage nommé Plan du Grand Sud-Ouest. Il s'agit de répondre à un autre problème que celui que vous me posez, mais la méthode est bien celle-là. J'espère que, par la coordination et la coopération interrégionale, on pourra résoudre des problèmes de ce genre.

Je ne souhaite pas que le constat d'un certain nombre de déséquilibres locaux freine la volonté décentralisatrice qui anime le Gouvernement. Je crois la France apocryphique de centralisation multiséculaire. Il nous faut faire preuve de cohérence et de progressivité dans toutes ces affaires, et nous devons gérer avec soin le partage des compétences. Cela ne sera pas commode, et j'augure de débats difficiles dans quelques semaines. Mais je pense que la France a un besoin urgent qu'il soit mis fin à cette apoplexie administrative. Je souhaite donc que des arguments tout à fait fondés comme ceux que vous avancez ne soient pas retenus pour retarder la décentralisation, mais pour inciter à traiter les problèmes avec souplesse en gardant des formes de coopération interrégionale et en maintenant des moyens par lesquels l'Etat pourrait appeler l'attention des régions, sans aller plus loin, sur tel ou tel déséquilibre qu'elles traiteraient mal, parce qu'il serait aggravé par les découpages. Quoi qu'il en soit, je retiens votre suggestion, et tout matériel statistique indicatif de ce déséquilibre est bon à explorer.

Mme la présidente. Nous en revenons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Koehl.

M. Emile Koehl. Monsieur le ministre d'Etat, le Gouvernement, dans son projet de budget pour 1982, n'a pas prévu de crédits d'investissements pour la liaison fluviale Rhin-Rhône.

Le budget pour 1981, voté par le Parlement, prévoyait des crédits d'un montant de 30 millions de francs pour l'ouverture d'un chantier sur le bief Niffer aval. Ces crédits ont été affectés à d'autres opérations.

M. le ministre des transports a déclaré récemment qu'il est nécessaire de déterminer le rang de priorité, et donc l'échéancier de réalisation du canal à grand gabarit Rhin-Rhône dans le cadre du futur schéma directeur des voies navigables.

Il semble que l'établissement de ce schéma demandera environ deux ans.

Je regrette que ce projet ne soit pas inscrit au plan intérimaire de deux ans, alors qu'il pourrait faire partie des grands travaux de relance économique.

Je crois que la réalisation de la liaison fluviale Mer du Nord-Méditerranée favorisera le développement de toutes les régions qu'elle desservira et permettra à la France de s'intégrer au réseau des voies fluviales à grand gabarit qui se met en place en Europe.

Dans l'optique d'un meilleur aménagement du territoire, l'un des avantages de l'axe Rhin-Rhône serait aussi de ne pas passer par Paris.

C'est pourquoi je souhaite connaître la position du Gouvernement quant au montage financier de l'axe fluvial Rhin-Rhône, notamment en ce qui concerne le financement des travaux par les recettes tirées de l'hydro-électricité rhodanienne.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, j'ai déjà répondu, pour l'essentiel, à votre question concernant le canal Rhin-Rhône.

A ma connaissance, cela faisait plus de huit ans qu'un schéma directeur des voies navigables était pratiquement prêt. Les études étaient tout au moins largement avancées au ministère des transports. Ce schéma était bloqué par nos prédécesseurs et je n'ai jamais vraiment su pourquoi.

Vous nous demandez de réaliser en moins de deux ans ce qu'ils n'ont pas réussi à faire en plus de huit ans. Le problème doit être difficile.

Par ailleurs — et j'insiste sur ce point — il faut connaître les montages financiers nécessaires à la réalisation du canal Rhin-Rhône, soit, mais il convient de replacer cette très grande affaire dans le cadre d'ensemble d'une politique cohérente de la voie d'eau. Vous excuserez une nouvelle fois, monsieur le député, le ministre de l'aménagement du territoire de se souvenir qu'il est maire de la capitale de la batellerie: cela fait longtemps que je vis avec les problèmes de la voie d'eau, je les connais bien.

Je suis parfois étonné de l'espérance quelque peu mythique que placent en cette voie d'eau, dans laquelle je crois aussi, ses défenseurs les plus énergiques, mais parfois aussi les plus aveugles. Ils soutiennent sa cause sans du tout prendre conscience de l'ensemble des conditions d'exploitation et de financement des flottes, du trafic, ni de l'importance de l'habitude du transport par la voie d'eau à reprendre par les transporteurs français, qui l'ont perdue, y compris ceux des régions industrielles fortes du pays. On ne peut sérieusement aborder le problème du canal Rhin-Rhône sans que tous ces points soient étudiés. Tel est l'objet du schéma directeur. Cela prendra du temps, mais l'engagement d'élaborer un schéma directeur par mode de transport a été pris pour la durée d'exécution du plan intérimaire de deux ans.

Mme la présidente. La parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. C'est mon origine auvergnate qui me vaut d'intervenir au nom de notre collègue Jean Briane, qui tient, monsieur le ministre d'Etat, à vous rappeler que, du fait de sa situation géographique, le département de l'Aveyron souffre de son isolement.

Département au relief tourmenté, il reste à l'écart des grands axes ferroviaires et routiers. Aussi, l'accélération du désenclavement routier est pour lui une nécessité vitale. Notre collègue rappelle que le plan Massif central a été pour lui et pour l'Aveyron tout entier un espoir, avec le projet d'aménagement de la R.N. 9 en voie rapide à deux fois deux voies et de l'axe Brive—Méditerranée reliant la R.N. 20 et la route nationale 9 par Figeac, le bassin de Decazeville et Rodez. On se croirait sur ces routes si belles!

Le plan du Grand Sud-Ouest nous a fait espérer l'amélioration et, à terme, la mise à deux fois deux voies de la R.N. 88 reliant le chef-lieu de l'Aveyron à la métropole régionale de la région Midi-Pyrénées ainsi que l'aménagement des axes Millau—Toulouse et Figeac—Villefranche-de-Rouergue—Toulouse.

Les questions que souhaitait vous poser M. Jean Briane sont les suivantes: pourriez-vous nous indiquer si le désenclavement de la région dont il s'agit, particulièrement de l'Aveyron, est inscrit au plan intérimaire de deux ans et à celui qui suivra? Dans quels délais la mise à deux fois deux voies de la R.N. 9 entre Lempdes et la Méditerranée, l'aménagement de l'axe Brive—Méditerranée et la liaison rapide Rodez—Albi—Toulouse pourront-ils être entièrement réalisés?

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

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, je suis heureux que vous m'ayez remercié à l'avance de ma réponse car elle ne sera pas susceptible de vous faire plaisir.

M. le ministre des transports a répondu cette nuit exactement à la même question et c'est lui qui est le ministre compétent.

M. Emmanuel Hamel. La question à laquelle il a répondu était quelque peu différente!

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Pour l'essentiel, c'était la même chose.

Il faut bien voir quelles sont les compétences. Tant l'Assemblée que le Gouvernement s'honorent de voir clair dans les attributions. Le ministère du Plan et de l'aménagement du territoire est compétent pour définir les schémas directeurs d'orientation et le détail de la politique des transports relève du ministère des transports, comme cela a été confirmé par l'échange de propos qui a eu lieu il y a peu de temps dans cette enceinte même.

Mon grand souci pour l'avenir concerne le plan routier du Massif central. Nous y travaillons.

Pour le reste, les liaisons qui résultent d'engagements déjà pris par l'Etat sont poursuivies dans les conditions financières dont M. Fiterman faisait état il y a maintenant trois bonnes heures.

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions. J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Plan et aménagement du territoire ».

ETAT B

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

- « Titre III : 37 026 279 francs ;
- « Titre IV : 1 196 536 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme : 158 400 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 89 790 000 francs. »

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

- « Autorisations de programme : 1 183 220 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 565 170 000 francs. »

Sur le titre III de l'état B, M. François d'Aubert a présenté un amendement n° 80 ainsi rédigé :

- « Réduire les crédits de 10 570 000 francs. »

La parole est à M. Micau, pour soutenir l'amendement.

M. Pierre Micau. Notre collègue François d'Aubert étant indisponible, je vais présenter cet amendement et, si vous le permettez, madame la présidente, je m'exprimerai en même temps sur les amendements n° 81, 82, 83, 84 et 85 qui ont un sens très voisin.

Mme la présidente. Je suis en effet saisie de cinq autres amendements déposés par M. François d'Aubert, n° 81, 82, 83, 84 et 85.

L'amendement n° 81 est ainsi rédigé :

- « Réduire les crédits de 1 854 033 francs. »

L'amendement n° 82 est ainsi rédigé :

- « Réduire les crédits de 7 866 248 francs. »

L'amendement n° 83 est ainsi rédigé :

- « Réduire les crédits de 1 000 000 de francs. »

L'amendement n° 84 est ainsi rédigé :

- « Réduire les crédits de 1 000 000 de francs. »

L'amendement n° 85 est ainsi rédigé :

- « Réduire les crédits de 1 644 320 francs. »

La parole est à M. Micau.

M. Pierre Micau. Ne faisant pas partie, comme certains de mes collègues ici présents, de la commission des finances, je ne suis pas très qualifié pour défendre ces amendements.

Ils seront d'ailleurs probablement rejetés par la majorité. (*Rires sur les bancs des socialistes.*)

Je puis dire néanmoins qu'ils tendent tous à supprimer des crédits de caractère somptuaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les six amendements ?

M. Dominique Taddei, rapporteur spécial. Bien que notre collègue François d'Aubert appartienne à la commission des finances, il n'a pas eu le temps, malgré le très riche débat que nous avons eu sur ce sujet, de les défendre. Ce n'est que très tardivement que la commission des finances a eu connaissance de ces amendements. Elle n'a donc pas pu se prononcer.

Notre collègue François d'Aubert, qui est certainement une personne de bonne foi, n'aurait pas manqué de retirer ses amendements s'il avait pu en discuter avec les autres commissaires. Il est bien clair — je passe sur l'argument des dépenses somptuaires, monsieur Micau, car vous avez été obligé d'improviser — que l'important est ce que M. François d'Aubert écrit dans l'exposé des motifs d'un de ses amendements : parce qu'il y a décentralisation, il ne faut pas augmenter les moyens de l'aménagement du territoire. C'est un tel contresens, par rapport à tout ce que nous disons ici, sur tous les bancs de cet hémicycle, que M. François d'Aubert me semble avoir été, à un moment donné, victime d'une erreur d'interprétation, à moins que — ce qui d'ailleurs apparaît très défendable sous l'angle de la procédure parlementaire — il ait présenté ses amendements de suppression de crédits pour faire valoir, de façon qu'on ne lui oppose pas l'irrecevabilité, son souci de voir augmenter ces crédits.

Comme je ne sais pas quelle est, de ces deux interprétations, la bonne, je me permets, à titre personnel, de demander à

notre collègue qui veut bien remplacer au pied levé M. François d'Aubert de retirer les amendements, ce qui sera plus simple pour tout le monde.

Mme la présidente. La parole est à M. Micau.

M. Pierre Micau. Je vais accéder à la demande de M. le rapporteur spécial.

J'essaierai auparavant de traduire la pensée de M. François d'Aubert : considérant qu'en raison de la décentralisation, les régions n'auront plus d'argent, il a craint qu'elles ne soient obligées de faire face aux dépenses dont il s'agit.

Quoi qu'il en soit, mes collègues et moi sommes d'accord pour retirer les six amendements.

Mme la présidente. Les amendements n° 80 à 85 sont retirés. Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

Mme la présidente. Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

Mme la présidente. Sur le titre V de l'état C, M. François d'Aubert a présenté deux amendements, n° 86 et 87.

L'amendement n° 86 est ainsi rédigé :

- « Réduire les autorisations de programme de 114 millions de francs et les crédits de paiement de 109 millions de francs. »

L'amendement n° 87 est ainsi rédigé :

- « Réduire les autorisations de programme de 2 400 000 F et les crédits de paiement de 4 700 000 F. »

Monsieur Micau, ces amendements sont-ils maintenus ?

M. Pierre Micau. Je les retire également, madame la présidente.

Mme la présidente. Les amendements n° 86 et 87 sont retirés. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V. (*Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

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

Mme la présidente. Sur le titre VI de l'état C, M. de Caumont, rapporteur pour avis, a présenté un amendement n° 38 ainsi rédigé :

- « Réduire les autorisations de programme de 50 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Robert de Caumont, rapporteur pour avis. Madame la présidente, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je suis signataire d'un amendement voté à l'unanimité par la commission de la production et des échanges. Il tend à réduire les autorisations de programme du F.I.A.T. — fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire — de 50 millions de francs. Cet amendement peut paraître paradoxal après les propos que j'ai tenus à cette tribune, toujours au nom de la commission de la production et des échanges unanime, sur la nécessité de maintenir et même de développer l'ensemble des fonds d'intervention dont dispose le ministre d'Etat.

Mais il faut que je porte un éclairage complémentaire sur les travaux de la commission de la production et des échanges, qui donnera, me semble-t-il, tout son sens à cette proposition.

Nous sommes unanimement partisans du renforcement des moyens des fonds interministériels, mais aussi de leur efficacité. Or celle-ci passe, pour le F.I.A.T., par la capacité d'intervenir à tout moment de l'année dans des situations présentant un caractère d'urgence, ce qui implique et justifie un échelonnement dans le temps. Cette efficacité, pour le F.I.D.A.R., passe en revanche par la concentration sur les actions ayant un impact direct sur la création d'emplois, mais aussi, dans la mesure où il s'agit de crédits d'équipement en zone de montagne, par la mobilisation de ces crédits dès la fonte des neiges — et plus encore, je l'espère, cette année, après la réponse que le ministre chargé du budget a faite à une question que lui a été posée à l'Assemblée voilà quelques semaines. D'ailleurs la consommation des crédits du F.I.D.A.R. suit d'ores et déjà ce rythme particulier, c'est-à-dire qu'elle est accomplie dès les premiers mois de l'année.

Nous avons procédé à l'analyse d'un déséquilibre. A l'intérieur d'une croissance modérée en valeur nominale de ces crédits, très forte en apparence pour le F.I.A.T. — mais cette augmentation importante résulte, il est vrai, de l'affectation des crédits destinés au plan du Grand Sud-Ouest —, très faible pour le F.I.D.A.R., puisqu'on observe une diminution en francs constants, nous nous sommes dit que finalement le F.I.A.T. était consacré pour l'essentiel à des actions intéressant le milieu urbain et que le F.I.D.A.R., certes, était destiné aux zones

de montagne et aux zones défavorisées mais que, déjà, une part importante de ses crédits était utilisée dans le cadre de plans destinés à des zones telles que le Massif central, le Grand Sud-Ouest et la Bretagne.

Nous nous sommes inquiétés de la possibilité, à l'intérieur d'une enveloppe qui, en pouvoir d'achat, se réduisait quelque peu, de promouvoir le développement, selon les modalités dont nous avons parlé tout à l'heure, de zones plus défavorisées, telles que les Vosges — où se combinent le déclin des activités traditionnelles et les problèmes spécifiques des zones de montagne — ou les Alpes du Sud, qui souffrent dans certaines zones d'une dévitalisation déjà très accentuée.

Nous avons pensé qu'il était possible d'envisager une augmentation des crédits du F.I.A.T. à l'occasion d'un collectif de 1981 ou de 1982, mais qu'un tel abonnement était totalement impossible pour le F.I.D.A.R. puisque les crédits de ce dernier doivent être mobilisés dès le début de l'année.

Tel était notre raisonnement. Mais ce que nous voulons avant tout, c'est éviter une lourde contradiction entre le discours officiel, dont j'ai dit tout à l'heure le bien-fondé, apprécié d'ailleurs par l'ensemble des membres de notre commission, et sa traduction en termes budgétaires.

Déjà, dans des conditions difficiles à comprendre, deux initiatives fâcheuses ont été prises qui ont porté préjudice à la zone de montagne : d'une part, la suppression de la différence entre les zones de montagne et l'ensemble du pays pour la bonification des prêts aux jeunes agriculteurs ; d'autre part, la suppression de la détaxe des carburants agricoles — cela peut paraître, de Paris, comme une mesure sans conséquence mais, en fait, elle s'exerce à l'encontre des agriculteurs de montagne qui utilisent un matériel fonctionnant avec ces carburants.

Ces deux erreurs ont été réparées par le Gouvernement dès qu'il a été alerté de l'impact qu'elles pouvaient avoir sur les zones de montagne.

Certains disent : « Jamais deux sans trois. » Or, monsieur le ministre d'Etat, le fait de maintenir à leur niveau actuel les crédits destinés au F.I.D.A.R., à une époque où s'annonce une nouvelle politique de la montagne, serait une troisième erreur qu'il conviendrait d'éviter.

J'ai été assez sévère tout à l'heure à l'égard des promesses non tenues et des discours non suivis d'effets pour, dans le cas d'espèce, pouvoir affirmer, au nom de la commission de la production et des échanges unanime, que nous attendons de vous, monsieur le ministre d'Etat, que vous nous donniez des espoirs concrets.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Taddei, rapporteur spécial. La commission des finances, cette fois, a examiné l'amendement. Elle ne s'est toutefois pas prononcée par un vote car elle s'est trouvée fort embarrassée.

Notre analyse rejoint, au moins sur un point, celle de la commission de la production et des échanges, dans la mesure où nous trouvons que le F.I.A.T. n'est pas suffisamment alimenté. Par conséquent, un amendement tendant à diminuer les crédits affectés à cet organisme va plutôt à l'encontre du premier objectif qui était le nôtre.

Bien entendu, la lecture de l'exposé sommaire de l'amendement nous permet de constater que le but recherché par le rapporteur pour avis est évidemment d'obtenir du Gouvernement des crédits supplémentaires pour le F.I.D.A.R.

Nous rejoignons donc pleinement — et je crois pouvoir préciser que l'ensemble de mes collègues de la commission des finances partagent mon avis — le souci d'alimenter davantage le F.I.D.A.R. Mais le moyen proposé par nos collègues de la commission de la production et des échanges nous a paru trop étrange pour que nous puissions nous y associer.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le rapporteur pour avis, je ne discuterai pas au fond une argumentation qui se résume à déplorer que le F.I.D.A.R. ne bénéficie pas d'une dotation suffisante.

Bien que parfaitement solidaire de mes collègues du Gouvernement, et compte tenu de la dureté des choix budgétaires que nous avons eu à faire collectivement, j'avoue volontiers que j'aurais souhaité que l'enveloppe du F.I.D.A.R. soit plus importante.

Les crédits non engagés du F.I.A.T. correspondent soit à des décisions déjà prises en comité interministériel d'aménagement du territoire, mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une délégation, soit à des dispositions qui seront proposées au Gouvernement à l'occasion de la prochaine réunion du comité interministériel d'aménagement du territoire, qui se tiendra le

19 novembre. Au lendemain de cette réunion, sur les 114 millions de francs évoqués par le rapporteur pour avis, il ne restera plus aucun crédit disponible sur le F.I.A.T.

Le transfert proposé par l'amendement entraînerait, s'il était adopté, la nécessité de renoncer en 1982 au financement de programmes prioritaires d'aménagement du territoire confirmé par le Gouvernement lors du conseil des ministres du 23 juillet dernier.

Toutefois, je puis assurer à M. le rapporteur pour avis, après vérification auprès de mon collègue chargé du budget, que le Gouvernement tiendra le plus grand compte du souci qu'il a exprimé pour l'établissement définitif des crédits du F.I.D.A.R.

M. Dominique Taddei, rapporteur spécial. Tout s'arrange !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Robert de Caumont, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre d'Etat, la commission de la production, toujours unanime, m'a autorisé, au cas où les engagements pris lors de cette séance seraient de nature à apaiser mes inquiétudes, à retirer l'amendement.

J'ai confiance en votre parole et en la lucidité du Gouvernement à l'égard des problèmes de la montagne. C'est pourquoi je crois ne pas abuser de la confiance de la commission en retirant l'amendement. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Mme la présidente. L'amendement n° 38 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

M. Emmanuel Hamel. Je vote pour.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

M. Emmanuel Hamel. Je vote pour.

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

Mme la présidente. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère du Plan et de l'aménagement du territoire.

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Lundi 9 novembre 1981, à neuf heures trente, première 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) :

— Mer :

(Annexe n° 21. — M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 475, tome XI, de M. André Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

— Anciens combattants :

(Annexe n° 3. — M. Jean-Louis Dumont, rapporteur spécial ; avis n° 471, tome II, de M. Jean Faïala, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

— Education nationale et article 87 :

Commission des finances, de l'économie générale et du Plan :

— Enseignement primaire et secondaire :

(Annexe n° 13. — M. François Mortelette, rapporteur spécial.)

— Enseignement supérieur :

(Annexe n° 14. — M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial.)

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales :

(Avis n° 471 : éducation nationale, tome V, M. Bernard Derozier ; enseignement primaire et secondaire, tome VI, M. Jacques Brunhes ; universités, tome VII, M. Jacques Santrot ; enseignement technique, tome VIII, M. Jean-Paul Fuchs ; éducation physique et sportive, tome IX, M. Jean-Hugues Colonna.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le dimanche 8 novembre 1981, à trois heures quarante.)

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

LOUIS JEAN.

**Le présent numéro comporte le compte rendu intégral
des trois séances du samedi 7 novembre 1981.**

1^{re} séance : page 3309 ; 2^e séance : page 3329 ; 3^e séance : page 3357.

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ETRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 Paris CEDEX 15
Codas.	Titres.	Francs.	Francs.	
	Assemblée nationale :			
	Débats :			
03	Compte rendu.....	72	200	Téléphone } Renseignements : 575-62-31
38	Questions	72	300	
07	Documents	390	720	TELEX 201176 F DIRJO - PARIS
	Sénat :			
06	Débats	84	204	
09	Documents	390	696	

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

**Prix du numéro : 1,50 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ;
celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)**