

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 7<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984  
(49<sup>e</sup> SEANCE)

### COMPTE RENDU INTEGRAL

3<sup>e</sup> Séance du Mercredi 2 Novembre 1983.

#### SOMMAIRE

##### PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. — Fixation de l'ordre du jour (p. 4735).
2. — Loi de finances pour 1984 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4736).

##### Transports (suite).

MM. Michel Beregovoy,  
Gilbert Gantier,  
Jacques Brunhes,  
Raymond,  
Zeller,  
Jagoret.

MM. Fiterman, ministre des transports; Robert-André Vivien, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile et la météorologie.

##### Réponses de M. le ministre aux questions de :

MM. Vuillaume, Sprauer, Miossec, Gerard Colomò, André Bellon, Bonrepaux, Cassaing, Alaize, Germon, Sprauer, Cousté, Goulet, Vuillaume, Jean-Louis Masson, Gourmelon, François Patriat, Malgras, Jean Proveux, Alain Richard, Sapin, Raymond, Miossec, Jean-Louis Masson.

##### Etat B.

Titre III. — Adoption (p. 4757).

Titre IV (p. 4757).

Amendement n° 29 de M. Fèvre: MM. Fèvre, Chénard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports intérieurs, le ministre. — Rejet.

Adoption du titre IV.

##### Etat C.

Titre V (p. 4757).

Amendement n° 30 de M. Fèvre: MM. Fèvre, Chénard, rapporteur spécial; le ministre. — Rejet.

Amendement n° 31 de M. Fèvre: MM. Fèvre, Chénard, rapporteur spécial; le ministre. — Rejet.

Adoption du titre V.

Titre VI. — Adoption (p. 4757).

##### Etat D.

Titre III. — Adoption (p. 4757).

Articles 66 et 112. — Adoption (p. 4759).

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

3. — Dépôt d'un projet de loi (p. 4759).
4. — Dépôt d'une proposition de loi organique (p. 4759).
5. — Ordre du jour (p. 4759).

#### PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mardi 15 novembre 1983 inclus.

Ce soir, suite de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1984 :

Transports (suite).

J'informe l'Assemblée que le budget de la mer, primitivement prévu à l'ordre du jour de ce soir, sera inscrit par la prochaine conférence des présidents vraisemblablement à l'ordre du jour du 17 novembre 1983.

Jeudi 3 novembre 1983 :

A neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :

Environnement et qualité de la vie;  
Défense et budget annexe des essences.

Vendredi 4 novembre 1983 :

A neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Agriculture et B. A. P. S. A.

Lundi 7 novembre 1983 :

A dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente :  
Culture;  
Urbanisme et logement.

Mardi 8 novembre 1983 :

A neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :

Relations extérieures, affaires européennes et coopération;  
Fonction publique.

Mercredi 9 novembre 1983 :

A neuf heures trente, quinze heures (après les questions au Gouvernement) et vingt et une heures trente :

Et jeudi 10 novembre 1983 :

A neuf heures trente et quinze heures :

Affaires sociales et solidarité nationale, travail, santé, emploi et rapatriés.

Lundi 14 novembre 1983 :

A dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente :  
Imprimerie nationale, monnaies et médailles, comptes spéciaux du Trésor et taxes parafiscales ;  
Education nationale.

Mardi 15 novembre 1983 :

A neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :  
Economie, finances et budget, charges communes, consommation ;  
Industrie et recherche, énergie.

— 2 —

## LOI DE FINANCES POUR 1984 (DEUXIEME PARTIE)

### Suite de la discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1984 (n° 1726, 1735).

### TRANSPORTS (suite).

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

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits.

La parole est à M. Michel Bérégoov.

**M. Michel Bérégoov.** Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, le projet de budget du ministère des transports s'inscrit dans le sillage de deux textes que nous avons adoptés ici : la loi d'orientation des transports intérieurs et la première loi de Plan.

Bien entendu, ce projet prend également en compte la politique générale définie par le Gouvernement dans le domaine économique : utilisation rigoureuse des fonds publics, maintien des dépenses de fonctionnement dans des limites relativement strictes, efforts en faveur des secteurs jugés prioritaires et des investissements sont, en effet, les aspects caractéristiques de ce budget.

Mais, à l'occasion de ce débat, il me paraît nécessaire de rappeler le travail accompli en matière d'organisation des transports.

Le vote de la loi d'orientation a permis de définir les grands axes d'une politique cohérente, dynamique et permettant la complémentarité entre les divers modes de transports. Les premiers décrets d'application sont parus.

La mise en place de la nouvelle S.N.C.F. s'achève.

Un schéma directeur des autoroutes a été approuvé, en application de l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs, par le comité interministériel d'aménagement du territoire le 18 avril dernier. Il est en cours d'examen par les régions. Les conditions d'un assainissement du système des concessions sont réunies grâce à la mise en place de l'établissement public « Autoroutes de France », dont l'objet est d'assurer la péréquation des ressources entre les sociétés mixtes concessionnaires et de contribuer à leur équilibre.

Le schéma directeur des voies navigables, approuvé par le Gouvernement, est lui aussi soumis à l'examen des conseils régionaux.

La poursuite du développement des transports urbains et la mise en place des conditions d'un assainissement des transports interurbains sont également à mettre à l'actif de la politique du Gouvernement.

Le projet de loi de Plan accentuera la priorité accordée au développement harmonieux des transports dans notre pays, un secteur qui est considéré, à juste titre, comme un élément essentiel du renforcement de notre appareil productif et du redressement de notre économie. Ce ne fut pas toujours le cas : rappelons-nous les incohérences de la décennie précédente, où les transports ferroviaires étaient sacrifiés à un développement anarchique des transports routiers.

Aujourd'hui, la notion de base retenue est la complémentarité entre les divers modes de transport. La novation consiste à mettre en œuvre une politique qui recherche l'efficacité, contribue au progrès social, améliore la qualité de la vie et permet d'étendre les droits démocratiques.

Le projet de budget qui nous est présenté va dans le même sens : la progression est de 11,2 p. 100 pour les moyens d'engagement et de 8,9 p. 100 pour les moyens de paiement.

Ainsi, monsieur le ministre, les trois piliers du changement sont en place dans le secteur dont vous avez la charge : une loi définissant une orientation cohérente ; un plan prenant en compte le développement des transports, avec la définition d'objectifs précis ; un budget prévoyant les moyens à mettre en œuvre pour commencer la réalisation de ces objectifs.

Des députés de mon groupe traiteront des problèmes relatifs à l'aviation civile et à l'organisation des transports en Ile-de-France. Je noterai seulement que les grands programmes aéronautiques civils Airbus et CFM 56 constituent une priorité. Seront financés, à concurrence de 370 millions de francs, les travaux permettant l'élaboration de l'A 320.

Je m'attarderai en revanche sur la situation de la S.N.C.F., des voies navigables et du transport routier.

Notre entreprise nationale a son autonomie de gestion. Dans son cahier des charges, paru récemment, nous constatons une définition plus large de ses missions et de son rôle dans l'économie nationale ou dans l'aménagement du territoire. Ses rapports financiers avec l'Etat sont définis avec la volonté de donner au transport ferroviaire des chances égales à celles de ses concurrents.

Lors du vote de la loi d'orientation des transports intérieurs, il nous est apparu nécessaire de préparer l'assainissement progressif de la situation financière de la S.N.C.F., résultant des insuffisances de l'Etat en tant qu'actionnaire au cours des vingt dernières années.

Nous approuvons donc le concours exceptionnel qui lui est accordé à ce titre, ainsi que le nouveau mode de calcul de la participation de l'Etat au financement des charges de retraite : la cotisation demeurant à la charge de la S.N.C.F. passe de 43 à 35 p. 100.

Ces deux mesures, ainsi que votre décision, monsieur le ministre, de financer le coût des infrastructures du T.G.V.-Atlantique à concurrence de 30 p. 100, doivent permettre à cette entreprise de retrouver, à terme, un compte d'exploitation équilibré.

Actuellement, la situation de la S.N.C.F. demeure préoccupante car son endettement est lourd et ses dépenses progressent plus que ses recettes. Son trafic de marchandises diminue encore. La S.N.C.F. subit notamment la baisse du potentiel transportable des marchandises lourdes, en particulier les minerais, les charbons, les hydrocarbures et les produits sidérurgiques.

Il convient donc de poursuivre l'effort commercial entrepris dans les autres secteurs, et de mener une réflexion plus poussée sur une politique dynamique de groupe. A cet effet, la S.N.C.F. doit mettre au point une politique d'objectifs à atteindre par ses filiales.

Nous pensons également qu'elle doit accentuer ses efforts dans le domaine des transports combinés. Bref, elle ne doit pas demeurer sur elle-même, mais s'orienter vers des secteurs nouveaux qui lui permettront d'enregistrer une progression de son trafic de marchandises — comme c'est le cas pour le transport des voyageurs.

Le changement amorcé dans la politique des transports de notre pays doit trouver son corollaire dans le domaine social. La S.N.C.F. doit en tenir compte. Et d'autres termes, les cheminots qui, dans leur très grande majorité, ont approuvé le changement politique intervenu au mois de mai 1981, sont inquiets de certaines attitudes de leur direction, celle-ci, loin de prendre en compte leurs aspirations, applique dans un sens restrictif les avancées sociales que nous avons votées. Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que cette inquiétude s'est transformée très souvent en conflits locaux au cours de ces derniers mois.

J'en viens au transport fluvial.

Votre projet de budget assure la continuité de l'action menée dans ce domaine depuis deux ans. L'accroissement des dotations d'équipement permettra de poursuivre les opérations engagées : achèvement du port Ouest de Dunkerque, travaux sur le canal du Rhône à Sète, engagement de la dérivation du pont de Mâcon et de l'aménagement de la liaison Compiègne-Soissons.

Je constate avec satisfaction que la liaison Seine-Est a été retenue au niveau des études. Sans méconnaître les avantages d'une liaison entre la Seine et le Nord, j'insiste sur la liaison qui permettra aux deux grands ports normands de capter des courants de trafic provenant de l'est de la France et du bassin rhémois. Ces investissements auront des répercussions sur le développement de ces ports et donc sur la balance de notre commerce extérieur.

Au début de mon propos, j'ai parlé du schéma directeur des voies navigables : ce schéma est très important compte tenu du retard pris, de la dégradation du réseau et des restaurations indispensables.

Il est nécessaire de donner à la voie navigable et à la batellerie la place qui leur revient dans l'ensemble des transports intérieurs. Actuellement, la part des transports fluviaux s'élève de 5 à 6 p. 100 du trafic total, mais, si l'on considère le trafic des 34 départements desservis par une voie navigable, la proportion atteint 11 p. 100, ce qui est peu quand on compare avec les pays voisins, notamment la République fédérale d'Allemagne.

Comment ne pas parler des difficultés de la batellerie industrielle en raison de l'arrêt du transport fluvial de charbon ? Vous avez apporté une solution qui consiste à accroître de 550 000 tonnes la part de charbon transportable par voie fluviale pour le deuxième semestre de 1983. A l'avenir il me paraît souhaitable que la diminution du tonnage à transporter soit échelonnée dans le temps.

Il est également nécessaire de rechercher des solutions pour améliorer la compétitivité de cette profession, ainsi que ses conditions de vie et de travail.

Le transport routier est un autre élément important de la vie économique. Or il est lui aussi touché par la conjoncture défavorable en matière de transport de marchandises. Les difficultés rencontrées par les entreprises commencent à atteindre des unités de taille moyenne.

Cette situation renforce les pressions exercées par les chargeurs et accentue le phénomène de « sous-remunération » des transporteurs. Il me paraît souhaitable que la tarification routière s'appuie sur la réalité commerciale et tienne compte des rapports de force sur le plan économique. Cela suppose que le tarif routier obligatoire minimum ne soit plus considéré comme un prix normal du service offert mais comme un prix d'achat réellement minimum. Cela implique également de distinguer les prestations à la demande pour lesquelles la tarification obligatoire doit être étendue.

L'un des décrets d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs concerne les routiers. Ce décret « social » s'applique aux seules conditions du travail salarié. Tout en reconnaissant l'avancée sociale que ce décret représente en matière de droit du travail, je tiens à souligner une inquiétude.

En effet, je crains qu'il ne fasse l'objet d'un détournement, que l'on n'aboutisse à une croissance de la sous-traitance et à une pression accrue sur les tractionnaires et les affrétés. Il serait donc nécessaire que le problème de la sous-traitance soit réglé rapidement. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir tenir compte de ce risque réel de dérapage.

L'effort indispensable pour améliorer notre réseau routier et le rendre plus sûr est poursuivi. Dans le schéma directeur des autoroutes, la réalisation de 1 380 kilomètres de voies nouvelles est programmée. Pour l'an prochain la dotation autoroutière, en hausse de plus de 14 p. 100, permettra le lancement du tronçon Clermont-Gannat.

En outre, j'ai noté que l'amélioration du réseau routier existant est retenue comme une priorité : elle aura des conséquences sur la sécurité routière.

Le renforcement des chaussées sur 640 kilomètres, l'amélioration de la signalisation, la réalisation de rocades et de déviations pour éviter les centres des villes, amélioreront les conditions de circulation. Ces actions répondent à un souci de sécurité !

Cet effort s'ajoutant au programme « Réagir », à la lutte contre l'alcoolisme au volant, aux mesures qui devraient être prises pour limiter notamment la vitesse des véhicules lourds et à la réforme de la formation des conducteurs devrait permettre une nouvelle diminution du nombre des accidents mortels. Nous ne pouvons, monsieur le ministre, que vous encourager à persévérer dans cette voie.

Avant de conclure, je tiens à formuler une suggestion concernant les transports collectifs interurbains, pour lesquels l'effort accompli au cours des deux dernières années a été multiplié par 7 si on le compare aux crédits accordés à ce titre en 1980.

Cet effort sera poursuivi en 1984, mais j'ai le sentiment qu'une ou deux opérations témoins réalisées par votre ministère permettraient aux régions de mieux appréhender ce qu'il convient de faire dans ce domaine !

Votre budget est un bon budget ; il répond aux exigences d'une politique cohérente des transports. J'ai fait quelques suggestions concernant l'application de cette politique. Bien

entendu, le groupe socialiste vous apporte son soutien, et il votera votre projet de budget. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le ministre, il n'y a pas si longtemps nous nous sommes trouvés voisins dans un embouteillage non loin de la porte Maillot. A cet instant, j'en suis sûr, vous et moi, malgré ce qui peut nous séparer, avons pour une fois partagé le même sentiment, mais peut-être pas la même analyse.

Aider les transports collectifs parisiens, c'est assurément une nécessité, mais cela ne suffit pas pour autant à résoudre le problème de la circulation automobile dans Paris. L'automobiliste parisien a droit, lui aussi, à quelque considération.

Comme les autres automobilistes, il est, en effet, de plus en plus lourdement taxé. Je citerai, pour mémoire : la vignette qui vient d'augmenter ; la taxe sur les carburants qui augmentera, en deux fois en 1984 ; la taxe spéciale sur les conventions d'assurance dont le taux a été double lors de la première lecture de ce budget ; la taxe sur les véhicules des sociétés, également majorée — or il y a beaucoup de sociétés à Paris ; l'assujettissement au taux majoré de T. V. A. des locations de voitures pour de courtes durées ; le prélèvement au profit du fonds spécial de grands travaux : de 2,7 centimes par litre d'essence actuellement, il sera relevé à 4,7 centimes en août prochain.

Ainsi accablé fiscalement, l'automobiliste parisien ne peut même pas éprouver la relative satisfaction de constater une amélioration de son sort ! Paris, vous le vivez, est au bord de l'asphyxie ; un rien peut y bloquer toute la circulation de nos rues.

Pendant les décennies d'après-guerre, la ville de Paris a réalisé des travaux considérables de grande voirie ; nombreux passages souterrains, voie Georges-Pompidou et surtout le boulevard périphérique, grande œuvre subventionnée par l'Etat à hauteur de 40 p. 100, monsieur le ministre, qui assure une partie considérable du trafic automobile parisien.

Aucun travail de cette ampleur n'a été entrepris depuis lors parce que la ville de Paris est peu à peu étranglée par le déficit des transports collectifs.

Ainsi, pour l'année 1984, la ville devra verser à ce titre près d'un milliard et demi de francs, ce qui représente en francs courants un doublement depuis 1978 alors que, dans le même temps, le budget voirie de la ville ne pourra pas dépasser 300 millions de francs, dont la moitié seulement pour la voirie proprement dite.

C'est ainsi que lorsque la ville doit verser 10 pour les transports collectifs, elle ne peut plus donner que 1 pour l'automobile, dont chacun pourtant reconnaît et la valeur sociale et la valeur économique.

Subsistent encore certaines anomalies onéreuses pour la ville. C'est ainsi que le boulevard périphérique n'est toujours pas inclus dans la voirie nationale et qu'il ne bénéficie pas des subventions prévues à ce titre.

Comptez-vous revenir sur cette anomalie choquante ? C'est là une première question, monsieur le ministre.

En tant qu' élu parisien, je vous demande, en outre, de revoir la clef de répartition de la charge des transports collectifs entre les collectivités locales d'Ile-de-France. En effet, Paris supporte près des trois quarts des charges de transport incombant aux collectivités locales. Cette quotité, fixée en 1972, ne correspond plus à la réalité : l'offre de transport a été modifiée au profit de la banlieue, grâce notamment au R.E.R. Population et trafic ont, de plus, évolué depuis cette date.

Paris est donc injustement pénalisée. La modification du décret de 1972 ne peut être subordonnée à la réforme des transports parisiens ; elle doit, me semble-t-il, la précéder.

J'aimerais à ce propos vous demander, monsieur le ministre, des précisions sur un projet de loi en cours de préparation. L'article 112 du projet de loi de finances prorogé, et pour la première fois sans fixer de délai, l'organisation actuelle. Cela signifie-t-il que vous n'êtes guère pressé de la modifier ? Si tel n'est pas le cas, quel calendrier prévoyez-vous et, surtout, comment envisagez-vous la future répartition des charges de transport entre les différentes parties payantes ?

Il me resterait trop à dire sur le problème de la circulation dans Paris, mais le temps me manque, et ma conclusion sera brève.

L'Etat, qui détient à Paris tous les pouvoirs de police et qui décide des transports et des tarifs de transport — élément important, je le rappelle, de l'indice des prix — ne peut se désengager davantage et abandonner la capitale à l'asphyxie automobile.

La dotation globale d'équipement, fruit de la décentralisation, ne saurait à elle seule — elle se situe à hauteur de 2 p. 100 — régler le problème urgent qui se pose à la voirie de Paris. Paris que j'ai la faiblesse de considérer comme la plus belle capitale du monde est aussi, hélas ! l'une de celles où l'on circule le moins bien. Je pense qu'il est temps, monsieur le ministre, que le Gouvernement contribue, pour sa part, à l'équipement de notre ville. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

**M. Jacques Brunhes.** Monsieur le ministre, le budget de 1984 pour les voies navigables poursuivra la politique définie dans ce secteur depuis votre arrivée au ministère.

Avec une nouvelle progression des dotations, tant en matière d'équipement que d'entretien et d'aides aux structures de la batellerie, le cap est largement maintenu. Si l'on se réfère aux décisions prises avec le fonds spécial de grands travaux, on peut même dire qu'un nouveau palier est franchi en matière d'investissement.

Faut-il rappeler que cette politique qui vise à donner sa place au transport fluvial tourne radicalement le dos à celle qui fut menée sous le précédent septennat ? En effet, les années 1974-1981 ont vu le budget des voies navigables baisser sans discontinuer. Faut-il rappeler de même que rien n'avait été fait pour permettre la nécessaire adaptation de ce secteur à une économie moderne ? C'est donc bien le déclin du transport fluvial qui était programmé, en dépit de tous les beaux discours sur une hypothétique réalisation de Rhin—Rhône.

Aujourd'hui, votre projet de budget nous satisfait car, en le rapprochant des autres mesures prises ou en cours d'élaboration, c'est bien à une politique d'ensemble que nous avons affaire :

D'abord, le soutien aux investissements, mais avec la priorité accordée à l'entretien et à la restauration ;

Ensuite, l'aide à la batellerie artisanale, cette dernière aide s'exprimant en termes de moyens financiers et d'organisation professionnelle et commerciale : je veux parler de la création de la chambre nationale de la batellerie artisanale et de l'entreprise artisanale de transport par eau sous forme de coopération artisanale, issue de la loi que nous avons adoptée en juillet dernier.

Enfin, l'aide à la batellerie industrielle pour permettre, par exemple, le maintien de notre flotte rhénane qui peut répondre à la chute brutale du trafic charbonnier dans le Nord, sur la Seine et sur le Rhône.

Nous avons aussi noté que le projet de deuxième loi du Plan contenait au chapitre Transports les orientations du Gouvernement pour les cinq années à venir.

Je soulignerai à mon tour la priorité que constituent l'entretien et la restauration de notre réseau fluvial. Celui-ci, trop longtemps abandonné, nécessite maintenant de nombreux travaux.

Cette tâche est également essentielle pour redonner confiance à l'ensemble de ce secteur.

Si un effort a été réalisé ces deux dernières années, celui-ci, pour être efficace, doit être poursuivi, et ce ne sont pas les agents des services de navigation qui me démentiront, eux qui, quotidiennement, tentent de faire face à la situation.

Par ailleurs, ce projet de deuxième loi de Plan propose aussi l'élargissement des missions de la Compagnie nationale du Rhône aux grandes liaisons inter-bassins. Cette décision nous paraît également conforme aux nouvelles orientations positives en matière de transport fluvial. En effet, elle permettra de mettre les compétences de cet organisme au service, non plus seulement de la liaison Rhin—Rhône, mais aussi des liaisons Seine—Nord et Seine—Est. Enfin, elle posera en d'autres termes les problèmes de financement de ces infrastructures et de leur priorité respective.

Ainsi les choix pourront-ils s'effectuer avec discernement pour l'intérêt du transport fluvial, mais aussi des autres secteurs concernés par les réalisations d'infrastructures de voies navigables.

J'ai noté à ce sujet que votre projet de budget pour 1984 prévoyait une première dotation de 23 millions de francs pour la liaison Compiègne—Soissons. Cette décision, conforme aux besoins du transport fluvial, ne pourra que renforcer l'attraction exercée par le Port de Paris sur son arrière-pays. Vous comprendrez que, député de Gennevilliers, je n'y sois pas insensible.

Rigueur certes, mais poursuite des orientations définies en matière de voies navigables avec la mise en œuvre, au quotidien, d'une véritable politique à l'égard des infrastructures et de la profession.

C'est une des raisons, après celles qu'a exprimées mon ami André Duroméa, pour lesquelles le groupe communiste votera votre projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

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

**M. Alex Raymond.** Monsieur le ministre, le porte-parole d'un groupe politique, au moment de son intervention dans la discussion budgétaire concernant l'aviation civile, serait tenté de se plaindre que votre budget ne soit pas suffisamment fourni, tant il est vrai que cette rubrique s'appuie sur des activités représentant l'un des pivots les plus importants de l'action économique et industrielle de notre pays.

Néanmoins, compte tenu des contraintes de l'équilibre budgétaire de 1984, il s'agit, comme il a déjà été dit, non pas de dépenser plus, mais de dépenser mieux, afin de tendre vers l'efficacité maximale de la dépense.

Je dois en conséquence à la vérité d'avancer que vous avez, en la circonstance, fait le maximum.

Chacun sait que l'aviation civile, ces dernières années, a subi les effets de la crise de la contraction du trafic aérien sur l'ensemble de la planète. Si, en 1983, le trafic aérien a repris un rythme plus normal, aux Etats-Unis il a eu lieu dans un contexte de concurrence effrénée, résultat de la « dérégulation », aboutissant à la prolongation des pertes de la plupart des compagnies aériennes qui n'arrivent plus, dans ces conditions, à dégager des capitaux suffisants pour renouveler leur flotte.

Dans le reste du monde, pour cette même période, le trafic stagne encore, mais il faudrait veiller à ne pas prendre exemple pour développer, en Europe, une politique de « dérégulation » dont les conséquences sur l'emploi, dans les compagnies aériennes, et finalement sur les établissements aéronautiques, seraient des plus mauvaises.

Faut-il, pour cela, désespérer ? Non.

En effet, la croissance du trafic aérien a toujours procédé par à-coups et, ces dernières années, la dépression a coïncidé avec la crise générale de l'économie. Elle n'a toutefois pas pris, malgré cette coïncidence, des proportions alarmantes par rapport aux « creux » précédents, et je pense que la tendance vers la reprise s'explique par la croissance des échanges internationaux.

Cette vision d'ensemble doit, par conséquent, dicter notre conduite. La France doit faire en sorte de ne pas manquer la prochaine vague de commandes, lorsque celle-ci arrivera, comme elle a manqué celle de 1977 en ce qui concerne les avions de faible ou de moyenne capacité, et nos collègues Robert-André Vivien et Labbé ne me démentiront pas, puisque eux-mêmes, ou leurs amis, en parlaient déjà en 1975.

La France doit donc faire tous les efforts nécessaires pour lancer, cette fois sans plus tarder, le programme A 320.

Nous n'avons pas le droit, en effet, de prendre le risque de ne pas être en mesure d'offrir à la clientèle du monde entier cet avion de 150 places à partir de 1988, et je sais que vous en avez conscience, monsieur le ministre.

Les mesures prises l'an dernier en ce sens n'ont pas permis, dans une conjoncture défavorable, d'aboutir à des commandes suffisantes pour lancer complètement le programme.

Pendant, les travaux qu'Airbus-Industrie a pu conduire grâce à ces mesures ont permis à la fois d'améliorer encore le projet, d'augmenter sa crédibilité et, avec une première commande étrangère — anglaise —, de confondre certains qui prétendaient que les seules commandes françaises n'étaient pas la preuve de la compétitivité de l'appareil.

Le projet de budget pour 1984 permet de confirmer le lancement de cet appareil, ainsi que l'un de ses moteurs, le C.F.M. 56-4. Nous nous en félicitons, comme nous nous déclarons satisfaits de voir figurer une ligne nouvelle pour appuyer les développements technologiques dans le domaine des moteurs et permettre ainsi à la S. N. E. C. M. A. de confirmer l'essai marqué avec les C. F. M. 56-2 et 3.

De même, il est raisonnable d'appuyer les programmes de moteurs de la nouvelle génération de Turboméca et les programmes d'hélicoptères de l'Aérospatiale, car, là aussi, c'est pendant les périodes de dépression du marché qu'il faut courageusement et avec réalisme préparer l'avenir.

C'est préparer aussi l'avenir que de conserver en 1984 une place méritée aux « développements technologiques probatoires ». J'espère, toutefois, que dans ces développements n'est pas oublié le domaine des avions d'affaires — où la France a pris la deuxième place dans le monde — qu'on ne voit pas aidés par ailleurs.

Il est bon également de voir figurer une somme appréciable pour appuyer les efforts de l'industrie française des équipements, comme nous l'avons déjà demandé les années précédentes.

En effet, avec les matériels montés sur Concorde, l'A 300 et l'A 310, cette industrie a montré qu'elle était capable de prendre sa place dans le marché civil, comme elle l'a déjà fait, du reste, dans le marché des avions militaires et des missiles.

Mais nous ne répéterons jamais assez que, là aussi, l'appui de l'Etat lui est indispensable, car cette industrie doit progresser dans un domaine où toutes les puissances, et en particulier celles qui ont d'importants budgets militaires, soutiennent en fait leurs industries nationales.

Concernant l'A. T. R. 42, je crains, en revanche, que, compte tenu du retard pris dans le financement en 1982, les crédits d'autorisation de programme ne soient insuffisants pour assurer la continuité du financement de l'Etat au début de 1985, mais c'est une réflexion personnelle.

Nous aurions également, à moins que cela ne m'ait échappé, aimé enregistrer un montant prévisionnel pour de nouvelles améliorations, en particulier en rayon d'action pour l'Airbus A 300, afin de mieux faire face à la concurrence du B 767, à rayon d'action allongé.

Compte tenu du peu de temps qui m'est imparti dans ce débat, je me permettrai, monsieur le ministre, d'évoquer en d'autres occasions le problème des avions légers qui, je sais, exigent des investissements importants, mais qui aussi, à long terme, n'en seraient pas moins rentables financièrement et bénéfiques en matière de création d'emplois.

Nous devons, néanmoins, reconnaître que le projet de budget pour 1984 favorise, avec une substantielle augmentation des subventions aux associations aéronautiques, le développement de la formation aéronautique, et principalement de la formation des jeunes.

Deux mots sur la météorologie :

Je rappellerai le rapport de la Cour des comptes pour la période 1977-1981, qui vous a été adressé en janvier 1983, si je ne m'abuse. Ce rapport s'était élevé contre la baisse des crédits destinés aux équipements des centres et stations météorologiques, précisant qu'il s'agissait d'une régression considérable dont il était peu d'exemples dans l'administration, rendant les programmes spatiaux Ariane et Météostat responsables de cette restriction de crédits.

Fort heureusement, le projet de budget pour 1984 est venu corriger ces anomalies, et la dotation relative aux équipements des centres et stations de la météo correspond, en effet, à une augmentation de 13,2 p. 100 en valeur relative.

Je souhaite que les autorisations de programme concernant le transfert à Toulouse permettent de réaliser les travaux indispensables à l'achèvement de la première phase de ce transfert. Evidemment, tous les avantages que la météorologie retrouve dans le budget de 1984 seraient vains si un même effort ne se poursuivait pas au cours du IX<sup>e</sup> Plan.

Je pense notamment : à l'automatisation du réseau d'acquisition des données facilitant les conditions de travail des personnels ; à la mise en place de nouveaux appareils Météotel ; à la possibilité d'accéder à un calculateur vectoriel de grande puissance ; à l'accélération de la cadence de renouvellement des gros matériels d'observation et au renforcement de la participation du service aux différents réseaux de mesure spécialisés ; la lutte contre les incendies de forêts et leur prévention dans le Sud-Ouest et en Bretagne, notamment.

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

**M. Alex Raymond.** Je termine, monsieur le président.

Si les crédits prévus pour les investissements sont satisfaisants, il n'en va pas de même pour les dépenses ordinaires. En effet, la progression des crédits de fonctionnement est limitée à 3 p. 100, ce qui, malgré les efforts du service pour réaliser toutes les économies possibles, risque de poser de sérieux problèmes de fonctionnement techniques en cours d'année.

J'ajoute que la météorologie subit le même sort que la majeure partie des administrations de l'Etat — et c'est normal — puisque aucune création d'emploi n'est prévue en 1984.

Ces précisions et ces observations apportées en peu de temps — ce qui ne permet pas une analyse plus fine — m'autorisent néanmoins à affirmer, monsieur le ministre, comme je l'ai dit au début de mon intervention, que, compte tenu de la situation actuelle, votre budget est un document sérieux qui se veut réaliste et ouvert sur l'avenir. C'est pourquoi le groupe socialiste le votera. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Zeller.

**M. Adrien Zeller.** Dans les cinq minutes qui me sont imparties, je voudrais, après vous avoir remercié, monsieur le ministre, pour l'achèvement, il y a huit jours à peine, du contournement

roucier de Saverne, en Alsace, intégralement financé par l'Etat, consacrer mes propos à une seule question : l'avenir du T. G. V. Est-européen.

Auparavant, et à la demande des élus de la moyenne Alsace, et notamment de M. Gengenwin, permettez-moi d'appeler votre attention sur la nécessité de réaliser la R. N. 59 entre Sélestat et Saint-Dié qui semble abandonnée par l'Etat et qui est prioritaire pour tous les Alsaciens, mais aussi pour tous les Vosgiens et en particulier pour le rapporteur général du budget qui signe l'ensemble des rapports, y compris celui concernant les transports.

En ce qui concerne le T. G. V. Est-européen, qui sera l'essentiel de mon propos, je note que ce thème est absent, non certes de quelques déclarations, au demeurant contradictoires, entre vous-même, qui semblez plus ouvert, et le Premier ministre, mais, ce qui me paraît beaucoup plus grave, des perspectives concrètes de développement à moyen et même à long terme, de ce mode de transport pourtant prometteur pour la France entière.

Je n'ignore pas la situation financière dramatique dans laquelle se débat, hélas ! la S. N. C. F. avec un endettement doublé en deux ans, ce qui limite forcément vos ambitions. Mais cette situation n'empêche ni une démarche volontariste ni surtout une démarche cohérente.

Après le T. G. V. Sud-Est, vous vous êtes engagé dans la réalisation du T. G. V. Atlantique.

Je note que cette réalisation ne soulève pas un enthousiasme général dans l'Ouest et dans le Sud-Ouest. D'ailleurs, les gains de temps de transport sont finalement modestes : cinquante minutes sur Paris—Rennes, autant sur Paris—Bordeaux alors que nous attendons dans l'Est, des progrès nettement supérieurs.

Mais je note surtout que cette décision n'a été précédée ni d'une étude comparative ni de la définition d'une stratégie d'ensemble pour le développement du T. G. V. en France, comme le bon sens et la raison l'exigeaient.

Par ailleurs, vous annoncez la mise à l'étude d'un T. G. V. Paris—Nord-européen : cette question a été à l'ordre du jour de la récente visite du Président de la République en Belgique. J'approuve pleinement vos intentions d'essayer d'exporter le T. G. V. Mais pouvez-vous nous faire connaître, monsieur le ministre, les engagements concrets pris, à l'occasion de cette visite, par la Belgique ? A ma connaissance, ce pays, avant de se lier, veut pouvoir comparer la technologie française avec les technologies allemande et américaine fondées sur d'autres principes physiques. Elle n'est donc pas forcément pressée. Qu'allez-vous faire si les Belges ou les Allemands ne prennent pas d'engagement sur cette réalisation ?

C'est ici que la proposition d'un T. G. V. Est-européen prend tout son sens et tout son intérêt.

D'abord je rappelle que l'Est de la France est une région très peuplée qui connaît des problèmes de conversion économique particulièrement difficiles. Il s'agit aussi d'une région qui constitue une avancée de la France vers le cœur de l'Europe. Il s'agit d'une zone située entre deux cents et cinq cents kilomètres de Paris, c'est-à-dire d'une zone idéalement placée pour valoriser les caractéristiques mêmes du système T. G. V. A cet égard, il n'est pas interdit de penser qu'elle est mieux placée que d'autres régions qui sont, soit trop loin, soit trop près de Paris, pour valoriser pleinement cette technologie.

**M. Germain Gengenwin.** Très juste !

**M. Adrien Zeller.** Enfin, le T. G. V. Est est une réalisation pour laquelle l'accord des partenaires étrangers locaux vous est acquis d'avance. Les Sarrois se déclarent d'ores et déjà très intéressés, les Luxembourgeois aussi, ainsi que les Suisses, notamment ceux de la région de Bâle et même de Zurich. La vallée du Rhin, dans sa partie moyenne, serait directement touchée au niveau de Karlsruhe et du bassin Est de Strasbourg, voire de Francfort.

C'est dire que le T. G. V. Est constituerait une réalisation de caractère européen qui pourrait, pour des raisons techniques, monsieur le ministre, se faire sans réellement dépendre d'un veto d'aucune sorte, ce qui serait une situation idéale pour la promotion internationale du T. G. V. Je vous demande donc de réfléchir particulièrement à cet aspect fondamental en vue d'une stratégie française dans l'espace européen.

Sur ce sujet, bien des questions peuvent être posées. Si d'aventure vous ne preniez aucune décision pour l'Est dans les prochaines années, quant au T. G. V., quel temps faudra-t-il escompter en l'an 1990, voire en l'an 2000, pour aller en train de Paris à Strasbourg, à Colmar, à Mulhouse, à Metz, à Bâle ? Quatre heures, quatre heures trente, cinq heures peut-être, alors que Lyon se trouve d'ores et déjà à deux heures de Paris et que nous savons qu'un temps de deux heures vingt entre Paris

et Strasbourg serait aisément réalisable en combinant judicieusement une voie nouvelle partielle et des améliorations sur le réseau existant. Votre réponse intéressera tous les habitants, tous les responsables économiques et tous les élus de cette région.

Il n'en demeure pas moins que le Gouvernement doit savoir qu'il existe dans l'Est une volonté régionale et même inter-régionale déjà puissante qui se renforce tous les jours pour progresser dans ce domaine. L'Est de la France n'acceptera pas que l'amélioration des liaisons ferroviaires à moyen et à long terme continue d'être traitée, comme aujourd'hui, par le truchement d'une vague trait tracé sur une carte prospective publiée par la S.N.C.F. sans aucune étude sérieuse et par des réponses du type : « cette question n'est pas d'actualité », semblables à celles que les parlementaires de l'Est reçoivent quand ils vous interrogent sur les perspectives du T.G.V. dans l'Est.

Nous demandons, par conséquent, qu'une pré-étude sérieuse soit entreprise dans les prochaines années afin qu'une décision puisse être prise au cours du IX<sup>e</sup> Plan. C'est tout ce que nous demandons, mais nous le demandons avec fermeté et nous estimons que cette demande n'est en rien démagogique.

Nous conservons l'impression quelque peu désagréable, monsieur le ministre, que le choix des priorités effectué dans ce domaine relève de la politique ponctuelle, voire de la politique tout court. Nos régions n'accepteront pas que se constitue, dans le domaine des transports ferroviaires à grande vitesse, une sorte de *no man's land* recouvrant l'Est de ce pays. Comment pourrions-nous en effet accepter la perspective d'une France ferroviaire à deux vitesses, établies en fonction de décisions successives prises au coup par coup, décisions où n'apparaissent jamais les véritables priorités ?

Bref, nous voulons des choix sérieux, des perspectives d'ensemble claires et des réponses cohérentes aux demandes que, en notre qualité d'élus de l'Est, nous ne manquerons pas de vous présenter de manière pressante, au nom — ai-je besoin de le préciser ? — de l'ensemble de la population de l'Est de la France et de tous ceux qui se préoccupent de son avenir. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jagoret, dernier orateur inscrit.

**M. Pierre Jagoret.** Monsieur le ministre, je veux aborder un problème qui préoccupe beaucoup les responsables économiques et politiques de plusieurs régions de France et plus particulièrement de la Bretagne. Il s'agit du coût des lignes aériennes.

Les transports aériens se sont développés en Bretagne depuis 1960 et connaissent une progression régulière puisque si 20 000 passagers prenaient l'avion en 1961, ils étaient 640 000 en 1982. L'existence et le développement de ce trafic aérien ont été un moteur considérable dans le développement de l'industrialisation de cette région et un élément dominant dans son désenclavement. Nul ne doute que s'il n'avait pas existé, nous n'aurions pas bénéficié de la politique de décentralisation des grandes entreprises parisiennes et des grandes administrations, comme la C.S.F. à Brest, le C.N.E.T. ou la C.I.T.-Alcatel à Lannion.

Par ailleurs, et en liaison avec la grande réforme que constitue la décentralisation, il convient de mener très clairement une politique d'aménagement du territoire afin que chaque région ait des chances comparables. Sans ce mécanisme correcteur, les régions fortes pourront accroître leur avance et les régions moins riches resteront défavorisées.

C'est dans cet esprit, et parce que les transports aériens sont un élément d'aménagement du territoire, qu'il faut que toutes les régions disposent de moyens comparables au regard de ce type de transport. Or, ce n'est pas le cas et, là encore, je prendrai l'exemple de la Bretagne.

Le prix du kilomètre en 1963 est, par exemple, depuis Paris, de 0,92 franc pour Marseille, de 0,97 franc pour Nice, de 1 franc pour Toulouse, alors qu'il est de 1,40 franc pour Lorient et de 1,67 franc pour Rennes. Toutes ces lignes, je le précise, sont exploitées par Air Inter.

L'évolution du prix du billet est tout aussi révélatrice. Pour un indice 100 en 1972, l'indice est, en 1983, 272 pour Paris-Lyon et 263 pour Paris-Bordeaux, mais 358 pour Paris-Rennes et 300 pour Paris-Brest.

La compagnie Air Inter voudrait décourager les Bretons de prendre l'avion qu'elle ne s'y prendrait pas autrement. Il est plus que temps de mettre un terme à ces discriminations tarifaires, d'autant que le problème est encore accru par l'exploitation de certaines lignes confiées à des compagnies privées où la distorsion est encore plus marquée.

Ainsi, le prix du kilomètre sur la ligne Lannion-Paris exploitée par la compagnie T.A.T., est de 1,95 franc — rappelez-vous les 0,92 franc pour Marseille — ou de 2,19 francs pour Saint-Malo et Dinard-Paris. Nous en sommes à des écarts de plus de 100 p. 100 et ils continuent à s'accroître puisque l'augmentation des tarifs de la compagnie T.A.T. est nettement plus forte que celle des tarifs d'Air Inter.

Il y a, monsieur le ministre, je crois vous l'avoir démontré, une surtarification sur la Bretagne et la discrimination est encore plus grave pour les villes desservies par la compagnie T.A.T. Il faut en effet payer 840 francs pour le trajet Paris-Lannion alors qu'il est demandé 612 francs pour Paris-Brest ou Paris-Quimper.

**M. Charles Miossec.** C'est déjà trop cher !

**M. Pierre Jagoret.** Malgré ces conditions très défavorables, le trafic s'est accru à Lannion de 113,5 p. 100 depuis 1974, ce qui prouve l'importance de cette ligne, largement utilisée par les industriels, qui a été emprunté par 36 000 passagers en 1982. Le taux de remplissage est donc, quoi qu'on en dise, excellent.

Je vous demande d'agir, monsieur le ministre, afin que chaque région, afin que chaque ville ait les mêmes chances et afin que nous ne connaissions pas un mouvement de recul, un mouvement de reconcentration de nos entreprises qui sont de plus en plus préoccupées par l'accroissement excessif de leur budget de déplacement. Des mouvements de retour des entreprises vers la région parisienne iraient totalement à l'encontre d'une volonté de développement harmonieux des régions.

Je demande qu'une péréquation soit établie entre les lignes et les régions défavorisées et enclavées et ce, quelle que soit la compagnie qui desserve les aéroports. Lannion, par exemple, est desservie par la compagnie T.A.T., mais je tiens à préciser que cette situation nous a été imposée. Nous n'avons donc pas à en subir les conséquences, comme c'est le cas actuellement.

Monsieur le ministre, j'attends avec impatience les réponses sur vous voudrez bien m'apporter. Je vous avais déjà interrogé sur ce sujet dans le cadre des questions orales, il y a un mois, mais, la réponse attendue n'est pas venue. Je souhaite donc que vous engagiez sans attendre les négociations indispensables à l'établissement d'une véritable péréquation tenant compte de tous les problèmes d'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

**M. Charles Fiterman, ministre des transports.** Mesdames, messieurs, je tiens d'abord à remercier MM. les rapporteurs pour l'important travail qu'ils ont accompli et pour les analyses approfondies de ce projet de budget des transports qu'ils ont présentées.

J'ai également écouté attentivement les différents intervenants qui se sont succédé à cette tribune et je veux remercier les orateurs de la majorité pour le soutien qu'ils ont apporté à la politique du Gouvernement et aux propositions budgétaires, ainsi que pour les observations qu'ils ont formulées et dont je m'efforcerais de tenir compte.

Il m'appartient, enfin, de remercier les orateurs de l'opposition pour leurs déclarations, pour leurs remarques et même pour leurs critiques, étant entendu que cela ne signifie nullement que je suis d'accord sur toutes celles qu'ils ont présentées. Ainsi, je ne peux suivre M. Fèvre dans les « comptes fantastiques » qu'il nous a racontés et qui n'ont heureusement rien à voir avec la réalité. Je ne saurais, en effet, approuver le procès d'intention que l'on m'intente en permanence, en me présentant comme le champion d'un mode de transport contre les autres. Je récusé toute tentative de ranimer ou de développer cette guerre entre les modes de transport, qui est d'un autre âge.

J'ai le sentiment qu'en présentant ces observations, monsieur Fèvre, vous avez obéi davantage à des motifs politiques qu'à des raisons liées aux problèmes des transports. Pour ma part, je me considère autant comme le ministre de la route que comme celui du rail. J'opère donc mes choix non en fonction des tendances politiques qui peuvent s'exprimer dans tel ou tel secteur, mais au vu des intérêts du pays.

Avant d'entamer mon exposé, je vous précise que celui-ci ne traitera pas des problèmes maritimes. Cela ne signifie nullement que je m'en désintéresse. Je me tiens, au contraire, en relation constante avec mon collègue Guy Lengagne, secrétaire d'Etat chargé de la mer. Mais nous sommes convenus d'une démarche normale, qui assure à Guy Lengagne — comme l'ont d'ailleurs souhaité les professionnels — la pleine responsabilité de ce secteur et donc la garantie d'une action cohérente dans tous les domaines maritimes. Il se chargera par conséquent de traiter des transports maritimes dans le cadre de la discussion du projet de budget de la mer.

Le projet de budget des transports pour 1984 s'inscrit dans la continuité de la politique des transports définie par le Gouvernement en 1981, et je remercie M. Chénard d'avoir noté que les engagements pris à cet égard avaient été strictement respectés.

Je résumerai cette politique en disant qu'elle vise trois grands objectifs.

Il s'agit, en premier lieu, de la satisfaction progressive de ce que la loi a maintenant défini comme « le droit au transport », c'est-à-dire de l'amélioration significative du volume et de la qualité des moyens offerts aux habitants de notre pays pour se déplacer librement. Cette amélioration constitue un élément important de l'amélioration générale du niveau et de la qualité de la vie des gens, ainsi que d'un meilleur aménagement de l'espace urbain et du territoire national. Elle tend à élargir les possibilités de choix de l'usager, tout en nécessitant la recherche et la mise en œuvre des solutions les meilleures pour la collectivité nationale, pour la vie de la société.

Cela m'amène au second objectif qu'est l'efficacité, la rentabilité économique et sociale, au sens le plus large du terme. Elle exige de prendre en compte dans les choix publics non seulement la rentabilité financière interne de chaque service, de chaque entreprise, mais encore — compte tenu de la spécificité du secteur, de ses incidences sur la vie économique et sociale dans son ensemble — toutes les données internes et externes qui permettent d'obtenir le meilleur coût global pour la collectivité.

Cela passe par le développement d'une certaine concurrence entre les différents modes de transport, une concurrence saine, maîtrisée, reposant, dans toute la mesure du possible, sur des bases harmonisées, de telle sorte que chacun — entreprises privées ou publiques, grandes ou petites — puisse faire valoir ses atouts, son dynamisme, sa capacité d'entreprendre, et garantir la liberté de choix de l'usager.

Cela passe aussi par le recours à toutes les complémentarités possibles et efficaces entre les différents intervenants.

Cela passe enfin par un effort général de modernisation, d'élévation de la compétitivité des différents modes et du système de transport dans son ensemble, de telle sorte que celui-ci apporte sa contribution, nécessaire et indispensable, à l'effort général de modernisation, de redressement, de relance de notre appareil productif, de notre économie.

En troisième lieu, et en cohérence avec les deux objectifs que je viens d'évoquer, il s'agit de poursuivre de façon rationnelle l'équipement de notre pays, au plan tant des infrastructures que des moyens et des conditions du transport, en ne perdant pas de vue que nous sommes dans un domaine dont les incidences sont grandes sur différentes branches d'activité, sur l'emploi et sur l'équilibre de notre commerce extérieur. Nous devons valoriser nos atouts, qui sont importants dans ce secteur, mais aussi surmonter des faiblesses persistantes.

La loi d'orientation des transports intérieurs, adoptée par le Parlement, a donné à ces orientations la base juridique nécessaire, en même temps que les outils d'application, posant dans ce domaine, selon l'expression du Premier ministre, le socle du changement. De très nombreuses mesures, tant conjoncturelles qu'à plus long terme, ont déjà été prises depuis deux ans et demi dans le même sens.

Le projet de budget pour 1984 s'inscrit bien dans cette démarche pour la prolonger.

Certes, cela ne signifie pas qu'il échapperait à la loi générale, je veux dire à la dureté des temps, à ce qu'il est convenu d'appeler la rigueur. Non, bien sûr.

Le projet de budget des transports s'inscrit dans l'orientation générale du projet de budget pour 1984. Il s'inspire des mêmes exigences et subit les mêmes contraintes.

Notre volonté de réduire l'inflation, de rétablir l'équilibre de notre commerce extérieur, de réduire les déficits existants a conduit à adapter les rythmes d'évolution, à définir très attentivement les moyens en fonction des priorités en opérant éventuellement certains transferts.

Croyez bien que, dans le domaine qui est le mien, j'aurais souhaité, ici ou là, un peu plus de crédits.

Mais, monsieur Fèvre, la rigueur n'a jamais été pour nous synonyme de mise en hibernation de l'économie, d'oubli de l'emploi, d'abandon des objectifs de progrès et de justice qui sont les nôtres.

L'opposition déforme les faits en prétendant le contraire et ne craint pas ainsi de s'enfermer dans une contradiction flagrante. De deux choses l'une : ou bien nous n'avons pas tourné le dos à nos convictions, à nos objectifs de progrès social et de renouveau industriel, économique, culturel, et, dans ce cas, on nous fait un mauvais procès ; ou bien nous avons fait volte-

face en reprenant à notre compte la politique d'avant 1981, et, dans ce cas, les orateurs de l'opposition qui ont défendu cette thèse devraient se réjouir et nous applaudir bruyamment.

Comme cela ne semble pas être le cas, il faut bien en conclure que la rigueur n'est pas le retour au passé.

En vérité, la rigueur s'exerce dans tous les domaines, avec des moyens différents. Elle exige de savoir ne pas dépenser plus qu'il n'est possible, d'avoir une gestion rigoureuse, mais aussi de savoir bien dépenser, là où il le faut, et parfois plus dans tel ou tel cas pour en obtenir un avantage dans l'avenir, de savoir aussi faire progresser les réformes, les adaptations qui créeront demain des bases assainies pour une croissance solide et durable. Nous ne séparons pas rigueur et progrès, rigueur et justice.

Voyez, par exemple, comment en matière de transports collectifs en Ile-de-France, nous avons pu — grâce aux initiatives nombreuses et diverses prises depuis 1981 — faire passer l'indemnité compensatrice versée par l'Etat à la R.A.T.P. d'un rythme d'accroissement avoisinant les 20 p. 100 par an au temps de mes prédécesseurs à une progression de 2,3 p. 100 seulement dans le budget pour 1984.

**M. Charles Fèvre.** Grâce aux investissements que nous avons faits !

**M. le ministre des transports.** Grâce à tout ce qui a été fait précédemment, sans aucun doute, mais aussi, vous me l'accorderez, grâce aux initiatives importantes prises depuis deux ans et demi dans ce secteur. Faisons donc la part des choses. En tout cas les chiffres sont éloquentes. Je considère que nous avons assez largement résorbé la plaie béante qui était ouverte. Nous avons ainsi prouvé notre compétence, compétence qu'on nous conteste parfois, ici ou là.

Je suis persuadé que M. Gantier trouvera dans ces chiffres réponse à ses préoccupations et motif de satisfaction.

On ne peut pas traiter des problèmes de la circulation à Paris séparément de tous ceux qui se posent dans la région Ile-de-France. Il est tout à fait évident que la réalisation de l'autoroute A 86 contribuerait aussi — partiellement sans aucun doute — à faire progresser des solutions.

Je précise que sur ce point, comme pour l'ensemble des problèmes de transport, nous sommes en discussion avec la région pour établir un bon contrat, pour mettre définitivement au point le projet de réforme des transports parisiens. Je souhaite que ces négociations et, en particulier celles qui touchent au contrat de Plan, aboutissent à un bon contrat qui est en effet nécessaire pour les habitants de cette grande agglomération parisienne.

J'ai pris l'exemple de la R. A. T. P. : je pourrais aussi prendre celui de la compagnie Air France qui, on le sait, a souffert pendant des années de l'absence d'appareils de cent places, ce qui l'a contrainte à abandonner ou à soustraire de nombreuses dessertes et à perdre un grand nombre d'heures de vol.

Il faut constater, là encore, que mes prédécesseurs n'avaient pas eu ou bien le courage, ou bien la volonté, d'examiner avec attention les problèmes qui se posaient pour pouvoir ensuite acquiescer les appareils qui étaient nécessaires et pour les mettre en service. Eh bien, c'est ce que le Gouvernement a fait, c'est ce que j'ai fait. On peut d'ores et déjà en constater les résultats sur la situation de la compagnie, lui permettant de « gagner » des trafics dans un moment si difficile.

La même observation vaut pour Concorde dont on a dit qu'il nous plaçait devant une seule alternative : ou bien le gouffre ou bien l'abandon. Or, la démonstration est faite qu'il existait une autre solution, celle qui consistait certes à rechercher les économies indispensables, quitte à supprimer éventuellement certaines dessertes. Le Gouvernement et moi-même, comme ministre des transports, avons eu le courage d'opter pour cette solution et nous avons obtenu une amélioration de la situation. Mais hélas ! La France n'a pas, comme son partenaire anglais, assumé dès le début l'ensemble des charges d'amortissement.

**M. Charles Fèvre.** Il faut le faire maintenant.

**M. le ministre des transports.** Aujourd'hui, nous sommes contraints d'y faire face !

Si l'on fait abstraction des amortissements et des frais financiers et si l'on calcule les comptes d'exploitation sur les mêmes bases que nos partenaires britanniques, le compte d'exploitation de 1983 sera sans doute positif. Selon les chiffres qui m'ont été fournis par Air France, il serait de l'ordre de 6,5 millions de francs. Evidemment, je le félicite et je salue les efforts très efficaces et très méritoires de cette compagnie.

A ce propos, une question m'a été posée au sujet des apports en capital. La réponse est qu'ils relèvent du budget des charges communes et donc pas directement de mon ministère. En concertation avec mon collègue des finances, nous serons attentifs à ce que, en 1984, Air France ne manque pas des moyens dont elle a besoin pour ce qui relève de la responsabilité de l'Etat.

Vous savez l'intérêt et l'attention que je porte à la situation de cette compagnie et au développement de ses activités.

Vous m'excuserez de ne pas donner de chiffres plus précis mais les décisions définitives ne sont pas encore prises.

C'est dans cet esprit, dans le cadre de cette orientation, que le projet de budget des transports a le mérite de garantir le maintien des priorités que nous avons définies, ainsi que les moyens raisonnables mais réels de continuer à avancer concrètement vers la réalisation des objectifs que nous nous sommes fixés.

Cela se traduit dans les chiffres globaux de progression de ce budget par rapport à celui de 1983 : plus 11,2 p. 100 en moyens d'engagement, plus 8,9 p. 100 en moyens de paiement. Même si l'on défalque en 1984 comme en 1983 les sommes consacrées à l'assainissement financier de la S.N.C.F., la progression est encore respectivement de 8,3 p. 100 et de 6 p. 100, ce qui place le projet de budget des transports dans une bonne moyenne.

Au surplus, je veux rappeler que cet effort est conforté par le fonds spécial de grands travaux dont la deuxième tranche sera mise en œuvre dès la fin de cette année tandis que la troisième interviendra en 1984.

C'est donc un budget honnête, un budget de raison et de progrès, qui confirme l'importance que le Gouvernement attache au secteur des transports dans l'effort général de redressement du pays.

On peut le vérifier un peu plus en détail.

J'ai parlé de droit au transport. Cet objectif est servi de plusieurs façons.

Ainsi, la priorité reconnue et confirmée aux transports collectifs urbains et interurbains se traduira par une progression de 16 p. 100 des crédits d'Etat, soit 1 050 millions de francs en tout.

Pour apprécier l'ampleur de cet effort, dans un domaine essentiel pour la vie quotidienne et pour l'activité des régions, il faut rappeler qu'avant 1981 les dotations affectées aux transports collectifs avaient été réduites. Nous les avons fortement accrues en 1982 et doublées en 1983, en prenant en compte le fonds spécial de grands travaux. Nous poursuivons cet effort.

La province bénéficiera de 53 p. 100 de ce nouvel effort, notamment grâce aux 250 millions de francs que nous voulons consacrer aux contrats de développement associant l'Etat et les collectivités locales, pour promouvoir les transports urbains. Quant aux transports interurbains, nous proposons de multiplier plus de deux fois les crédits utilisés dans ce cadre contractuel.

Cette même préoccupation de concourir à l'aménagement local et régional nous conduit aussi à mettre à niveau les crédits destinés à l'exploitation du chemin de fer corse, et d'en confier la responsabilité à la région, conformément au principe de la décentralisation.

**M. Charles Fèvre.** Transfert de charges !

**M. le ministre des transports.** Il n'y a aucun transfert de charges dans cette opération. Je peux en faire la preuve à n'importe quel moment.

Concourir à l'aménagement local et régional nous conduit aussi à fixer les crédits destinés aux dessertes régionales à un niveau qui permette leur équilibre financier conformément au nouveau cahier des charges de la S.N.C.F. Ainsi, les régions qui le souhaitent pourront entrer dans un processus de conventionnement en liaison avec la définition de schémas régionaux de transports et avec la conclusion de contrats Etat-région. Ces dispositions leur apportent les moyens, non seulement de garantir le niveau de service existant, mais encore de l'améliorer en pouvant compter sur un soutien de l'Etat qui viendra appuyer leurs propres initiatives.

Et j'invite M. Fèvre qui paraît se déterminer à partir d'à priori...

**M. Charles Fèvre.** Je suis conseiller régional !

**M. le ministre des transports.** ... à relire attentivement l'article 33 de ce nouveau cahier des charges. Il constatera que, sous la rubrique « Développement du transport et des services », figurent bien, outre les efforts de productivité nécessaires, les principes et les moyens qui permettent de progresser de façon sérieuse et responsable.

**M. Charles Fèvre.** Il y a surtout l'article 53, monsieur le ministre !

**M. le ministre des transports.** Plus généralement — j'y reviendrai — la S.N.C.F. est encouragée à développer ses initiatives en direction des différentes catégories d'usagers afin d'offrir des services toujours mieux adaptés à la diversité des besoins et des goûts de notre époque.

Nous proposons, de même, de réaffirmer en 1984 les priorités retenues en matière de routes et de sécurité routière.

Avec un accroissement de 6,4 p. 100 des moyens d'engagement en matière de crédits routiers, nous proposons de continuer à mettre l'accent sur la sauvegarde et la rénovation du patrimoine. Les renforcements coordonnés, dont la rentabilité est élevée pour la collectivité, devraient être maintenus à un niveau de 640 kilomètres.

Pour ce qui concerne les équipements neufs, nous proposons de concentrer les efforts autour des contrats Etat-région — 880 millions de francs hors Ile-de-France — tout en poursuivant les grands programmes d'aménagement du territoire, ainsi que le maillage du réseau autoroutier, sur la base du nouveau schéma directeur.

Je rappelle que, hors contrat Etat-région, 850 millions de francs sont consacrés aux efforts propres de l'Etat, sans compter l'Ile-de-France.

Voilà qui prouve que l'Etat ne se désengage nullement. Il maintient en volume son effort, ce qui est méritoire dans les circonstances actuelles.

J'ajoute que, dans le passé, plusieurs milliers de kilomètres de routes ont été déclassés. On ne peut donc pas m'en attribuer la paternité.

**M. Charles Fèvre.** Il y avait un contrat !

**M. le ministre des transports.** Il existe une dotation qui n'a jamais figuré à mon budget.

**M. Charles Fèvre.** Si, si !

**M. le ministre des transports.** Non ! Absolument pas ! Cette dotation n'a pas été supprimée ; elle est intégrée à la dotation globale d'équipement.

**M. Charles Fèvre.** Elle est prise en compte pour le calcul, ce n'est pas pareil !

**M. le ministre des transports.** En même temps, le Gouvernement réaffirme la priorité qu'il accorde au renforcement de la sécurité routière, en proposant d'accroître de 8,6 p. 100 les crédits qui lui sont consacrés. J'ai bien noté que M. Duroméa portait une grande attention à cette question.

Les initiatives que nous avons prises — je ne les énumérerai pas, elles sont nombreuses — en associant les diverses administrations aux usagers et aux collectivités locales ont déjà permis des premiers résultats encourageants. Pour la première fois depuis très longtemps, en effet, nous sommes descendus au-dessous des 12 000 morts par an.

Mais, bien entendu, le bilan demeure intolérable du point de vue humain et économique : nous poursuivons donc avec détermination l'action entreprise pour agir sur tous les facteurs d'accident afin d'avancer vers les objectifs ambitieux que s'est fixés le Gouvernement dans un programme prioritaire.

Enfin, comme l'avait réaffirmé le conseil des ministres du 9 février dernier, nous avons décidé d'accroître fortement les divers crédits, répartis dans l'ensemble de ce budget, destinés à faciliter les déplacements des personnes handicapées.

Nous avons ainsi prévu d'augmenter de 40 p. 100 l'ensemble de ces crédits, qui représenteront environ 14 millions de francs en 1984 au plan budgétaire.

Toutes ces initiatives ne sont pas séparables, je l'ai dit, de la volonté d'obtenir la satisfaction des besoins de transport au meilleur coût pour la collectivité, et donc d'élever l'efficacité, la compétitivité de notre système de transport, de le moderniser, au sens le plus précis du terme.

C'est pourquoi il convient d'abandonner cette pratique malsaine qui a trop longtemps prévalu et qui continue malheureusement encore, consistant à rechercher la compétitivité nécessaire par la dégradation des conditions de travail des transporteurs et des conditions d'activité des entreprises. Ce n'est pas le bon chemin pour aboutir à la modernisation, à l'efficacité et pour faire face à la concurrence internationale.

A propos d'efficacité, j'ai déjà évoqué la R.A.T.P. Je veux dire très nettement que c'est cette même volonté qui a inspiré les décisions prises et inspire les propositions faites concernant la S.N.C.F.

Il faut un singulier aplomb — passez-moi l'expression — pour venir aujourd'hui s'indigner des conséquences inévitables des fautes et des errements de la politique passée.

De ce point de vue, je ne ferai pas comme mes censeurs. Je ne dirai pas que j'ai trouvé en 1981 une S.N.C.F. ressemblant à un champ de ruines. Non, la S.N.C.F. a su et a pu développer sa technicité, la qualité de certains de ses services, sa productivité. Elle est restée une des meilleures, sinon la meilleure des entreprises ferroviaires du monde de niveau comparable.

**M. Charles Fèvre.** Grâce aux gouvernements passés !

**M. le ministre des transports.** Vous voyez que je suis objectif, ce qui ne me paraît pas être votre cas, monsieur Fèvre ! (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

Il n'empêche que le refus de placer la S.N.C.F. dans une situation d'égalité au regard de l'aide publique à l'investissement et des charges d'infrastructure et de retraite, l'obligation dans laquelle elle a été placée de s'endetter lourdement, la contestation même d'un quelconque avenir pour le train dans beaucoup de domaines, une démarche et une stratégie rétrogrades, des pressions sur la tarification marchandises et d'autres choses encore, ont conduit à la situation financière difficile que nous connaissons et qu'il nous faut bien prendre en charge.

Les modalités définies conduisent à l'inscription dans le budget d'une contribution exceptionnelle destinée à résorber l'endettement excessif et les charges financières exorbitantes qui en découlent. Contribution qu'il faudra renouveler le temps nécessaire. Mais si l'on défalque cette contribution, on constate une progression limitée des contributions permanentes de l'Etat. Et surtout, bien loin de constituer une aide aveugle, injustifiée, destinée à boucher n'importe quel trou que l'on soupçonne l'entreprise de vouloir creuser, ces contributions ont été soigneusement définies, clarifiées, dans le nouveau cahier des charges. On sait ce qu'on verse et pourquoi on verse. Il n'est question ni de subventionner la S.N.C.F. à fonds perdus, aveuglément, ni de fausser les règles de la concurrence et de la vérité des prix. Ces règles doivent être partout respectées — sauf tarifs sociaux décidés — en particulier dans le transport des marchandises. Ce dont il est question, c'est d'un vaste effort pour que le rail tienne sa place dans de meilleures conditions d'efficacité et de gestion, et en complémentarité avec les autres modes. J'ai bien noté, à cet égard, les observations pertinentes de M. Michel Bérégozov.

Cela implique naturellement qu'à l'effort de la collectivité corresponde un effort similaire de l'entreprise dans toutes ses composantes, un effort conjuguant la rigueur dans la gestion et un dynamisme commercial nouveau.

J'ai bien dit : « un effort de l'entreprise dans toutes ses composantes ». Il y a là un souci d'efficacité qui a conduit, comme dans les autres entreprises du secteur public, à vouloir démocratiser les structures, définir les moyens de mieux associer les personnels à la vie de l'entreprise, aux responsabilités, aux décisions. C'est une exigence de notre époque si l'on veut aboutir à de meilleurs résultats, sans compter évidemment la dimension humaine de l'affaire. Et c'est dans le cadre de cette orientation choisie par le Gouvernement et approuvée d'ailleurs sous la forme de lois par le Parlement qu'a été engagé le processus de mise en place du comité d'entreprise.

A M. François d'Aubert qui m'a posé une question à cet égard, je dirai que ce processus s'est engagé d'une manière tout à fait naturelle sur des bases simples : nous avons demandé à l'entreprise de se tenir le plus près possible des règles du droit commun, d'appliquer ce qui se fait dans l'ensemble du secteur public. Nous avons voulu respecter la volonté du législateur en cherchant, en fonction même des structures de l'entreprise, à rapprocher les comités d'établissement le plus près possible du terrain. Une concertation attentive s'est développée, un travail sérieux a été effectué et doit déboucher dans des délais très rapprochés.

J'ai écouté attentivement M. d'Aubert, et j'ai cru comprendre qu'il me reprochait une certaine tendance à la discrimination dans les orientations que j'ai données. Je veux lui répondre très nettement que je ne cherche pas à copier mes prédécesseurs ; ce n'est pas mon rôle que d'intervenir dans un tel processus, pour favoriser telle ou telle organisation. Je laisse le champ libre à la démocratie. Je mets au défi quiconque d'apporter la moindre preuve d'un comportement différent de ma part, dans quelque domaine que ce soit. Depuis deux ans et demi on m'annonce des dossiers, mais on n'a jamais été capable de les produire et c'est bien normal puisque les faits n'existent pas. Tout cela ne constitue qu'un tissu de malveillances et de falsifications. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. d'Aubert m'a demandé aussi combien j'envisageais de délégués au comité central d'entreprise pour la C.G.T. Eh bien, j'aurais pu lui retourner la question sous la forme suivante : quel sera le score du match Laval-Austria de Vienne ce soir ?

(Rires sur les mêmes bancs.) Il est aussi facile de répondre à la première question qu'à la seconde ! Sur le plan des principes, la réponse est très simple, puisque chacun sait que c'est la proportionnelle qui est retenue pour ce type d'élection. Dès lors, quel que soit d'ailleurs le niveau choisi, chacun dispose de la représentation à laquelle il a droit. Je dirai même qu'en recherchant à établir les comités d'établissement le plus près possible du terrain, nous favorisons les petites organisations qui disposent ainsi de plus de possibilités d'être représentées. J'ai moi-même formulé le souhait qu'au comité central d'entreprise — j'espère que tous les partenaires se mettront d'accord sur ce point, car c'est leur affaire — toutes les organisations syndicales existant dans l'entreprise, y compris les petites et celles qui ne sont pas représentatives au plan national, soient représentées. Ma démarche — et c'est celle du Gouvernement — n'est pas la recherche de je ne sais quel monopole, de je ne sais quelle position ne correspondant pas aux réalités, c'est tout simplement la démarche de la démocratie.

Monsieur Robert-André Vivien, vous m'avez interrogé sur les budgets publicitaires. Je n'ai pas eu le temps de vérifier, mais je ne comprends pas très bien pourquoi on n'aurait pas répondu aux questions que vous avez posées. Il se trouve, en effet, que M. d'Aubert a posé les mêmes questions il y a huit ou quinze jours, et que j'ai pris soin, en m'adressant naturellement aux entreprises concernées, de réunir tous les éléments pour lui apporter une réponse détaillée. Je ne vais pas vous la lire, car elle comporte vingt-deux pages sur les budgets publicitaires, trimestre par trimestre, entreprise par entreprise, agence de publicité par agence de publicité, journal par journal, périodique par périodique, avec toutes les recettes correspondantes. Vous voyez, tout est là, je n'ai rien à cacher.

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile et la météorologie.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

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

**M. le président.** La parole est à M. Robert-André Vivien, avec l'autorisation de M. le ministre des transports.

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Dans mon intervention, monsieur le ministre, je ne vous avais pas mis en cause personnellement, et j'ai imputé la responsabilité de cette pratique, qui existait malheureusement avant le 10 mai, à votre collègue chargé du budget.

**M. le ministre des transports.** J'avais bien compris et je vous donne acte de ce que vous venez de dire. Le Gouvernement et le ministre des transports n'ont rien à cacher dans ce domaine : c'est la transparence totale. Je donnerai simplement deux éléments d'information.

D'abord, j'observerai que le montant total des dépenses publicitaires des entreprises concernées — la S.N.C.F., la R.A.T.P., Air France et Air Inter — n'a pratiquement pas augmenté en 1983 par rapport à 1982 : il reste de l'ordre de 115 millions de francs.

Ensuite, puisque l'on s'intéresse tant à l'humanité et à l'humanité-Dimanche, je dirai que la part de ces deux journaux dans l'ensemble des budgets publicitaires atteint cette année 2,6 p. 100. On est le « pont d'or » dont certains parlent ? J'ai même noté que cette presse communiste avait perçu en 1982 4,8 millions de francs de recettes publicitaires alors que la presse, je ne sais quel mot utiliser, disons la presse Hersant, a disposé de 20 millions, c'est-à-dire plus de quatre fois plus. Je prends en compte naturellement les tirages. On peut constater que la presse communiste et plus généralement la presse de gauche n'est aucunement favorisée.

Puisque vous vous êtes intéressé à Air France, monsieur le rapporteur spécial, j'observe que pour 1983 *Le Figaro* bénéficie de 27 p. 100 des dépenses publicitaires consacrées par cette société à la presse quotidienne, *Le Monde* de 20 p. 100, *L'Humanité* de 3 p. 100 et *L'Equipe* de 1 p. 100 seulement, ce que je trouve tout à fait anormal étant un lecteur régulier de ce journal. (Sourires.)

La situation n'est donc pas celle que certains ont décrite, et si quelque chose devait me préoccuper, ce serait plutôt la discrimination dont continue à souffrir la presse d'opinion de gauche, et pas seulement la presse communiste. Si l'on insiste trop, je vais être obligé d'intervenir pour faire diminuer la part réservée à la presse de « droite » ! (Rires et applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

En tout état de cause, monsieur Robert-André Vivien, je tiens le dossier à votre disposition.

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** J'espère qu'il me sera transmis avec les pourcentages.

**M. Charles Fèvre.** Revenons aux choses sérieuses !

**M. le ministre des transports.** On m'a posé des questions, j'y réponds bien volontiers. Mais je reviens à l'essentiel de mon sujet.

La recherche de l'efficacité économique et sociale a conduit, contrairement à une pratique établie dans le passé, à ne pas sacrifier les voies navigables.

A ce sujet, j'ai écouté très attentivement M. Nungesser et j'ai noté qu'il avait à cinq reprises écarté les doutes à l'égard du projet de budget, c'est-à-dire qu'il avait pris en compte les efforts importants accomplis dans ce domaine. Je n'ai pas l'habitude de jouer les fiers-à-bras, mais je suis véritablement fier de ce qui a été réalisé depuis 1981 dans ce secteur. La traduction budgétaire : c'est une progression des crédits de 42 p. 100 en trois ans, progression que je n'aurai pas la cruauté de comparer avec le véritable effondrement des crédits qui a caractérisé la période précédente.

Les orientations qui ont été retenues dans le projet de loi de Plan, et qui se traduisent dans le projet de budget, se situent entre les hypothèses « 2 » et « 3 » formulées par la commission Grégoire. Je pense que les spécialistes s'y retrouveront. (Sourires.) Pourquoi ? Parce que les décisions que nous avons prises prennent en compte les hypothèses « 1 » et « 2 », c'est-à-dire à la fois l'effort de restauration du réseau, au niveau d'un milliard de francs pour le Plan, et la poursuite des opérations qui étaient déjà engagées. Mais il y a plus avec l'engagement des grandes liaisons par l'aménagement des vallées. Un effort significatif est retenu dans le projet de loi de Plan, et cela correspond à l'hypothèse « 3 ». Ce sont ces données qui me conduisent à dire que nous sommes entre l'hypothèse « 2 » et l'hypothèse « 3 ».

Naturellement, là aussi, on aurait pu souhaiter plus. Il me semble toutefois que nos objectifs expriment la volonté précise de ne pas abandonner, mais au contraire d'ouvrir un avenir pour la voie d'eau, de progresser sur le chemin, si l'on peut dire, des réalisations nécessaires, à un rythme qui est celui du possible. Les grandes liaisons ne sont pas réalisables en un seul Plan, ni même en deux. Mais on peut avancer en ce sens et aboutir à leur réalisation dans des délais qui sont raisonnables, supportables. Dans ce cadre, les crédits d'équipement sont majorés de 7 p. 100 en 1984, ce qui, en y ajoutant des dotations prévues dans la deuxième tranche du Fonds spécial de grands travaux, permettra d'engager des actions prévues par le schéma directeur. Par ailleurs, un effort très important est prévu en faveur de la batellerie artisanale et industrielle.

S'agissant de la navigation de plaisance, le Gouvernement considère qu'il faut en favoriser le développement partout où cela est possible. Elle peut non pas remplacer la navigation commerciale mais constituer un complément ou, dans certains cas, sur certaines parties du réseau, un substitut.

M. Nungesser a lancé l'idée d'un schéma des voies fluviales à vocation touristique. Je pense que c'est une idée qui est à creuser ; si je peux dire, en ayant à l'esprit le souci non pas de se doter d'un schéma de plus — nous en avons déjà pas mal — mais d'établir une carte qui garantisse la sauvegarde de la partie du réseau nécessaire pour assurer le développement de la navigation de plaisance. Je suis prêt, pour ma part, à étudier cette suggestion.

Enfin, cet effort d'efficacité est illustré par l'action d'amélioration de la chaîne de transports reprise dans le Plan et qui vise notamment à développer les transports combinés : 71 millions au total seront consacrés à ce programme en 1984, soit 3,6 fois plus qu'en 1983. Il s'agit là d'une possibilité sans précédent, offerte en particulier aux transports routiers, pour soutenir des initiatives de modernisation technique, d'amélioration de la gestion, de formation. Je souhaite que les professionnels s'en saisissent car, bien sûr, rien ne peut être fait sans leur concours actif.

Dans le même ordre d'idées, je veux encore indiquer qu'en matière de transports aériens intérieurs, le souci du Gouvernement est de rechercher une meilleure satisfaction des besoins réels — je dis bien réels — car il y a peut-être une tendance, ici ou là, à aller trop vite et trop loin — grâce à une amélioration adaptée des infrastructures et des équipements, grâce à une organisation plus rationnelle des dessertes et à leur développement chaque fois que cela s'avère nécessaire, grâce à une meilleure complémentarité entre les moyens des différentes compagnies, grandes et petites.

Il faut obtenir le meilleur résultat possible au meilleur engagement financier possible pour l'Etat et pour les collectivités territoriales dont je connais les efforts. J'y reviendrai en répondant à M. Jagoret. Naturellement, tout cela implique une attention portée à l'amélioration de la part de notre pavillon, s'agissant des transports en charter. Des initiatives ont déjà été prises. Il faut continuer, étant entendu qu'il doit s'agir de vrais charters et non pas de transports réguliers déguisés en char-

ters, car alors on ne ferait que substituer aux difficultés de certaines petites compagnies les difficultés de la compagnie nationale et cela ne réglerait rien.

J'ai parlé de l'effort d'équipement. Il n'est pas sacrifié. Toutes les dotations essentielles à la poursuite des efforts engagés et à l'emploi dans les industries liées au transport sont maintenues ou accrues.

C'est le cas pour les travaux publics avec le maintien en volume du budget routier, l'accroissement des dotations consacrées aux voies navigables et aux transports urbains et, bien sûr, le fonds spécial de grands travaux, dont une part sera consacrée aux investissements ferroviaires. Le T.G.V. Atlantique sera lancé en 1984, comme l'a annoncé le Président de la République, et je reviendrai tout à l'heure sur le T.G.V. Est et Nord.

Monsieur Robert-André Vivien, je n'ai jamais eu l'intention de contester ni votre rôle de rapporteur ni votre rôle de parlementaire. Vous avez fait référence à ce que j'ai pu dire il y a quelques mois mais, à ce moment-là, vos propres propos avaient peut-être dépassé votre strict rôle de rapporteur. En tout cas, j'ai apprécié le ton que vous avez adopté dans ce débat, et j'entends bien traiter les problèmes de la même façon.

Vous avez surtout mis l'accent sur les annulations de crédits pour en tirer des arguments qui me paraissent tout à fait excessifs. Ces annulations n'ont pas touché que le budget des transports et elles traduisent le souci du Gouvernement de gérer de la manière la plus stricte possible les crédits publics et d'obtenir la meilleure efficacité, en liaison, naturellement, avec les équilibres financiers généraux.

Une telle démarche devrait d'ailleurs rencontrer votre agrément et même aller au-delà de certains désirs puisque, en écoutant certains leaders de l'opposition — M. Chirac, par exemple — j'ai cru comprendre que celle-ci souhaitait la réduction des dépenses publiques et semblait même vouloir aller au-delà de ce que nous faisons. Voilà donc un cas précis où, sans nul doute, nous avons été au-devant de cette demande. Nous méritons donc, là aussi, votre soutien.

Pour en revenir au budget de l'industrie aéronautique, je tiens à souligner que ces annulations de crédits n'ont pas eu de conséquences négatives concrètes, dans la mesure où, dans l'évolution des études qui sont faites, il y a des fluctuations en fonction du déroulement même de ces études. De plus, tout ne dépend pas de nous. Nous sommes liés à des partenaires et, parfois, des décisions que nous prenons en compte dans un projet de budget ne trouvent pas de concrétisation du fait de ces partenaires. Dès lors, les crédits correspondants ne sont plus nécessaires. Cela n'avait conduit, chiffres pour chiffres, à noter que, de 1977 à 1981, c'est-à-dire pour les quatre années qui ont précédé le changement, le budget de la construction aéronautique a connu une baisse de 18 p. 100 en valeur réelle, inflation décomptée. Mais je n'en fais grief à qui que ce soit parce que je crois qu'en étudiant de près le dossier on observerait des fluctuations qui expliquent ce genre de mouvement.

De 1981 à 1984, malgré tous ces éléments, on peut constater une augmentation de 70 p. 100 du montant des crédits consacrés aux programmes aéronautiques. C'est là un effort incontestable.

Tout ce qui était nécessaire a donc été fait. Pour 1984, l'influence de l'évolution normale des grands programmes en cours, Airbus et CFM 56, a réduit les besoins de crédits correspondants. En revanche, les programmes récemment lancés, comme l'A.T.R. 42, ou en voie de l'être, comme le A 320 et son moteur, reçoivent les dotations nécessaires. Je suis assuré que, dans tous les domaines où ce sera nécessaire, nous pourrons faire face. L'Etat assumera ses responsabilités pour soutenir, dans les secteurs qui le concernent, notre industrie aéronautique au cours de cette période dont je reconnais, en effet, le caractère difficile. Et je veux souligner qu'il n'y a dans notre démarche aucune espèce de timidité.

Naturellement, il faut que les initiatives soient judicieuses. On a évoqué ici le supersonique de deuxième génération. Malheureusement, les perspectives apparaissent moins prometteuses que ce qu'on avait pu imaginer à un moment donné. Ainsi, aux Etats-Unis, les services officiels de la N.A.S.A. et les constructeurs ont cessé depuis deux ans les études spécifiques qu'ils menaient sur le supersonique civil.

Pour ce qui nous concerne, nous n'avons pas interrompu ces études. Nous les avons plutôt mises en « état de veille ». Un rapport est attendu de l'Aérospatiale et de la S.N.E.C.M.A. pour préciser les perspectives d'un tel appareil, mais celles-ci ne s'inscrivent pas dans le court terme.

J'indique également, pour répondre à M. Raymond, que toutes les possibilités d'amélioration du programme Airbus sont prises en compte. C'est le cas, notamment, pour une version améliorée

de l'A 300. Je veux parler de l'A 310 pour lequel 220 millions de francs de crédits sont prévus en 1984.

C'est le cas également de l'A 320. La position du gouvernement français est parfaitement claire à cet égard. Nous sommes déterminés à continuer les efforts pour réunir très vite, avec nos partenaires, les conditions du lancement de cet appareil. J'ai bien dit « avec nos partenaires » car — il ne faut pas l'oublier — nous ne pouvons pas décider seuls. Il s'agit d'un groupement qui réunit pour le moins quatre pays. Mais l'évolution positive du dossier, sa solidité incontestable m'incitent à l'optimisme. Je ne vais pas manquer, dans les semaines qui viennent, de déployer toutes les initiatives possibles pour que nous allions vers la décision définitive de lancement.

Pour les industries qui produisent les divers matériels de transport collectif, nous proposons la poursuite des efforts importants déployés dans ce domaine.

Pour l'industrie des matériels aéronautiques, les crédits consacrés aux équipements de la navigation aérienne s'accroissent de 9,8 p. 100.

Quant à la météorologie, je tiens à rassurer ceux qui ont pu exprimer des inquiétudes sur ce point. Sur le plan de l'équipement technique, l'effort fait en 1984 permet de porter la progression des crédits par rapport à 1981 à 32 p. 100. Et, pour ce qui est de l'emploi, 186 postes ont été créés en trois ans, outre l'autorisation de recourir à 90 emplois en plus pour faire face au problème de la pyramide des âges.

J'ai, certes, conscience du caractère encore insuffisant de ces efforts, au regard, notamment, du problème de renouvellement des matériels, mais je pourrais, dans ce domaine, me livrer, une fois de plus, à cet exercice un peu trop facile qui consiste à établir des comparaisons avec ce qui s'est passé avant, pour constater, par exemple, que dans les trois années qui ont précédé 1981, quinze emplois seulement avaient été créés. Dans le même temps, nous avons donc fait douze fois mieux.

Enfin, nous proposons d'augmenter de 24 p. 100 les autorisations de programme pour la recherche en matière de transports, notamment pour le satellite européen Météosat, et pour préparer aujourd'hui les véhicules terrestres de demain.

Une question m'a été posée à propos de l'Onser. Je partage tout à fait l'opinion de la commission des finances : le statut privé de cet organisme est inadapté à ses missions et à son financement. C'est pourquoi il vient d'être décidé de fusionner l'Onser et l'institut de recherche des transports et de donner au nouvel établissement le statut d'établissement public à caractère scientifique et technique. Dans ce cadre, les personnels auront vocation à bénéficier du statut général de la recherche en cours de création, une fois qu'auront été réglés les problèmes d'adaptation de ce statut à ces organismes et les situations individuelles des intéressés. Les moyens budgétaires traduisant ces orientations seront mis en place dans la loi de finances pour 1985.

Comme vous pouvez le constater, nous ne confondons pas rigueur et recul. J'ai le sentiment de soumettre à votre jugement un projet de budget sérieux qui tient compte, bien sûr, du contexte général, sans pour autant sacrifier à la difficulté des temps les orientations décidées en 1981.

Comme je l'ai rappelé, ces orientations sont définies dans la loi d'orientation des transports intérieurs que le Parlement a adoptée à la fin de l'année 1982. C'est sur cette base que nous avons pris déjà un certain nombre de mesures appréciables et que nous poursuivons notre travail pour avancer encore.

Car le travail ne manque pas. Nous mettons au point, de façon concertée, la suite des décrets d'application de cette loi d'orientation, notamment ceux qui concernent le transport routier, et je veux dire à M. Chénard mon accord pour informer la commission des finances des projets qui seront mis au point. Nous achevons de mettre en place la nouvelle S.N.C.F. Nous préparons l'adoption des schémas directeurs des voies navigables ainsi que des autoroutes et autres grandes liaisons d'aménagement du territoire. Nous travaillons à améliorer les différentes infrastructures et à renforcer l'efficacité, la compétitivité de tous les modes de transport, ainsi que leur complémentarité. Nous poursuivons nos efforts pour développer et assainir les transports collectifs urbains et interurbains. Nous mettons au point la nécessaire réforme des transports en Ile-de-France. Nous continuons de moderniser les équipements de la gestion de la météorologie nationale et de la navigation aérienne. Nous poursuivons l'action entreprise pour améliorer les services du transport aérien régional, pour renforcer la sécurité routière, pour faciliter encore les déplacements des personnes handicapées, pour améliorer les conditions de travail dans le secteur des transports, pour accroître les performances de notre appareil statistique — dont nous avons besoin — pour développer encore les recherches.

A cette liste bien incomplète du travail auquel nous sommes attelés en ce moment, j'ajouterai la poursuite des relations fructueuses et intenses que j'entretiens avec mes collègues de dizaines de pays répartis sur tous les continents, afin de développer encore les rapports de coopération, les échanges extérieurs de la France et de trouver de nouveaux débouchés pour nos industries.

Cette dimension internationale prendra en 1984 une importance toute particulière en ce qui concerne les relations avec nos partenaires d'Europe, puisque c'est à la France que reviendra l'honneur et la charge d'assurer la présidence de la Communauté européenne pendant la période du premier semestre 1984. Je prépare donc activement cette présidence dans le secteur qui est le mien, en élaborant notamment un ensemble de propositions précises tendant à permettre une avancée concrète de la politique européenne des transports.

Tout ce travail ne me laisse guère le temps de prêter attention aux petites manœuvres politiciennes que je méprise. J'ai constaté qu'un membre de cette assemblée avait l'air de s'en délecter. Je le laisse à sa délectation morose.

**M. Charles Fèvre.** Les résultats des dernières élections ne sont pas moroses !

**M. le ministre des transports.** Pour ma part, vous le voyez, je suis à mon poste. J'y suis bien et je regrette, monsieur, d'avoir à le confirmer.

Ceux qui espèrent de cette façon diviser les forces de la majorité perdent leur temps. Permettez-moi de le redire, puisque j'en ai l'occasion : avec mes amis communistes, à commencer par le plus responsable d'entre eux, nous sommes absolument d'accord pour considérer qu'il n'y a pas d'impératif plus fort que de rassembler toutes les énergies de la gauche, tous ceux qui veulent le redressement national pour aller de l'avant, obstinément, résolument, dans le sens voulu par le pays en 1981. Je suis convaincu qu'avec tout le Gouvernement, avec toute la majorité, nous veillerons à maintenir ce cap et notre union.

Je n'ai, pour ma part, d'autre ambition que d'apporter ma modeste contribution à ce grand effort, à la pièce qui est la mienne.

Je sais bien qu'à droite, on ne parvient pas à se faire à cette situation, à ce rôle d'opposant dans un pays gouverné par la gauche dans toutes ses composantes (*Murmures sur les bancs de l'Union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République*), un pays qui travaille, qui respire, qui vit, même s'il est durement confronté à une crise dans laquelle il doit trouver les voies de son avenir.

Il faut pourtant bien s'y faire et accepter la loi de la démocratie. Nous ne sommes qu'à mi-chemin, et bien décidés à parcourir ce chemin entièrement, et, pourquoi pas, à continuer ensuite, si le pays le veut.

Le budget des transports pour 1984 que je vous soumetts constitue une étape positive dans la bonne direction. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

**M. Charles Fèvre.** Il n'y a que la foi qui sauve !

**M. le président.** Nous en arrivons maintenant aux questions.

Les groupes interviendront à tour de rôle dans l'ordre suivant : groupe du rassemblement pour la République, par périodes de vingt minutes ; groupe socialiste, par périodes de trente minutes.

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

**M. Roland Vuillaume.** Monsieur le ministre, la première partie de mon intervention concerne les liaisons routières internationales.

Vous avez précisé aux membres de la commission de la production et des échanges qu'en matière de liaisons européennes les besoins étaient considérables.

« Faire plus et faire mieux », avez-vous ajouté. Vous avez même parlé de décisions coordonnées, de coopération avec les pays voisins.

Vous avez écrit dans « La lettre du ministre des transports » datée du 21 octobre 1983, que les grandes priorités que sont, entre autres, l'amélioration de la productivité des transports terrestres et la sécurité routière, étaient réaffirmées. Je me réjouis de tels écrits, mais qu'en est-il en réalité ?

Je ne citerai comme exemple que le cas particulier de l'auto-route suisse venant de Lausanne, qui atteindra notre frontière en 1986, pour déboucher dans un cul-de-sac. Consultez les journaux suisses et la presse locale pour être convaincu ! Ou est donc cette coordination dont vous parlez ?

Si, comme vous le prétendez, toujours dans votre lettre du 21 octobre, les moyens d'engagement progressent de 11,2 p. 100, peut-on espérer, monsieur le ministre, que la route nationale 57 de la frontière suisse à l'autoroute A 36, sera enfin prise en compte, ainsi que la plate-forme douanière tant attendue de nos voisins helvètes ?

Tel est le vœu non seulement de nos voisins suisses, mais aussi des collectivités territoriales, et bien entendu des usagers.

La seconde partie de ma question concerne le contournement de certaines agglomérations qui pose des problèmes importants. Elu de Franche-Comté, je vous signale que les crédits affectés à cette région, par kilomètre de route nationale, ont été, au cours des dix dernières années, trois fois inférieurs à la moyenne nationale. Vous n'en êtes sans doute pas responsable, monsieur le ministre, mais un véritable rattrapage est nécessaire.

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

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

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, la situation défavorisée de la Franche-Comté dans la répartition des crédits routiers ne m'a pas échappé puisque, si ma mémoire est bonne, j'ai pratiquement triplé le montant de ces crédits. Vous me direz peut-être que je n'y avais pas grand mérite, puisque je ne parlais pas de très haut, mais il fallait bien commencer. Et en tout état de cause, quelque chose a été fait.

S'agissant de la route nationale 57, les crédits nécessaires, au titre de 1983, pour poursuivre l'amélioration de cette voie existent. Il s'agit notamment de l'engagement des acquisitions foncières pour le créneau à deux fois deux voies entre Mamirolle et l'hôpital du Gros-Bois, pour 200 000 francs, ainsi que de la poursuite des travaux de suppression du passage à niveau de Saône, pour 2,315 millions de francs de participation de l'Etat, auxquels s'ajoutent la participation de la région et du département. En outre, pour cette dernière opération, un crédit de 2,812 millions de francs est réservé au titre de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux, ce qui accroîtra fortement les crédits accordés à votre région.

Pour ce qui est des prévisions pour 1984, il est envisagé, dans le cadre du programme financé conjointement par l'Etat et la région, de terminer les travaux de suppression du passage à niveau de Saône et d'engager l'aménagement du carrefour du Trou-au-Loup.

Cet effort sera poursuivi au cours du IX<sup>e</sup> Plan dans le cadre du contrat Etat-région actuellement en cours de négociation. Par ailleurs, des opérations d'amélioration de la circulation à Pontarlier seront entreprises dans les prochaines années.

J'espère, monsieur le député, que ces indications répondent à votre attente.

**M. le président.** La parole est à M. Sprauer.

**M. Germain Sprauer.** Vous ne vous étonnez pas, monsieur le ministre, qu'étant un parlementaire de l'Est, je m'inquiète du sort réservé au T. G. V. Est devant relier Paris à Strasbourg et permettant des liaisons au-delà de nos frontières, et dont mon collègue M. Zeller a déjà parlé.

Le T. G. V. Paris—Lyon étant une réussite incontestable, nous demandons évidemment aussi pour l'Est une liaison à grande vitesse.

Si je m'en tiens à un récent article de M. Philippe Roume-guère, directeur de l'équipement de l'Est, des études très poussées ont été faites pour le T. G. V. Atlantique devant desservir l'Ouest et le Sud-Ouest, ainsi que pour le T. G. V. Nord.

La décision d'engager le T. G. V. Atlantique a été prise récemment. Quant au T. G. V. Est, les services de la S. N. C. F. et le Gouvernement n'ont pas l'air de lui accorder la moindre attention.

Pourtant, la liaison Paris—Strasbourg comporte un trafic très important. Du point de vue technique sa réalisation ne devrait pas présenter de difficultés importantes, sauf, sur une distance limitée, la traversée des Vosges qui donnerait lieu à un ralentissement. Sur la plus grande partie du trajet, la ligne existante offre des rayons en plan très élevés facilitant les grandes vitesses.

Ma question, monsieur le ministre, est la suivante : qu'en est-il des études sur le T. G. V. Est ? Pensez-vous donner satisfaction aux conseils régionaux du Grand Est qui viennent de créer une instance de concertation et réclament cette liaison ?

La liaison fluviale Rhin—Rhône, à laquelle nous tenons, ne semblant pas être le principal souci du Gouvernement, pouvons-nous au moins compter sur la réalisation de la liaison à très grande vitesse Paris—Est dans des délais raisonnables ? (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** En même temps qu'à votre question, monsieur le député, je répondrai à M. Zeller.

Je me réjouis que l'on demande et redemande du T. G. V. et qu'une véritable émulation se soit engagée à cet égard. Cela reflète le succès du T. G. V. Sud-Est, témoigne de l'intérêt porté par les populations des différentes régions de notre pays à cette belle réalisation et montre leur volonté d'en bénéficier.

Pour ce qui concerne le T. G. V. Atlantique, des études ont été engagées depuis de longues années. Nous en avons examiné les conclusions et nous en avons tiré le sentiment que cette réalisation était parfaitement adaptée et qu'elle permettrait de rééquilibrer dans une certaine mesure le territoire national en touchant une population de près de 10 millions d'habitants. Sa rentabilité, quoique plus faible que celle du T. G. V. Sud-Est reste cependant à un très haut niveau pour un investissement public. En outre, des retombées sont possibles pour l'ensemble du système de transport dans toutes ces régions.

Ces considérations ont conduit le Gouvernement à prendre, sous l'autorité du Président de la République, une décision positive. Mais, bien évidemment, le Gouvernement n'a nullement l'intention de s'en tenir à cette réalisation. C'est ainsi qu'en juillet 1982 j'ai, en son nom, pris contact avec mes collègues belge et allemand pour faire avancer l'idée d'un T. G. V. Nord.

Ce projet présente également un très grand intérêt parce qu'il concernerait une population extrêmement importante — plusieurs agglomérations dépassant le million d'habitants —, et donc sans aucun doute serait d'une très haute rentabilité. Il comporte au surplus une dimension internationale, puisque trois pays seraient concernés, et il serait, dans notre esprit, le premier élément de ce qui pourrait être un réseau ferroviaire européen à grande vitesse. D'ailleurs, j'ai déjà avancé cette idée dans le cadre des discussions qui se déroulent au niveau européen en vue de développer et d'améliorer les infrastructures de transport entre les différents pays de la Communauté.

Cela dit, le Gouvernement ne rejette pas l'idée d'un T. G. V. ni ne se désintéresse d'un tel projet. Mais je ne veux pas faire de démagogie, et il est bien évident qu'on ne peut pas tout entreprendre à la fois. Il faut trouver les moyens de financement nécessaires.

S'agissant du T. G. V. Est, il convient de prendre en compte les études déjà réalisées, l'intérêt qui est porté à ce projet et le niveau de rentabilité attendu. On ne peut cacher qu'une liaison rapide avec l'Est de la France, et avec Strasbourg en particulier, nécessite des études précises et la définition de moyens, voire des « rabattelements » vers la ligne nouvelle conduisant à une rentabilité satisfaisante. Mais il est évident qu'une telle liaison a toute sa place dans le réseau à grande vitesse que nous voulons constituer.

Notre pays serait bien placé pour réaliser un tel réseau dans la mesure où il est le plus avancé dans le domaine des trains à grande vitesse. De plus, nous n'avons pas à craindre la concurrence américaine ou japonaise, pas plus, d'ailleurs, que la concurrence allemande puisque nos voisins ne possèdent pas la technologie nécessaire. En revanche, nous avons d'ores et déjà indiqué que nous sommes naturellement disposés, si un projet européen voyait le jour, à une coopération industrielle qui ferait appel à nos réalisations comme à celles de nos partenaires.

Pour répondre plus précisément à votre question, monsieur le député, je puis vous dire que je compte examiner plus attentivement les dossiers dans la période qui vient. Je souhaite que l'on fasse le point des études réalisées et que l'on précise les données du problème afin de voir comment le projet pourrait s'insérer dans le schéma directeur d'infrastructures ferroviaires qui est prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs. Je pense, en agissant ainsi, rester sur le terrain du raisonnable.

Cela étant, nous sommes, avec le T. G. V., dans un domaine d'avenir et il est naturel que les grandes régions françaises souhaitent ne pas être défavorisées et ne pas voir la carte des transports déformée au point qu'elles se trouveraient en quelque sorte éloignées du reste du territoire national. Il est naturel que nous prenions en compte ces aspirations et que nous progressions dans le sens des réalisations souhaitées.

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

**M. Charles Miossec.** Monsieur le ministre, bien que parlementaire breton, je ne vous parlerai pas du T. G. V. Atlantique, mais de l'Airbus A 300.

Dans une question écrite en date du 2 mai 1983, j'ai appelé votre attention sur le fait que le transport aérien constitue également l'un des vecteurs de désenclavement d'une région telle que la Bretagne.

Les Bretons de la façade atlantique sont actuellement pénalisés par un prix du kilomètre aérien très supérieur à celui pratiqué ailleurs, par exemple sur la liaison Paris—Lyon, Paris—Marseille, Paris—Bordeaux. Je ne rappelle pas les chiffres ; ils ont déjà été cités par mon collègue M. Jagoret.

Il s'agit donc de mettre en œuvre de nouveaux moyens pour promouvoir la démocratisation du transport aérien et permettre à Air Inter ou à d'autres compagnies de jouer la carte du transport de masse.

Certaines mesures ont déjà eu un effet positif, notamment la mise en place des tarifs interrégionaux du réseau d'Air Inter, qui offrent des réductions tarifaires de l'ordre de 10 à 33 p. 100. Il importe à présent d'affecter sur ces lignes des appareils plus performants, qui permettraient un abaissement des coûts unitaires.

Dans votre réponse, vous indiquez à l'époque, monsieur le ministre, que l'Airbus A300 serait mis en service sur la ligne Paris—Brest dès 1984. Je souhaiterais donc avoir confirmation de la mise en service de cet appareil sur cette ligne, et connaître la date à compter de laquelle les passagers finistériens pourront en bénéficier.

L'arrivée d'un gros porteur du type Airbus A300 à Brest-Guipavas implique d'importants aménagements des infrastructures au sol : piste, aérogare, équipements de sécurité et d'atterrissage, moyens d'accès et de dégagements. Sur quels concours de l'Etat peuvent compter les collectivités — région, département, ville, chambre de commerce et d'industrie — et dans quels délais ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, je répondrai à M. Jagoret en même temps qu'à vous-même.

Nous sommes dans un domaine où il faut associer à la volonté de progrès et au désir de répondre aux intérêts des populations le souci d'une gestion sérieuse, attentive, qui prenne en compte les possibilités existantes.

Naturellement, et je le comprends, l'acuité avec laquelle on ressent le besoin de transport aérien est différente selon les régions et varie suivant l'éloignement. Il est des cas où le transport aérien pourrait presque constituer une dimension du droit au transport. Nous n'en sommes pas encore là, et la loi d'orientation sur les transports, je m'empresse de le préciser, n'a pas retenu cette hypothèse car elle dépasse les possibilités actuelles.

Il reste qu'une sensibilité existe et qu'il faut essayer de la satisfaire, dans les limites que j'ai indiquées, avec une volonté de rationalité et avec le souci de cerner les besoins réels et d'y répondre au mieux en recherchant d'ailleurs, quelquefois, les complémentarités nécessaires avec les autres modes de transport.

S'agissant de la desserte aérienne de la Bretagne, il faut veiller à faire les bonnes comparaisons. Le fait est qu'il n'y a pas de proportionnalité des tarifs à la distance en matière de transport aérien, contrairement à ce qui se passe pour le transport ferroviaire. Sa bonne économie est directement liée au potentiel de trafic. Il faut donc comparer des lignes, des distances et des fréquentations semblables. On ne constate plus alors les discriminations que vous avez évoquées au détriment de la Bretagne, ni pour le niveau des tarifs, ni pour leur évolution récente. Ainsi, de 1972 à 1983, les coefficients d'augmentation des tarifs de base d'Air Inter ont été de 2,82 sur Paris—Saint-Etienne, de 3,27 sur Paris—Clermont-Ferrand, de 2,99 sur Paris—Brest et de 3,22 sur Paris—Lorient.

Ajoutons que l'émiettement du trafic à destination de la Bretagne sur huit lignes, les villes desservies étant en moyenne distantes de soixante-cinq kilomètres, ne favorise pas les gains de productivité ni l'utilisation d'avions gros-porteurs très performants tel l'Airbus A320 — j'y reviendrai.

Il n'y a cependant pas, là non plus, de volonté de discrimination au détriment de la Bretagne.

Pour en revenir à votre question, je précise que la ligne Paris—Brest est desservie par Air Inter en Mercure et Caravelle 12 à raison de quatre services par jour et que la compagnie intérieure envisage, en effet, d'introduire l'Airbus sur l'un des quatre services quotidiens à partir d'avril 1985. L'arrivée de ce nouvel appareil suppose la réalisation préalable de travaux importants : agrandissement de l'aérogare, mise en place de moyens complémentaires, notamment de lutte contre l'incendie, renforcement et agrandissement du parking avions.

L'essentiel de ces travaux est normalement à la charge de la chambre de commerce et d'industrie, concessionnaire de l'aéroport. Cependant, je comprends que celle-ci, en raison de ses problèmes financiers, cherche d'autres partenaires. Des discussions sont en cours avec la région, le département et la ville. Pour sa part, l'Etat est disposé à participer au finance-

ment de certains des moyens complémentaires à mettre en place. Bien qu'il ne soit pas obligé de s'engager, je pense, compte tenu de l'importance de cette desserte et de ses caractéristiques particulières, qu'un effort de sa part est possible. Il prendra donc sa place dans les négociations.

J'ajoute que les lignes bretonnes d'Air Inter sont déficitaires et qu'elles bénéficient de ce fait d'une prérogative interne, la compagnie utilisant l'argent gagné sur ses lignes bénéficiaires pour assurer ses services déficitaires sans contribution de l'Etat.

Outre une amélioration possible des services d'Air Inter, l'Etat a la volonté de rechercher une meilleure complémentarité entre les différentes entreprises pour assurer une desserte de meilleure qualité. De ce point de vue, on peut citer les accords Air Inter—Brit'Air, ou même Air Inter—T. A. T., qui portent sur quatre-vingts tarifs, dont près de soixante concernent des escales bretonnes.

Ces précisions, j'en ai bien conscience, ne répondent pas à toutes vos préoccupations mais, je le répète, il convient, dans ce domaine comme dans les autres, de tenir compte des réalités. On ne peut pas tout faire à la fois. Pour améliorer les différents modes de transport, et notamment le transport aérien, il faut, avec Air Inter ou grâce à la complémentarité avec les petites compagnies, rechercher l'organisation la plus rationnelle, la plus efficace, éventuellement prévoir les rabattements qui permettent d'avoir le réseau le plus compétitif possible, et donc d'aboutir aux meilleures résultats sans imposer des charges financières qui seraient insupportables pour les collectivités.

Tenant compte des difficultés particulières de la desserte aérienne de la Bretagne, j'ai demandé qu'une réunion de travail soit organisée localement avant la fin de l'année sous l'égide du commissaire de la République de la région, avec la participation de tous les partenaires locaux intéressés et du directeur général de l'aviation civile, afin de rechercher des solutions adaptées qui, toutefois, ne pourront ignorer la réalité de l'économie du transport aérien.

C'est également dans ce cadre que pourra être précisée la manière dont l'Etat pourrait contribuer à la solution du problème de la desserte de Brest avec l'Airbus.

**M. le président.** Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Gérard Collomb.

**M. Gérard Collomb.** Monsieur le ministre, lors d'une question orale, le 14 mai 1982, j'ai eu l'occasion de vous exposer l'importance que revêt la construction de la ligne D du métro de Lyon, que ce soit dans le domaine des transports, notamment dans les relations domicile-travail, ou dans celui de la réhabilitation des grands ensembles de la région lyonnaise, en premier lieu les Minguettes, au sud, mais aussi la Duchère, au nord.

Vous avez bien voulu me répondre : premièrement, que la volonté du Gouvernement est d'aider les collectivités locales à donner un sens concret au droit au transport ; deuxièmement, que le Gouvernement, par le budget de 1982, a marqué nettement qu'il accorde une priorité dans ses orientations aux métros de province ; troisièmement, que la ligne D apparaît comme une nécessité évidente.

Cette volonté du Gouvernement en faveur des métros de province et votre appréciation très favorable sur la ligne D m'avaient entièrement rassuré. Or, actuellement, la situation est la suivante.

L'échéancier de cette ligne défini par le syndicat des transports de la région lyonnaise prévoit la mise en service du tronçon Vieux Lyon—gare de Vénissieux fin 1987 et celle du tronçon Vieux Lyon—Gorge de Loup fin 1988.

L'attribution, au cours du second semestre de 1982, d'une subvention de 200 millions de francs, pris sur le fonds spécial de grands travaux, a permis d'engager les travaux avec l'espoir que cet échéancier serait tenu. Le budget pour 1983 n'avait pas prévu de subvention en raison de la proximité de cette attribution. Mais le budget pour 1984 ne prévoit pour les métros de province que 117 millions de francs, dont 32 seulement pour celui de Lyon.

D'ores et déjà, la société constructrice du métro, la Semaly, annonce un retard prévisible de plusieurs mois, voire d'un an, sur l'échéancier prévu. Elle explique sa position par la nécessité, pour réaliser le tronçon Vieux Lyon—gare de Vénissieux, qui représente une dépense d'environ 2640 millions de francs hors taxes, de prévoir les autorisations de programme suivantes : ...

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

**M. Gérard Collomb.** ... 800 millions de francs en 1983 ; 800 millions de francs en 1984 ; 600 millions de francs en 1985 ; 440 millions de francs en 1986.

Or, actuellement, les autorisations de programme cumulées sur 1983 et 1984 se montent à 700 millions de francs environ, avec une subvention cumulée de 232 millions.

Cette subvention d'Etat est donc inférieure à celle qui serait nécessaire au respect du planning.

Si l'on devait en rester à ce chiffre, la construction de cette ligne de métro prendrait un retard certain.

Aussi, monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur ce problème. Peut-on compter sur une subvention du fonds spécial de grands travaux en 1984 pour combler ce retard prévisible ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Le projet de ligne D du métro de Lyon a bénéficié d'une dotation qui est la plus importante, en volume, de toutes les subventions accordées pour les opérations de transport urbain au titre de la première tranche du fonds spécial de grands travaux et qui représente, à elle seule, plus du quart de la dotation totale.

L'Etat a consenti à un effort, dans le cadre général de la priorité aux transports collectifs, qu'il est difficile de nier et qui soutient sans difficulté la comparaison avec tout ce qui a pu être fait précédemment.

Il va de soi que l'effort engagé doit être poursuivi. Je peux vous affirmer qu'il le sera. La troisième tranche du fonds spécial de grands travaux prévue pour 1984 constituera de ce point de vue un cadre approprié pour engager une phase nouvelle des travaux de la ligne D.

D'ores et déjà, 32 millions de francs sont prévus au budget de 1984 pour la poursuite des travaux sur le tronçon Saxe-Gambetta—Grange blanche et la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux comprend une dotation au titre des réévaluations des travaux engagés.

De façon générale, la construction d'un projet de la taille de la ligne D du métro de Lyon doit être envisagée de manière continue et progressive, pour que chacun des partenaires puisse dégager les moyens financiers nécessaires, qui sont, à vrai dire, considérables, et pour que les organismes techniques chargés de la réalisation du projet puissent tirer parti au mieux des crédits ouverts.

Cette démarche rigoureuse conduit, par exemple, à rechercher, dans le cas de la construction d'une ligne de métro, toutes les possibilités de mise en service partielles avant même que l'ensemble des travaux soit totalement achevé.

En ce qui concerne les travaux préliminaires sur la phase Grange blanche-Vénissieux, l'engagement de ceux-ci doit être relié à l'ouverture des subventions correspondantes selon les règles habituellement en vigueur.

Quant au deuxième tronçon, Vieux Lyon—Gorge de Loup, son financement interviendra à la suite de celui du premier tronçon, conformément à l'accord qui s'est réalisé sur ce point entre l'Etat et les élus de l'agglomération lyonnaise.

En conséquence, la volonté de l'Etat est bien de mener à son terme la construction de la ligne D du métro de Lyon dans des délais raisonnables. Si cette démarche est aujourd'hui permise grâce à la priorité accordée aux transports urbains, elle ne saurait, en revanche, conduire à brûler les étapes de façon illusoires.

Je souhaite que ces précisions mettent un terme aux rumeurs alarmistes qui se sont répandues et qui me semblent tout à fait déplacées.

**M. le président.** La parole est à M. André Bellon.

**M. André Bellon.** Monsieur le ministre, j'appellerai, pour ma part, votre attention sur le problème d'un tout petit train, qui porte le nom poétique de « train des Pignes » et qui relie Digne à Nice.

C'est un nom qui fait rêver car il évoque les vacances, mais il faut voir que ce train occupe un grand nombre d'emplois et toute une population. L'existence de ce train entretient une activité dans toutes les vallées traversées — à commencer par la vallée du Var et toutes les vallées qui mènent, d'un côté, jusqu'à Nice, et de l'autre, jusqu'à Digne — et pourrait soutenir le développement de la filière Bois dans le cadre actuellement fixé par le Gouvernement.

Depuis longtemps, dès avant 1981, mais particulièrement depuis quelques mois, des risques pèsent sur cette ligne.

C'est d'abord le maire de Nice, M. Médecin, qui a pris des décisions qui semblent porter atteinte à la survie de ce train.

C'est maintenant, comme le rapporte la presse de ce soir, le conseil général des Alpes-Maritimes qui vient de prendre des décisions qui lui sont défavorables.

Une solution me semble s'imposer, pour les vallées traversées comme pour les travailleurs de cette ligne, qui ne peuvent vivre et travailler avec une menace constante sur le maintien de leur emploi.

Je ne méconnais pas les efforts financiers qui ont été consentis depuis 1981 par l'Etat et par le ministère des transports, ainsi que par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Mais tous ces efforts doivent déboucher sur une solution viable et définitive, afin que l'on sache à quoi s'en tenir.

Malgré les incertitudes qui sont le fait des autres instances administratives et décentralisées, à commencer par le conseil général des Alpes-Maritimes et la mairie de Nice, pouvez-vous, monsieur le ministre, nous indiquer les grands axes d'une telle solution ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, je ne veux pas faire la genèse de toute cette affaire, qui agite beaucoup — et je le comprends — le Sud-Est de la France. Je souhaiterais que tous ceux qui s'y intéressent prennent le train (Sourires), ce qui résoudreait une bonne partie des problèmes. Je l'ai pris moi-même, et j'en connais les délices.

L'Etat et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont une position parfaitement claire dans cette question de l'exploitation des services ferroviaires Nice-Digne par le syndicat mixte Méditerranée-Alpes, concessionnaire de la ligne pour quatre-vingt-dix-neuf ans. Ils se sont déclarés favorables au maintien et au développement de ce service, auquel les usagers et les employés sont très attachés, et ils ont traduit cette volonté en proposant d'aider le Syma pour les investissements et le fonctionnement à un niveau de 92 millions de francs pour le IX<sup>e</sup> Plan, ce qui va très au-delà de leurs strictes obligations. J'ai confirmé ces engagements au président Palmero. Il n'y a donc aucune ambiguïté à cet égard.

Mais il faut que les choses suivent également du côté du département des Alpes-Maritimes et de la ville de Nice, et il vaut mieux mettre un terme à toutes les proclamations que j'ai entendues ici ou là. Elles sont parfaitement inutiles et nous font perdre du temps, d'autant qu'elles ne peuvent pas être suivies d'effets. Un engagement a été pris, une concession a été signée, et il n'est pas possible de la dénoncer de cette façon.

Il faut que chacune des collectivités, en particulier les deux collectivités dont vous avez parlé et auxquelles je viens de faire moi-même allusion, assument leurs responsabilités normalement, conformément aux engagements qu'elles ont pris en 1972. Le problème sera alors réglé.

Dans cet esprit, nous devrions pouvoir aboutir à une solution dans les semaines qui viennent, mais, je le répète, il faut que chacun fasse son devoir, que chacun prenne ses responsabilités et respecte les engagements pris. La région et l'Etat ont déjà largement respecté leurs engagements. J'attends des réponses précises et constructives des autres collectivités.

**M. le président.** La parole est à M. Bonrepaux.

**M. Augustin Bonrepaux.** Ma question concerne les liaisons transpyrénéennes.

Les grandes voies de communication, de dimension internationale, avec l'Espagne sont actuellement situées exclusivement dans les régions côtières, à l'Ouest, sur l'Atlantique, et à l'Est, sur la Méditerranée.

Les routes nationales qui franchissent les Pyrénées ne possèdent pas les caractéristiques suffisantes pour assurer le trafic convenable, si bien que la chaîne des Pyrénées constitue toujours, à l'heure actuelle, une barrière qui isole absolument les deux pays voisins.

Pourtant, une volonté locale se manifeste, sur les deux versants de cette chaîne, afin que la réalisation des axes essentiels aux échanges transpyrénéens soit rapidement entreprise.

La communauté de travail des régions pyrénéennes, qui s'est réunie à Bordeaux les 14 et 15 avril 1983, a en particulier défini des priorités qui ont reçu l'accord des régions françaises, de l'Andorre et des provinces espagnoles concernées.

Le conseil régional de Midi-Pyrénées, pour sa part, a retenu, dans son plan, la priorité d'aménagement de la R.N. 20 dans la perspective d'une liaison internationale Toulouse—Barcelone.

Il convient aussi de rappeler que M. le Président de la République a confirmé, le 28 septembre 1982, à Toulouse, la poursuite d'un effort spécifique d'aménagement de cette voie et l'étude du projet de tunnel routier du Puymorens afin de créer une voie directe avec la Catalogne.

Dans ces conditions, pouvez-vous, monsieur le ministre, m'indiquer quels sont les axes transpyrénéens dont l'aménagement est envisagé prochainement et qui permettraient d'assurer des relations internationales convenables ?

En particulier, au moment où l'Espagne termine le percement du tunnel de la Sierra del Cadi, qui devrait améliorer considérablement les liaisons entre Barcelone et la frontière, quels sont les travaux prévus sur la R.N. 20 entre Toulouse et Puigcerda, travaux dont la réalisation permettrait à l'axe Toulouse-Barcelone d'être correctement aménagé dans son ensemble et de constituer réellement une voie directe avec la Catalogne ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, outre les grandes liaisons autoroutières déjà en service de chaque côté des Pyrénées, les traversées pyrénéennes de la responsabilité de l'Etat font l'objet d'un effort régulier et progressif d'aménagement.

Ainsi, la route nationale 134 est en cours de modernisation au sud de Pau, dans le cadre d'un programme concerté avec la région Aquitaine en vue de rectifier les virages, de calibrer la chaussée et d'aménager des crèneaux de dépassement.

La route nationale 20, au sud de Toulouse, dont l'intérêt a été rappelé récemment par le Président de la République lors de son déplacement à Toulouse, a été entièrement renforcée jusqu'à la frontière espagnole. Elle fait actuellement l'objet d'importants aménagements visant, à terme, à la porter à deux fois deux voies jusqu'à Tarascon-sur-Ariège.

Dans ce cadre, la déviation de Pamiers a été mise en service récemment et le financement d'une première tranche de travaux de la déviation de Varilhès vient d'être mis en place. Cette action sera poursuivie en 1984 et durant le IX<sup>e</sup> Plan.

Vous me posez la question de la traversée des Pyrénées vers l'Espagne dans cette partie du massif.

Ce problème concerne les itinéraires routiers et, éventuellement, les liaisons ferroviaires. Il y a eu différentes études, assez anciennes, à cet égard.

Le Président de la République a déclaré, à Toulouse, qu'il fallait procéder à une réactualisation des études antérieures concernant ces liaisons. Cette réactualisation est engagée, car il s'agit de bien cerner les difficultés techniques et d'estimer le coût financier, afin de retenir le choix correspondant à la meilleure rationalité. En effet, les engagements financiers sont, dans ce domaine, considérables et nous ne pouvons pas négliger cet aspect des choses. Nous devons donc opérer un chiffrage précis, de façon à voir ce qu'il est possible de faire.

Il faut faire avancer, sérieusement et conformément à ce qui a été dit, cette réactualisation des études, qui servira de base à une discussion et à une décision.

**M. le président.** La parole est à M. Cassaing.

**M. Jean-Claude Cassaing.** Monsieur le ministre, le Limousin n'a pas d'autoroute, il n'aura pas de T.G.V. et le problème de son désenclavement reste toujours posé.

Or le schéma directeur des autoroutes et de leurs prolongements, tel qu'il a été publié dans la *Lettre de la D. A. T. A. R.* de juin 1983, laisse à l'écart la région du Limousin du réseau autoroutier.

Plus grave, il ne classe qu'un seul axe, la liaison Bourges-Limoges, comme « prolongement d'autoroute » relevant en troisième et dernière catégorie plusieurs axes importants, en particulier pour le département de la Corrèze.

D'après ce schéma, seule la section Vierzon-Limoges de la route nationale 20 serait considérée comme « prolongement d'autoroute » ; la section Limoges-Brive de la même nationale 20 serait classée dans la catégorie « autres grandes liaisons d'aménagement du territoire ».

Ma question, monsieur le ministre, sera double.

Est-il exact que les liaisons classées « autres grandes liaisons d'aménagement du territoire » ne sont, le plus souvent, que des routes à trois voies ?

S'il en était ainsi, comment expliquer que, sur la nationale 20, colonne vertébrale de la région Limousin, une discrimination se trouve établie, de fait, entre le tracé Vierzon-Limoges et le tracé Limoges-Brive—limite Sud de la région Limousin ?

Une telle différence, si elle était maintenue, serait en totale contradiction avec les engagements pris lors de la visite en Limousin de M. le Président de la République, les 3 et 4 mai 1982.

Le relevé de décisions établi après ce voyage stipulait expressément que la R.N. 20 serait mise à deux fois deux voies avant quinze ans entre Vierzon et la limite sud de la région Limousin.

Monsieur le ministre, constatant que le département de la Corrèze, sur lequel se trouve la liaison Limoges-Brive, n'a aucun axe classé en catégorie « prolongement d'autoroute », je vous demande quelles mesures vous comptez prendre pour corriger une situation aussi préjudiciable à l'avenir économique du Bas-Limousin. Dans son état actuel, ce premier schéma directeur publié par la D. A. T. A. R. ne peut que susciter dans mon département des réactions très vives.

Elu corrézien, je ne saurais trop insister, en terminant, sur la nécessité d'une liaison très rapide entre Brive et Limoges, en prolongement de la liaison Limoges-Paris, ainsi que sur la nécessité d'une liaison très rapide entre Brive et Tulle. Ces deux axes apparaissent, en effet, indispensables pour le développement du département de la Corrèze.

Votre réponse, monsieur le ministre, intéresse tous les élus de toutes les collectivités locales de notre région.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Je voudrais vous assurer, monsieur le député, de mon souci de respecter strictement les engagements pris par le Gouvernement et, à plus forte raison, ceux qui sont pris par le Président de la République.

En effet, s'il y a un département qui a été défavorisé sous les gouvernements précédents, les chiffres l'attestent, c'est bien celui de la Corrèze. Toutes les décisions que nous prenons et que nous avons commencé à mettre en œuvre tendent à combler progressivement ce retard.

La route nationale 20 a été classée au projet de schéma directeur comme prolongement d'autoroute entre Vierzon et Limoges ce qui répond aux vœux de la région de voir le Limousin correctement relié au réseau autoroutier, et comme grande liaison d'aménagement du territoire entre Vierzon et l'autoroute A 62, afin de confirmer son rôle de desserte et de désenclavement.

Je précise d'ailleurs que cette classification n'induit pas un type de réalisation *a priori*. Les caractéristiques des autoroutes et de leurs prolongements répondront tout simplement à la réalité des besoins du trafic. Cette méthode est meilleure que celle consistant à s'enfermer dans un cadre contraignant qui conduit soit à sous-estimer les besoins, soit, comme cela s'est déjà produit dans le cadre du financement et de la concession appliqués précédemment pour les autoroutes, à réaliser des voies surdimensionnées par rapport aux besoins réels.

Dans le cas qui vous préoccupe, la route nationale 20, compte tenu de son importance, sera aménagée à terme à deux fois deux voies, entre Vierzon et l'A 62, donc dans la traversée du département de la Corrèze, un effort financier important étant prévu au cours du IX<sup>e</sup> Plan conformément aux engagements qui ont été pris.

Par ailleurs, la route nationale 89 entre Brive et Tulle sera améliorée progressivement par la réalisation de rectifications et de crèneaux, de façon à constituer une liaison moderne et adaptée au trafic entre ces deux pôles importants du département.

Le département de la Corrèze est confronté à la nécessité de mener de front la réalisation de deux importantes déviations, celle de Brive et celle de Tulle. C'est pourquoi la participation du fonds spécial de grands travaux à leur financement s'est révélé d'un grand intérêt pour mener à un rythme soutenu les travaux de ces opérations. La Corrèze est ainsi un des départements qui ont le plus bénéficié de la mise en place du fonds spécial puisque les dotations dégagées en sa faveur au titre des deux premières tranches atteignent 89,9 millions de francs.

Pour 1984, la préparation du programme d'investissement dans le cadre du plan routier Massif central permet d'envisager favorablement la poursuite de ces deux opérations avec, notamment, le financement de la bretelle Saint-Adrian à Tulle et, par ailleurs, celui du pont sur la Corrèze à Brive.

Je pense vous avoir répondu de manière précise, monsieur le député.

**M. le président.** La parole est à M. Alaïze.

**M. Jean-Marie Alaïze.** Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur l'extension des tarifs sociaux de la S.N.C.F. et sur le schéma directeur des grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Pourtant, pour des raisons d'illustration autant que de volonté insistante de sensibilisation, de la présentation de la situation de l'Ardèche, je veux souligner à votre intention, la double attente des Ardéchois à l'égard de votre projet de budget.

Du point de vue du droit au transport, les Ardéchois sont les seuls Français métropolitains dont le territoire ne soit pas directement desservi par la S.N.C.F. ni par un autre de ses services de transport de voyageurs. Cela se traduit, notamment,

par l'impossibilité de bénéficier de tarifs sociaux : les personnes âgées, les étudiants et les familles sont, de ce fait, économiquement pénalisés.

Du point de vue de la desserte routière, toute la partie du département qui n'a pas d'accès direct aux grandes voies de la vallée du Rhône souffre de mauvaises communications. On peut même, sans exagération, parler d'enclavement.

Le projet du budget de votre ministère pour 1984 confirme les priorités retenues depuis deux ans. Il inaugure aussi les choix qui doivent s'inscrire de façon cohérente avec ceux du IX<sup>e</sup> Plan.

Ma question sera double :

Premièrement, quelles dispositions générales sont prévues pour faciliter la résolution de problèmes tarifaires, de façon à permettre, indépendamment d'une décision de réouverture de lignes ferrées au transport des voyageurs toujours à l'étude, l'extension des tarifs sociaux aux moyens de transport substitutifs de ceux de la S.N.C.F. ?

Deuxièmement, quelles dispositions ont été prévues pour répondre aux besoins de desserte, par le moyen de grandes liaisons d'aménagement du territoire, dans le cas de départements disposant d'une route nationale correspondant à l'esprit d'un tel classement ?

Je précise que la route nationale 102, qui traverse non seulement l'Ardèche mais encore le Massif central, fait l'objet d'une demande de classement en grande liaison d'aménagement du territoire, non seulement du député qui vous interroge, mais aussi du préfet de l'Ardèche, des services départementaux de l'équipement, du conseil régional et du préfet de la région Rhône-Alpes.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, je sais que l'Ardèche est un département qui ne bénéficie d'aucune desserte ferroviaire pour les voyageurs. C'est une situation anormale et je souhaite que, dans le cadre du processus, que j'évoquais tout à l'heure, du développement des transports régionaux, nous trouvions une solution à cette situation sur laquelle j'entends bien porter une attention particulière.

En ce qui concerne les tarifs sociaux, les difficultés sont liées aux problèmes généraux des transports départementaux et régionaux. Si, dans le domaine des transports urbains, on peut dire qu'une amélioration de la situation est intervenue, que des efforts très nets sont engagés, en matière de transports départementaux et régionaux, il faut vraiment changer les choses !

Nous avons défini — et cela s'est traduit dans le cadre du 9<sup>e</sup> Plan — les principes et les moyens de ce changement grâce à la procédure de conventionnement, grâce à la mise en place de schémas régionaux et départementaux organisant mieux les systèmes de transport, grâce aux transferts de ressources et aussi à la mise en place progressive d'une ressource nouvelle qui prendra d'abord la forme d'une aide à la modernisation du parc.

D'ores et déjà, je vous indique que, pour les services routiers se substituant aux services ferroviaires et qui sont inscrits dans le plan de transport régional, il est possible d'appliquer de plein droit les tarifs en vigueur. Mais cela ne suffit pas et je souhaite, dans le cadre que je viens d'évoquer, que l'on trouve une solution générale au problème.

S'agissant de la route nationale 102, comme vous l'avez rappelé, il existe une demande de la région Rhône-Alpes. Il convient de connaître les positions des différentes régions concernées et nous allons examiner le problème pour trouver une solution. Evidemment, je ne peux pas ici préjuger le résultat de cet examen. Au demeurant, cette route qui figure au plan routier Massif central n'est pas perdue de vue, puisqu'elle est l'occasion d'importants travaux d'élargissement tout le long de son parcours. Je pourrai éventuellement vous communiquer par écrit toutes précisions utiles.

**M. le président.** La parole est à M. Germon.

**M. Claude Germon.** Monsieur le ministre, ma question portera sur l'arrêt du T.G.V. Atlantique en gare de Massy-Palaiseau.

Vous savez que la gare de Massy-Palaiseau constitue un carrefour ferroviaire tout à fait exceptionnel : elle est desservie par deux R.E.R. — le B et le C — la Grande Ceinture, et quarante-cinq gares peuvent être rejointes en moins de trente minutes, plus la quasi-totalité des gares parisiennes.

En outre, Massy-Palaiseau est le seul point de la région parisienne relié par fer aux deux aéroports de Roissy et d'Orly.

Les voyageurs arrivant de l'ouest et du sud-ouest, en transit fer—fer ou en transit fer—air, ou même se rendant seulement à la Défense, auraient tout intérêt à trouver sur place l'interconnexion avec le R.E.R., plutôt que de se retrouver, non sans difficultés, dans le cul-de-sac de la gare Montparnasse.

En outre, ce site est un carrefour autoroutier également exceptionnel : on s'en rend compte quand on arrive de Paris, du nord, du nord-est, par l'A 6 ou la C 6, quand on arrive de l'ouest depuis le pont de Sèvres par la F 18, par l'A 10 du sud-ouest, par l'A 6 du sud-est. Toutes ces autoroutes sont reliées entre elles au niveau de Palaiseau par l'A 87 par un échangeur qui permet de créer un flux de circulation vers la gare, dont l'accès, on le voit bien, est facile.

Les études montrent que, dans l'hypothèse d'un arrêt aux deux gares de Montparnasse et de Massy-Palaiseau, ce serait trois millions de voyageurs par an environ qui prendraient le T.G.V. à Massy-Palaiseau, soulageant ainsi la voirie parisienne, dont notre collègue M. Gantier signalait tout à l'heure la saturation.

En même temps, les villes nouvelles, Evry et Saint-Quentin, seraient à quinze minutes de ce moyen rapide de transport que constitue le T.G.V. Quant à la cité scientifique, qui, sur quelques kilomètres carrés, regroupe 60 p. 100 des grandes écoles françaises et 40 p. 100 de la recherche scientifique, elle serait à proximité immédiate du T.G.V.

Enfin — et ce sera le dernier argument que j'exposerai, mais il y en a bien d'autres s'agissant de ce dossier extrêmement important — j'en viens aux relations internationales.

Le jour où vous voudrez aller de Bordeaux à Bruxelles ou à Cologne, vous faudra-t-il rouler à 300 kilomètres à l'heure jusqu'à la gare Montparnasse pour faire ensuite le parcours du combattant dans la capitale afin de vous rendre à une autre gare ? Des liaisons internationales ne doivent-elles pas être envisagées, certaines d'entre elles contournant Paris et comprenant des arrêts autour de la capitale, avec des navettes rapides pour relier le centre ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, l'idée de créer une gare T.G.V. à Massy-Palaiseau résulte en effet des conditions favorables dont bénéficie ce site bien desservi par la route et le fer, situé au croisement de deux lignes ferrées et dans un environnement industriel et scientifique très actif, avec des possibilités foncières remarquables.

Si tous les T.G.V. s'y arrêtaient, on éviterait à près de 15 p. 100 des voyageurs utilisant ce train à partir ou à destination de toute la partie sud de la région parisienne de venir encombrer la gare Montparnasse. En réalité, cette opération serait une véritable opération d'aménagement. Elle mérite donc, à ce titre, une étude approfondie associant l'Etat, la S.N.C.F. et les collectivités territoriales concernées, en particulier le conseil régional.

Sans attendre l'achèvement de cette étude que je vais demander au préfet de région d'entreprendre, j'ai fait prendre toutes les dispositions conservatoires au niveau de l'enquête d'utilité publique et du projet pour rendre possible cette réalisation le moment venu.

Pour ma part, monsieur le député, je tiens à vous dire que j'y suis en principe favorable, à condition que toutes les précautions soient prises pour une bonne insertion du projet dont il s'agit dans l'environnement.

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

La parole est à M. Sprauer.

**M. Germain Sprauer.** Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question sur les liaisons routières du nord de l'Alsace.

Vous connaissez l'importance que revêtent pour notre région les liaisons Nord—Sud. Elles ont été considérablement améliorées par la mise à quatre voies de la R.N. 83 Strasbourg—Colmar, englobant un tronçon autoroutier, le contournement de Sélestat, ainsi que par la mise à quatre voies de la R.N. 222 Colmar—Mulhouse et par la liaison avec l'autoroute A 35.

Au nord, le département du Bas-Rhin a racheté le péage entre Strasbourg et l'échangeur nord de Brumath à la société concessionnaire. La mise à quatre voies du raccordement de Haguenau à l'autoroute a été terminée récemment avec un financement départemental.

Reste le contournement de Haguenau. Il semble que vos services soient d'accord pour approuver l'avant-projet. Certains terrains ont déjà été acquis avec des crédits qui nous ont été accordés avant 1981.

Voire accord définitif, monsieur le ministre, permettrait de demander la déclaration d'utilité publique et nous souhaitons évidemment une inscription au IX<sup>e</sup> Plan.

Pour ce qui est de la route industrielle, appelée aussi C.D. 300, qui relie Strasbourg à la frontière du Palatinat, elle a été réalisée entièrement aux frais du département. Cette route doit faire l'objet d'un renforcement qui est préprogrammé, l'Etat se réservant la maîtrise d'ouvrage.

En outre, deux échangeurs doivent être réalisés à la hauteur du C.D. 29 et du C.D. 63. Ces deux opérations sont particulièrement urgentes pour des raisons de sécurité. Leur inscription au IX<sup>e</sup> Plan est indispensable.

Quant au doublement du C.D. 300, qui devait également être réalisé par l'Etat, pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, quelle échéance vous prévoyez pour sa réalisation ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, la liaison Strasbourg—Lauterbourg par l'actuel C.D. 300 doit faire l'objet d'un aménagement à deux fois deux voies en route expresse permettant d'assurer une desserte moderne de l'Allemagne à partir du contexte alsacien nord-sud.

Une fois que seront réalisés, par l'Etat, la région et le département concernés, les derniers aménagements — renforcement de chaussée, élargissement, création d'échangeurs — cette route sera classée dans le réseau routier national.

Cette liaison, qui ne figurait pas dans le schéma directeur de 1971, devra vraisemblablement figurer dans le schéma directeur des autoroutes définitif en tant que grande liaison d'aménagement du territoire. Il m'est difficile, aujourd'hui, de vous fixer des échéances précises. Mais j'ai, en tout cas, indiqué très clairement les orientations qui sont celles de mon ministère.

J'ajoute que, s'agissant des autres voies dont vous avez parlé, celles qui concernent particulièrement la région — et nous en avons parlé tout à l'heure à propos de Saint-Dié — je souhaite être en mesure de vous donner très rapidement par écrit toutes les précisions que vous souhaitez.

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

**M. Pierre-Bernard Cousté.** Monsieur le ministre, on a peu parlé dans cette discussion, de la liaison Rhin-Rhône. Cependant, je ne peux oublier que je suis le président de la commission Rhin-Rhône pour la région Rhône-Alpes et j'espère que mes questions, de caractère budgétaire, recevront une réponse immédiate.

Le conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône — j'ai attendu de très nombreux mois, presque dix, pour le savoir — serait « prochainement » complété, comme me l'a précisé M. Mauroy. Vous serez peut-être plus précis que M. le Premier ministre. Bien sûr, votre réponse retiendra toute mon attention.

Par ailleurs, ce sont quinze millions de francs de crédits qui sont prévus pour les acquisitions de terrains dites d'opportunité sur la liaison Saône-Rhin. Or la situation est devenue très difficile, parce qu'on ne connaît pas avec certitude — et cela concerne les collectivités publiques aussi bien que les particuliers propriétaires des terrains — la date des opérations de transfert. Cela est capital ! Non seulement les crédits sont insuffisants, mais il n'y a pas de certitude. J'aimerais avoir une réponse sur ce point précis.

Quant aux 13 millions de francs de crédits prévus au titre de la dérivation du pont de Mâcon, une enquête d'utilité publique est en cours depuis le 10 septembre. Elle donne d'ailleurs lieu à des interprétations contradictoires.

Pouvez-vous nous donner l'assurance que l'échéance prévue, c'est-à-dire 1986, sera respectée ?

Enfin, dans la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux qui vient d'être votée par notre Assemblée, figurent en principe 75 millions de francs pour l'ouverture des premiers chantiers de la liaison Saône-Rhin à Niffer. C'est un premier pas qu'il faut souligner. Mais ne pourrions-nous pas avoir des précisions quant à l'échéancier et surtout connaître le maître d'ouvrage : sera-ce la Compagnie générale du Rhône, comme le prévoit la loi de 1980, ou l'Etat, par l'intermédiaire des services de la navigation ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, je voudrais vous remercier de me donner acte des initiatives et des décisions prises par le Gouvernement dans le domaine des voies navigables, en particulier pour ce qui concerne le projet de liaison Rhin-Rhône.

Naturellement, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, je ne suis pas en mesure de faire des promesses que je ne pourrais tenir. Cette réalisation ne peut être envisagée dans la durée d'un plan. Mais ce qui est clair, c'est que nous avons décidé d'avancer. Je pense que, avec ce qui figure déjà dans le projet de budget de 1984, et qui n'est pas négligeable, nous aurons prochainement l'occasion de définir les opérations ultérieures, en particulier celles qui concernent la prolongation côté Saône. Pour celle-ci, un aménagement de la vallée sera nécessaire. C'est ce qui est d'ailleurs d'ores et déjà prévu.

S'agissant de la maîtrise d'ouvrage, elle revient naturellement, conformément à la loi, si je ne m'abuse, à la Compagnie nationale du Rhône. Vous avez d'ailleurs pu observer que la décision a été prise d'élargir les compétences de cet outil de qualité dont nous disposons et que nous n'avons pas voulu voir disparaître. Ainsi, me semble-t-il, l'ensemble des opérations envisagées sur le plan national sera facilité.

Vous m'avez interrogé au sujet des acquisitions de terrains, acquisitions d'opportunité prévues par la loi. Comme vous, monsieur le député, je suis préoccupé par certaines situations locales. Aussi, à ma demande, le Premier ministre a-t-il précisé que le Gouvernement était prêt à examiner les cas de remboursements les plus urgents et à prendre, si nécessaire, en fonction de cela, des décisions particulières.

Pour ce qui est de la dérivation de Mâcon, permettez-moi de faire appel à votre concours ! Du côté de l'Etat, l'engagement est parfaitement clair : nous avons prévu 23 millions de francs de crédits pour 1984, et nous sommes prêts à tenir les délais. Malheureusement, il semble qu'au sein du conseil général de l'Ain il y ait une majorité qui ne veut rien entendre ; elle nous fait des difficultés. Comme cette majorité est composée, je pense, de vos amis, vous allez sans doute intervenir de manière efficace pour lever les difficultés, de manière que nous puissions tenir les délais.

**M. Michel Sapin.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Goulet.

**M. Daniel Goulet.** Monsieur le ministre, l'ouest de la France manque de moyens de communication rapides, en particulier d'un axe Nord-Sud.

L'axe Calais-Bayonne, dont vous connaissez le tracé, par Rouen, Alençon, Le Mans, Niort et Bordeaux, répond très exactement à ce besoin. De plus, il présente l'avantage de correspondre à une nécessité européenne. En effet, les perspectives d'un élargissement de la Communauté économique européenne renforcent tout son intérêt. Il est aisé de constater le déséquilibre existant en Europe au niveau des grandes voies de communication Nord-Sud.

La majorité du trafic avec l'Espagne et, bien sûr, le Portugal, passe naturellement par Bayonne, à cause de la situation géographique même de la péninsule ibérique. Il convient, en effet, de bien voir que celle-ci se situe non seulement au sud mais à l'ouest de l'Europe. Des aménagements, parfois relativement importants, ont déjà été réalisés sur cet axe qui n'est donc pas à créer à partir de rien. L'association de promotion de l'axe — je la préside — a déposé des demandes auprès des instances européennes, en particulier du Parlement européen, pour faire reconnaître son rôle d'axe européen. L'accueil reçu a été positif, à la suite de la conclusion d'un avis adopté par la commission des transports les 13 et 14 juillet 1982.

Puisque vous aurez l'avantage de présider l'année prochaine le conseil des ministres des transports de la Communauté, je souhaite savoir si votre ministère envisage de demander une aide spécifique à la Communauté afin d'accélérer les travaux d'aménagement de cet axe.

S'agissant de l'axe Calais-Bayonne, d'autre part, pouvons-nous connaître le montant des crédits qui lui seront affectés en 1984 ? Deux secteurs apparaissent en effet comme particulièrement prioritaires : le contournement de Rouen, avec les aménagements vers Neufchâtel-en-Bray, Bois-Guillaume et Roquemont, et la section Le Mans-Alençon, avec la déviation d'Alençon. Quel échéancier peut-on envisager pour la réalisation des travaux prévus ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, l'intérêt de l'axe Calais-Bayonne n'a pas échappé au Gouvernement : en 1983, au total, 107 millions de francs de crédits d'Etat ont été consacrés à l'aménagement de cet axe — dont 43,5 millions au titre de la première tranche du fonds spécial de grands travaux et 25 millions au titre de la deuxième tranche du fonds.

Cette dotation permet naturellement de poursuivre les opérations entreprises. Parmi les plus importantes, on peut citer le raccordement de l'A 10 à l'Ouest de Saintes, la réalisation de la rocade périphérique de Bordeaux et, au titre du programme concerté Etat-région, la déviation de Boulogne, de Neufchâtel-en-Bray, d'Alençon et de Saumur, ainsi que la voie nouvelle de Bois-Guillaume à Rocquencourt et la voie à l'est de Rouen. Je vais m'efforcer, je vous l'assure, de poursuivre l'effort en 1984, bien entendu, dans la limite des ressources budgétaires dont je dispose.

Pour ce qui est des financements européens, il me semble encore trop tôt pour répondre. Le débat est engagé et, vous devez le savoir, il est assez complexe. A l'évidence, nous devons définir d'abord les critères de financement des opérations, ensuite les montants et les modalités de ce financement. Nous nous heurtons là aux difficultés du budget de la Communauté : ce dernier est en discussion, pas spécialement pour les transports, mais d'une manière générale.

Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'une question à laquelle je suis attentif. La France apporte une contribution positive mais, étant donné l'état du dossier, il n'est pas possible de fournir d'ores et déjà une réponse précise. Toutefois nous ne négligerons aucune possibilité de faire avancer la construction européenne sur ce plan privilégié de la réalisation des infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires.

**M. le président.** La parole est à M. Vuillaume.

**M. Roland Vuillaume.** Monsieur le ministre, je vous ai parlé à plusieurs reprises de la liaison Paris-Berne par le T.G.V. Je n'y reviendrai pas ce soir car je pense que vous ne disposez pas d'autres éléments à me donner — jusqu'à présent, je n'ai jamais eu satisfaction !

Cependant, conformément aux engagements de vos prédécesseurs, et vous les avez confirmés, le T.G.V. s'arrêtera prochainement, au mois de janvier prochain, à proximité de la frontière suisse, sur la ligne Paris-Lausanne. Progrès considérables, certes, mais que de lacunes à combler, en revanche, en ce qui concerne l'accueil, par exemple, ou les liaisons secondaires par route et par fer !

Conscientes de la nécessité d'améliorer le sort des voyageurs empruntant le T.G.V., les collectivités territoriales sont prêtes à aménager des structures d'accueil et à assurer l'acheminement des voyageurs par route jusqu'à leur destination. Monsieur le ministre, dans quelle mesure l'Etat participera-t-il à ces aménagements qui, eux aussi, font partie du « droit au transport » dont vous parlez fréquemment ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, je ne dispose pas des éléments précis pour répondre à votre question qui entre parfaitement, je vous le précise, dans la démarche du Gouvernement. Celui-ci s'efforce de donner progressivement vie au droit au transport.

A mon sens, le problème que vous avez soulevé pourrait trouver naturellement son cadre de discussion avec l'élaboration et la mise au point d'un schéma régional de transport, compte tenu de toutes les possibilités qui en découlent, qu'il s'agisse des accords entre la région et la S.N.C.F. ou des contributions possibles de l'Etat sous forme indéterminée. Il faut donc examiner ce dossier en détail, en liaison avec la région.

Je suis très ouvert à cette étude et favorable à la recherche de réponses positives aux problèmes que vous avez posés.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Masson.

**M. Jean-Louis Masson.** Monsieur le ministre, je suis intervenu à plusieurs reprises, depuis 1978, par le biais des questions orales ou écrites, et lors des débats budgétaires, afin de souligner l'intérêt d'une liaison à grande vitesse entre Paris, Reims, Verdun et Metz.

Initialement, ma position était relativement isolée dans la région Lorraine. Certes, en 1980, le conseil général de la Moselle a adopté à l'unanimité la motion que j'avais déposée : toutefois, au cours de l'élaboration des options régionales du VIII<sup>e</sup> Plan, le conseil régional de Lorraine a, lui, différé sa décision, après une intervention négative d'un autre élu de Metz.

Heureusement, depuis lors, les choses ont considérablement évolué. La création des trains à grande vitesse fait partie des nouvelles priorités décidées par le Gouvernement. En outre, localement, en Alsace, une association vient d'être créée pour promouvoir le projet de T.G.V. Paris-Eat — de nombreux parlementaires ou élus locaux adhèrent soit à cette association soit à celle que j'ai créée avec le même dessein en Lorraine depuis plusieurs années.

La construction d'une première section de cette ligne à grande vitesse Paris—Reims—Verdun—Metz doit donc devenir une priorité nationale, et cela pour trois raisons.

D'abord, actuellement, aucun transport ferroviaire de voyageurs ne relie Paris, Reims, Verdun et Metz, alors que ces trois dernières villes sont manifestement sur un même axe radial par rapport à Paris.

Ensuite, la situation géographique de la ville de Metz rend possible la réalisation d'embranchements de lignes à grande vitesse à destination de Thionville et de Luxembourg au Nord, de Sarrebruck et de Francfort au Nord-Est, de Strasbourg et de Munich à l'Est et de Nancy au Sud.

Enfin, cette solution a été l'objet d'études succinctes. Les principaux critères techniques et économiques qui en ont résulté conduisent à envisager la réalisation d'une gare d'éclatement au sud de Metz, à hauteur de Montigny. Sur ce point, je tiens à le souligner, les élus alsaciens, dans le cadre de leur association, ont abouti à une conclusion strictement identique.

Monsieur le ministre, ne vous serait-il pas possible, premièrement, de faire effectuer par la S.N.C.F. des études de rentabilité d'un tel projet ? Deuxièmement, d'étudier les possibilités de concertation avec les pays européens voisins potentiellement intéressés, l'Allemagne ou le Luxembourg ? Troisièmement, enfin, de prendre en compte le caractère prioritaire de la section Paris—Reims—Verdun—Metz car il n'existe pour le moment aucune ligne de voyageurs reliant ces trois villes ?

En ce qui concerne ce dernier point, je souhaite notamment savoir s'il ne serait pas possible de définir le tracé dans le détail afin de réserver dès à présent l'emprise foncière nécessaire à la réalisation de la ligne et à la construction de sa gare d'éclatement ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, s'agissant de l'intérêt fondamental de la liaison par T.G.V. avec l'est de la France, pardonnez-moi mais je vous renvoie aux réponses que j'ai déjà fournies à d'autres intervenants.

Je crois avoir souligné à plusieurs reprises que le Gouvernement est parfaitement conscient de l'intérêt de cette liaison. Il faut, c'est vrai, préciser et reprendre les éléments des études entreprises pour les faire progresser et aboutir à des décisions. C'est dans ce cadre, je pense, qu'il conviendra de rechercher le meilleur axe central pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse avec l'est de la France — nous devons penser également à ses prolongements au-delà de nos frontières.

Il faut trouver la solution la plus économique, étant entendu que, comme pour le T.G.V. Sud-Est, il est possible de songer à des décrochements afin de pouvoir desservir les grandes villes situées à distance raisonnable de l'axe central.

Il convient donc de définir le meilleur axe et, si j'avais un souhait à formuler, je demanderais d'éviter le renouvellement des erreurs commises avec la voie autoroutière. A cet égard, j'ai cru vous entendre dire, monsieur Masson, que les élus s'étaient mis d'accord sur le tracé ? Je n'ai pas très bien compris de quels élus il s'agissait... Quoi qu'il en soit, cela me paraît, s'agissant de tout le secteur, une vision un peu optimiste !

**M. Jean-Louis Masson.** Je ne parlais pas de tous les élus, mais d'élus !

**M. Adrien Zeller.** Les élus attendent les résultats de vos études, monsieur le ministre.

**M. Jean-Louis Masson.** Exactement !

**M. le ministre des transports.** Monsieur Masson, vous confirmez mes appréhensions !

Les élus devraient essayer de se mettre d'accord, étant entendu qu'une étude objective devra apporter des réponses concernant la rentabilité et la rationalité d'un tel projet. D'ailleurs, il ne faut pas perdre de vue l'amélioration du réseau classique. Vous avez parlé d'un secteur où des améliorations de la desserte ferroviaire sont nécessaires : pour y être passé quelquefois, je m'en suis rendu compte personnellement ! Là aussi, on devrait pouvoir, avec la région Champagne-Ardenne en particulier, mais peut-être aussi avec la région Lorraine, réfléchir à des dessertes régionales et à un schéma cohérent permettant de mieux relier les différentes localités — parfois des villes importantes.

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

La parole est à M. Gourmelon.

**M. Joseph Gourmelon.** Monsieur le ministre, le Parlement a adopté, à la fin de 1982, la loi d'orientation des transports intérieurs qui affirme la priorité des transports collectifs urbains par rapport aux moyens individuels de déplacement, dans l'intérêt même de la collectivité, en termes économiques et sociaux.

L'Etat incite donc à la mise en œuvre de cette priorité au travers des contrats de développement. Les crédits de votre ministère pour 1984 marquent un effort accru au profit de ces contrats, à concurrence de 250 millions de francs.

Cette politique contractuelle intéresse les collectivités qui ont elles-mêmes choisi de développer leur système de transport collectif, l'Etat prenant en charge sur trois ans une partie des besoins de financement.

Mais, au-delà de cette période de trois ans, qui correspond à la durée du contrat, comment l'Etat entend-il poursuivre sa politique d'incitation ?

Dans certains cas, des avenants à des contrats de développement ont pu être passés pour un an ou deux. Pourriez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, suivant quels critères et selon quelles orientations les collectivités locales peuvent vous proposer de poursuivre votre politique d'incitation et d'accompagnement de leur effort ?

Quelle est donc la philosophie actuelle des contrats de développement ? Existe-t-il une différence avec ceux de la période précédant la décentralisation ?

Dans quelles conditions, au-delà d'une période de trois ans, ces contrats peuvent-ils être prorogés ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, les modifications apportées par le Gouvernement ont permis d'élargir les conditions de conclusion et le cadre de ces contrats de développement. Les modifications ont d'ailleurs été soumises à l'approbation du Parlement.

Mais le Gouvernement a supprimé certaines clauses restrictives relatives à la politique salariale ou à la gestion des réseaux. En outre il a, disons, libéralisé les possibilités d'utilisation des crédits, de sorte que les collectivités locales aient plus de souplesse. Enfin, il s'est doté de moyens financiers accrus pour pouvoir répondre aux demandes des collectivités locales.

Cela dit, ces contrats sont signés en principe pour une durée de trois ans, avec la possibilité de conclure des avenants pour une durée supplémentaire de deux ans. Les avenants doivent être motivés par des améliorations nouvelles apportées par les collectivités concernées à la politique de développement des transports collectifs sous ses différentes formes, qu'il s'agisse d'améliorations quantitatives ou qualitatives, d'objectifs de croissance de l'offre, de la fréquentation ou des dessertes.

Voilà donc quel est le cadre général auquel ces contrats de développement se limitent. Eventuellement, pour une même collectivité, ils peuvent intervenir à plusieurs reprises, en fonction de propositions concrètes ou d'objectifs concrets justifiant la conclusion d'un contrat supplémentaire. Toutes les possibilités de discussion sont ouvertes.

Mais il y a des limites à cette procédure : ne l'oublions pas, nous sommes dans un domaine où existent d'autres possibilités de financement, en particulier une ressource précise, affectée, le versement-transport. Ce dernier assure des financements continus, bien définis, aux collectivités intéressées. D'ailleurs, ce versement peut évoluer en fonction des caractéristiques de chaque réseau, bien entendu dans les limites fixées.

J'ai accepté de réfléchir également sur un certain nombre d'idées qui ont été avancées, visant notamment à impliquer dans le versement-transport ce que nous avons appelé certains « bénéficiaires réels » de ce type de versement : je pense aux centres commerciaux ou à d'autres collectivités ou organismes qui, jusqu'à présent, ne sont pas concernés. Je sais que les autorités organisatrices de transports urbains ont avancé récemment d'autres idées.

Il faut étudier tout cela car si on fait le compte de tous les moyens disponibles, nous pouvons faire progresser, partout, les services de transport qui sont à la disposition des populations.

**M. le président.** La parole est à M. François Patriat.

**M. François Patriat.** Monsieur le ministre, notre collègue Jean-François Hory, retenu de façon imprévue pour quelques jours dans son département, m'a demandé de vous adresser sa question relative à la construction du réseau national routier dans la collectivité territoriale de Mayotte.

Les rigueurs de la conjoncture budgétaire pèsent de façon lourde sur les programmes de réalisation d'infrastructures routières dans les départements et territoires d'outre-mer. Ce poids y est d'autant plus lourd que les collectivités locales n'ont que très peu de moyens financiers pour relayer l'action de l'Etat.

Il en va ainsi à Mayotte où la décision prise en 1978 de classer 93 kilomètres de routes dans le réseau national n'a pas été suivie par les engagements financiers correspondants. En réalité, les crédits délégués depuis cette date ne correspondent même pas à la charge financière de l'entretien normal des routes existantes.

Pour ce qui concerne en particulier la R.N. 3, entièrement à créer, et qui doit desservir tous les villages de la côte Sud-Est de l'île, le rythme des travaux est sans aucun rapport avec la réalité des besoins. Il s'ensuit que toute cette partie de l'île de Mayotte est coupée de tous les centres d'activités pendant la saison des pluies, soit environ cinq mois par an, et très difficilement accessible pendant la saison sèche.

En 1982, le conseil général avait accepté, en considérant l'acuité des besoins, de financer de façon provisoire les travaux sur les passages les plus délicats de la piste actuelle. N'ayant reçu aucune assurance de l'Etat quant au remboursement des sommes ainsi engagées, l'assemblée de la collectivité n'a pu poursuivre cette intervention qui aurait été préjudiciable à la réalisation minimum de ses propres travaux routiers, en raison de la faiblesse de ses ressources.

On aboutit ainsi à ce paradoxe que l'on est à Mayotte relativement mieux desservi par le réseau de la collectivité que par le réseau national.

Il importe donc de savoir quelles sont les perspectives d'accroissement des dotations de l'Etat pour le réseau routier national à Mayotte et en particulier pour la route nationale 3.

Il serait également utile que vous puissiez préciser si vous envisagez de rembourser à la collectivité territoriale les sommes qu'elle a engagées en 1982 à la place de l'Etat.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, au vu des chiffres que j'ai sous les yeux, on peut constater que le Gouvernement n'a pas non plus oublié Mayotte dans la répartition des crédits routiers. On peut en effet observer que pour 1981, 1982 et 1983, un total de 12 millions de francs en autorisation de programme a été dégagé à cet effet, soit un montant plus de dix fois supérieur à celui qui avait été consenti au cours des quatre années précédentes, je veux dire de 1977 à 1980. On ne peut donc pas prétendre que l'île de Mayotte a été oubliée.

Pour 1983, les 4 millions de francs qui ont été distribués correspondent à l'enveloppe prévue en début d'année, laquelle n'a subi aucune diminution ce qui, vous l'avez observé, n'est pas le cas partout ailleurs. Pour 1984, il sera nécessaire en effet de poursuivre l'aménagement de la route nationale 3, engagé en 1981, afin d'assurer la mise hors d'eau de cette route. C'est ce que nous nous proposons de faire.

**M. le président.** La parole est à M. Malgras.

**M. Robert Malgras.** Monsieur le ministre, le rapport Grégoire a montré fort judicieusement l'importance du maintien et du développement du transport par voie d'eau ainsi que ses avantages pour la collectivité nationale.

Sur l'axe à grand gabarit de la Moselle canalisée, ce rapport a chiffré le coût des travaux qui n'avaient pas été réalisés par manque de crédits à 200 millions de francs. Il s'agit essentiellement de la protection des berges. A cet effet, le IX<sup>e</sup> Plan prévoit le déblocage d'un crédit de 50 millions de francs, soit 10 millions par an.

Je ne néglige pas l'effort envisagé mais, compte tenu de l'urgence, il apparaît d'autant plus insuffisant que les berges du bras mort de la Moselle entre Mézières-lès-Metz et Bousse, notamment, nécessitent également des travaux importants pour être stabilisées et pour que soit arrêtée cette lente érosion des terres agricoles.

Pensez-vous, monsieur le ministre, à la suite de l'étude confiée à M. Lerebourg, mobiliser des concours plus importants sur ce dossier et accélérer ainsi les travaux indispensables ?

Par ailleurs, les dernières inondations catastrophiques que notre région lorraine a subies ont montré la nécessité, en dehors de l'aspect strictement économique, de réaliser des travaux de protection en particulier à Sierck-les-Bains. Pouvez-vous nous informer sur vos éventuels projets ?

Enfin, je voudrais connaître votre position sur la proposition du rapport Grégoire qui demande la mise à l'enfoncement à trois mètres de la Moselle entre Neuves-Maisons et Apach. Comptez-vous pouvoir inscrire ce projet dans un prochain fonds spécial de grands travaux ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, vos propos soulignent l'importance des besoins pour ce qui concerne les voies navigables. Croyez bien que le Gouvernement s'efforce d'y faire face en prenant en compte, je ne vous l'apprends pas, les contraintes qui, de différents côtés, pèsent sur sa démarche.

En Lorraine, pour la restauration des canaux Freycinet, un crédit de 200 millions de francs serait en effet nécessaire ; le coût de l'aménagement de la Meurthe entre Frouard et Dombasle peut être estimé à 600 millions ; l'Etat financera l'an prochain la part qui lui revient dans les acquisitions foncières ; enfin, les travaux de parachèvement de la Moselle atteignent un coût de 200 millions de francs. Cela représente donc des montants considérables.

Le ministère des transports est prêt à réaliser au cours du IX<sup>e</sup> Plan certains de ces travaux. Cela suppose que nous engageons une discussion avec les responsables régionaux de manière à définir ensemble une tranche du IX<sup>e</sup> Plan, ainsi que les modalités de financement correspondant à un niveau qui prenne en compte les besoins, mais qui reste — je dois le dire, c'est mon devoir — raisonnable et supportable tant par l'Etat que par les régions. Je suis tout à fait disposé à une telle discussion et je souhaite qu'elle s'ouvre très rapidement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Proveux.

**M. Jean Proveux.** Monsieur le ministre, la décision récente de M. le Président de la République de réaliser le T.G.V. Ouest-Atlantique est très importante pour les régions concernées et, je tiens à le dire, elle est excellente.

Elle est importante d'abord parce qu'elle correspond à un besoin. La saturation des axes existants, Paris—Orléans—Tours et Paris—Chartres—Le Mans, ne permet plus, en effet, d'améliorer les dessertes existantes ou de réaliser des gains de temps : une ligne nouvelle s'impose.

Elle est importante aussi parce qu'elle représente des investissements considérables dont les secteurs des travaux publics et du matériel ferroviaire ont besoin ; elle est importante, enfin et surtout, parce qu'elle permet à notre pays de conserver une avance technologique dans le domaine des transports ferroviaires afin de conquérir des marchés importants qui s'ouvrent dans le monde entier.

Nous avons donc, monsieur le ministre, la volonté de faire avancer ce projet mais, ce faisant — et ce sera le sens de mes questions — nous souhaitons que le dossier du T.G.V. soit exemplaire.

Etes-vous d'accord pour considérer que ce dossier, par ses implications dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de l'agriculture, nécessitera une concertation avec les autres ministères concernés ?

Pouvez-vous, comme le souhaite la commission de la production et des échanges, nous apporter quelques précisions sur le financement de cette réalisation ? Serez-vous en mesure de maintenir la qualité de la desserte des gares des lignes existantes ? Envisagez-vous des plans locaux de rabattement des transports collectifs ferroviaires ou routiers sur les nouvelles gares du T.G.V. ? Quelles mesures compensatoires prévoyez-vous pour les agriculteurs concernés ?

Enfin comment comptez-vous présenter et négocier les grands problèmes d'environnement posés par cette infrastructure nouvelle : sorties de Paris, contournement du Mans et de l'agglomération tourangelaise, passage du vignoble de Vouvray, franchissement des grands cours d'eau — la Loire et le Cher — évacuation des déblais.

Je vous prie de m'excuser, monsieur le ministre, du trop grand nombre de ces questions qui nécessiteraient probablement un débat plus long, mais je pense que c'est une façon de l'engager ce soir.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur Proveux, la grande majorité des questions que vous posez ont été abordées, dès le mois d'avril 1982, par la commission Rudeau que j'avais mise en place et qui était chargée d'évaluer l'intérêt du projet et les problèmes qu'il pouvait entraîner.

Elles ont ensuite fait l'objet de conclusions détaillées de la part de la commission d'enquête d'utilité publique dans son rapport de juillet 1983, conclusions accompagnées de propositions très pertinentes, en règle générale.

Enfin, la procédure classique d'instruction mixte à l'échelon central, associant l'ensemble des départements ministériels, directement ou indirectement concernés, est en cours. Il va de soi qu'au cours de ce processus nous avons été et nous serons très ouverts à l'examen de toutes les questions et de toutes les suggestions, de sorte que cette réalisation se fasse dans les meilleures conditions.

Quels que soient les problèmes particuliers que vous évoquez, nous pourrions y trouver réponse au stade de l'avant-projet détaillé. Ces questions ont été répertoriées, examinées à plusieurs reprises déjà, et c'est à partir de la décision qui a été prise et au cours de la phase dans laquelle nous sommes engagés qu'il va être possible d'apporter des réponses précises. J'ajoute que cet avant-projet détaillé sera mis au point dans le courant de 1984 et fera l'objet, lui aussi, d'une approbation préalable de mon ministère.

Ainsi sommes-nous particulièrement attentifs à ce que la réalisation du T.G.V. Atlantique, dont la rentabilité économique et sociale est indéniable, se traduise par un minimum de nuisances et prenne en compte non seulement les problèmes d'environnement mais également les problèmes touchant l'agriculture, qu'il s'agisse du rétablissement des voies, des opérations de remembrement ou de l'écoulement des eaux, enfin tous problèmes qui peuvent se poser dans le cadre d'une telle réalisation, et croyez bien qu'étant amateur de bon vin, je n'oublierai pas le vignoble de Vouvray !

Le financement de l'opération, vous le savez, va être réalisé d'abord par une contribution publique, et c'est là une innovation utile et positive. Dans le même temps, et pour la part qui reste à la charge de l'entreprise, nous aurons le souci de définir des conditions d'emprunt et de remboursement qui ne compromettent pas le redressement financier, nécessaire et progressif, de la S.N.C.F. et qu'en particulier la charge financière ne pèse pas sur la phase qui précédera l'exploitation, les études réalisées laissant espérer après la mise en service un compte d'exploitation rapidement positif.

Enfin, la desserte T.G.V., en libérant à terme les voies classiques, devrait permettre le développement des services ferroviaires d'intérêt régional en y incluant les dessertes de rabattement. J'ai eu l'occasion à plusieurs reprises de dire qu'il ne fallait pas que le T.G.V. trace sa voie dans un désert ferroviaire mais, au contraire, qu'il s'insère dans un réseau cohérent.

Il faudra par conséquent veiller à ce que toutes les régions traversées bénéficient de cette réalisation nouvelle grâce à l'amélioration des différents services qui leur sont nécessaires.

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

**M. Alain Richard.** Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger brièvement sur l'état de trois grands dossiers de transports concernant la région Ile-de-France.

Après la mise au point du IX<sup>e</sup> Plan, j'aimerais connaître, si possible, vos prévisions quant aux dates de mise en service des principaux ouvrages aujourd'hui lancés et qui auront l'impact le plus important quant à la capacité de transport : la prolongation des lignes 5 et 7 du métro, la prolongation de la ligne R.E.R. de Cergy, l'ouverture de la nouvelle ligne du R.E.R. Montmorency-Invalides, la correspondance entre les lignes de R.E.R. B et C ainsi que l'interconnexion Châtelet-gare de Lyon.

Ensuite je voudrais que vous informiez l'Assemblée de vos choix en ce qui concerne le remodelage du réseau d'autoroutes et de voies rapides de l'Ile-de-France. S'il est sage de mettre hors service un certain nombre de projets dépassés par l'évolution de la géographie régionale ou devenus manifestement inévitables, je pense que cette démarche ne peut s'appuyer que sur un accord entre les deux autorités qui financent, l'Etat et la région. Pouvons-nous considérer aujourd'hui que cet accord est réalisé quant au nouveau schéma routier et quant au partage du financement de ces ouvrages pour les prochaines années ?

Enfin, je vous rappelle l'intérêt que présente la mise au point de nouvelles technologies de transport adaptées aux liaisons de banlieue à banlieue, devant l'évolution récente de l'urbanisme et des activités économiques en Ile-de-France.

Pouvez-vous nous dire quelles sont les actions de recherche en cours dans ce but ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Dans l'état actuel des prévisions et des réalisations en cours, nous considérons que les mises en service devraient intervenir, pour la ligne n° 5, au début de 1985, pour la ligne n° 7, au sud, au début de 1985, et au nord, à la moitié de 1986, pour la ligne Montmorency-Invalides, au début de 1987, pour la gare Saint-Michel, au début de 1985, et pour la ligne Cergy-Puiseux, 1985, étant entendu que, pour l'instant, il n'est pas envisagé de la prolonger au-delà. Enfin, l'interconnexion Châtelet-Gare de Lyon n'a pas encore été engagée ; elle ne figure pas dans le calendrier des réalisations prioritaires retenu en accord avec la région.

S'agissant du schéma routier, ou tout au moins des révisions intervenues à ce titre, notamment la suppression de 280 kilomètres de projets d'autoroutes et de voies routières rapides dans la région Ile-de-France, qui vient d'être décidée, cela s'est fait en accord avec le conseil régional. Je me suis d'ailleurs réjoui de cet accord qui a permis d'aboutir à une conclusion positive et qui va aller, j'en suis persuadé, au-delà des préoccupations et des désirs d'un grand nombre d'habitants de la région parisienne. Pour ce qui est des clés de financement des futures réalisations, cela fait partie des discussions qui sont en cours en vue d'élaborer le contrat de Plan et dont j'ai parlé tout à l'heure.

En ce qui concerne les recherches sur les technologies nouvelles de transport terrestre, notamment pour les liaisons de banlieue à banlieue qui doivent, en effet, constituer une priorité au point de vue des réalisations dans l'avenir, je pourrais en citer deux : en premier lieu, le tramway, avec les études entreprises pour créer une liaison en rocade dans la banlieue Nord de Paris, et, en second lieu, le train Aramis qui pourrait être utilisé dans la Petite Ceinture, au Sud de Paris et pour lequel je souhaite que nous parvenions rapidement à un accord avec la région pour mettre en place les éléments d'expérimentation nécessaires avant la réalisation proprement dite.

**M. le président.** La parole est à M. Sapln.

**M. Michel Sapln.** Monsieur le ministre, en mai 1982, le Président de la République se rendait en Limousin. A Limoges, il déclarait, à propos du désenclavement routier et des travaux de mise à deux fois deux voies de la route nationale 20 entre Vierzon et Limoges : « Si l'on s'en tenait aux crédits accordés ces dernières années, cette mise à deux fois deux voies ne serait pas envisageable avant vingt-cinq ou trente ans, ce qui n'est pas tolérable ; même l'échéance de quinze ans paraît déjà bien éloignée. C'est pourquoi une accélération notable de ce programme a été décidée, et je suis en mesure de vous préciser que 50 p. 100 de ces travaux devront être achevés avant 1988, fin du IX<sup>e</sup> Plan, dont l'ensemble des déviations urbaines au nord de Limoges. »

Monsieur le ministre, cette accélération des travaux représente un effort supplémentaire de l'Etat de l'ordre de 60 millions de francs par an. Dès l'exercice de 1983, la promesse a été tenue et des travaux considérables ont été entrepris, en particulier la déviation d'Argenton-sur-Creuse qui sera achevée en 1984. Cependant, la réalisation définitive, avant la fin de 1988, de l'ensemble du programme fixé par le Président de la République nécessite le maintien d'un effort soutenu.

J'aurais aimé savoir : quels seront, en 1984, les crédits accordés au programme de désenclavement et, tout particulièrement, à l'aménagement de la route nationale 20 au nord de Limoges ; quel est le calendrier prévu pour mener à bien les travaux à l'échéance fixée ; quels seront les rôles et les efforts respectifs du fonds spécial de grands travaux et de l'Etat dans le cadre de ce programme.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, je ne reviendrai pas sur mon souci — que j'ai rappelé tout à l'heure — de voir tenus, en fonction, naturellement, des contraintes générales, les engagements qui ont été pris concernant ces réalisations.

Pour ce qui concerne la route nationale 20, l'objectif fixé consiste effectivement à réaliser, avant quinze ans, son aménagement complet à deux fois deux voies, entre Vierzon et la limite sud de la région Limousin et à mettre à deux fois deux voies plus de la moitié de l'itinéraire entre Vierzon et la limite sud du Limousin, avant la fin du IX<sup>e</sup> Plan.

Dès 1983 dans la région Centre, cet engagement a été scrupuleusement respecté puisque l'Etat a consacré près de 27 millions de francs à la route nationale 20, cet effort étant accompagné d'une participation de 20 millions de la région Centre dans le cadre du contrat Etat-région. Ces crédits ont permis de réaliser la quasi-totalité des travaux de la déviation à deux voies d'Argenton-sur-Creuse et d'engager les premiers travaux de l'échangeur entre les routes nationales 20 et 76 à Vierzon.

Je tiens également à souligner que les études de mise au point du projet de déviation de Châteauroux sont en cours.

En 1984, cet effort sera poursuivi activement. En effet, l'Etat envisage de consacrer près de 40 millions à l'aménagement de cet itinéraire et une participation de la région Centre s'ajoutera — dans le cadre du contrat IX<sup>e</sup> Plan en cours de négociation — aux dotations de l'Etat, ce qui permettra d'accélérer la réalisation du programme relatif à la route nationale 20. Ces crédits devraient permettre d'achever la première phase, à deux voies, de la déviation d'Argenton-sur-Creuse, de poursuivre les travaux de l'échangeur de Vierzon et de lancer la déviation de Vatan et le doublement de la déviation d'Argenton-sur-Creuse.

Il est également prévu de renforcer, dès l'année prochaine, la route nationale 143 sur une longueur de vingt-deux kilomètres entre Châteauroux et Buzançais, étant entendu qu'à cette occasion seront réalisés parallèlement les travaux d'investissements nécessaires. Je pense qu'ainsi nous pourrions poursuivre correctement dans le sens des engagements pris.

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

**M. Alex Raymond.** Monsieur le ministre, ma question concerne la voie de dégagement ouest de Toulouse, qui a remplacé le projet de « pénétrante-ouest » dont il a été question entre 1965 et 1970.

En 1974, le ministre de l'équipement de l'époque me répondait, ici même, que l'avant-projet sommaire de cette opération était prêt et serait — disait-il — approuvé avant fin 1974. Ces propos figurent au *Journal officiel* du 17 novembre 1974, page 6564.

Les deux minutes dont je dispose ne me permettent pas de rappeler toutes les correspondances relatives à cette affaire. Sachez cependant, monsieur le ministre, que nous en sommes au troisième renouvellement de la déclaration d'utilité publique pour cette opération. Les collectivités locales et l'E.P.R. ont respecté leurs engagements.

L'Etat a également doté cette programmation de crédits substantiels. Votre cabinet me l'a d'ailleurs confirmé le 12 janvier 1982, et, en avril 1983, M. le directeur régional de l'équipement m'informait qu'en première phase, le commencement des travaux débuterait en 1984, alors que l'administration m'écrivait, le 3 mars 1980, que la première phase pourrait être mise en service en 1984.

Je rappelle brièvement que cette réalisation concerne le dégagement de Toulouse vers le Gers et les Landes. Elle intéresse la desserte de zones industrielles, de villes nouvelles, des usines de l'Aérospatiale et de Dassault, du service régional des mines qui reçoit des centaines de camions chaque jour. Elle a une incidence des plus importantes sur la desserte de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et des activités aéroportuaires qui y sont rattachées.

Nous atteindrons, dans quelques semaines, la fin de 1983 et rien n'apparaît à l'horizon ! Pouvez-vous en conséquence, monsieur le ministre, me dire si en 1984 — et à quelle époque de l'année — débuteront enfin les travaux d'une opération décidée il y a quinze ans ? Je précise d'ailleurs que les utilisateurs se contenteraient fort bien, dans un premier temps, d'une déviation à deux voies seulement en attendant la route à deux fois deux voies prévue dans le projet.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, chacun peut le constater, les manquements que vous avez évoqués ne peuvent être imputés à ce gouvernement.

Le coût de la voie de dégagement ouest de Toulouse, prévue entre la rocade ouest et la voie rapide de Colomiers, est actuellement estimé à 294 millions dont 55 p. 100 seront à la charge de l'Etat. La déclaration d'utilité publique a été prise en janvier 1978 et prorogée en 1982. A ce jour un peu plus de 41 millions de francs, dont 23 provenaient de l'Etat, ont été consacrés au financement des études et des acquisitions foncières.

En 1984, il est envisagé de poursuivre les études, de terminer les acquisitions foncières et d'entreprendre les travaux préliminaires ainsi que la réalisation d'un ouvrage d'art sur une première tranche de travaux constituée par la déviation de Saint-Martin-du-Touch pour un montant de 32 millions de francs dont 17 millions à la charge de l'Etat. Nous entrerons donc l'année prochaine dans la voie de la réalisation. Il restera ensuite à aller jusqu'au bout.

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

La parole est à M. Miossec.

**M. Charles Miossec.** Monsieur le ministre, je veux vous parler une nouvelle fois du plan routier breton. En effet, ce grand projet volontariste semble devenir au fil des ans, une contrainte de plus en plus insupportable. C'est pourtant, pour la Bretagne, la condition essentielle de son développement futur, car il doit lui permettre de s'ouvrir davantage aux autres régions et aux marchés de la Communauté européenne.

Certes, le plan routier breton est en voie d'achèvement. En cette fin d'année 1983, environ 75 p. 100 des 1115 kilomètres de routes inscrites au plan auront été aménagés. Mais nous répétons cela depuis de nombreuses années sans voir pour autant la fin des travaux.

Monsieur le ministre, au poste qui est le vôtre, vous représentez l'Etat, je dirais même la continuité de l'Etat car, que je sache, vous avez assumé le choix de vos prédécesseurs, mieux, vous l'avez fait vôtre. Vous vous êtes donc engagé à mener ce plan à son terme. Aujourd'hui, il faut conclure. Vous savez bien que ce sont précisément ces 25 p. 100 restants qui seront les plus difficiles à réaliser, car ils vont poser le plus de problèmes. On ne mesurera l'efficacité de cette infrastructure que lorsqu'elle sera achevée.

J'aurai l'occasion de revenir très prochainement sur ce point en posant une question orale sur les difficultés rencontrées par les transporteurs en ce qui concerne la concurrence étrangère, le temps de conduite, l'attribution de licence, etc., mais je m'en tiendrai ce soir strictement au plan routier.

Pour ce qui est de son financement, l'Etat doit redéfinir clairement les règles du jeu et, dans le cadre de la décentralisation, rétablir la confiance à l'égard de la région. Le montant de l'enveloppe des autorisations de programme consenties par l'Etat doit être clairement fixé pour 1984.

Par ailleurs, il faut que le déblocage des crédits de paiement soit conforme aux engagements pris par l'Etat et qu'il n'y ait pas, comme cela fut le cas en 1982, d'amputation des crédits.

En ce qui concerne le calendrier des opérations, je vous demande, monsieur le ministre, puisque c'est vous, et non pas la région, qui programmez et arrêtez les dotations, de fixer une date pour l'achèvement du plan. Nous comptons en effet sur la continuité de l'Etat.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, il est incontestable que la mise en œuvre de ce plan routier breton a déjà beaucoup amélioré l'importance et la qualité des voies routières dans l'ensemble de la Bretagne. De ce point de vue, le Gouvernement s'est en effet situé dans la continuité en décidant de poursuivre, conformément aux engagements pris, l'effort entrepris. Nous essayons non seulement de tenir nos propres promesses, mais également certaines promesses de nos prédécesseurs. Vous voyez que nous ne manquons pas d'ambition !

Malgré un contexte difficile, les engagements pris en 1982 ont été scrupuleusement respectés et l'enveloppe consacrée au plan routier breton en 1983 devrait se situer au même niveau qu'en 1982.

Pour ce qui est de 1984, je peux vous indiquer que l'Etat est décidé à poursuivre la réalisation de ses engagements à un niveau élevé. Il importe cependant, dans le même temps, de conclure — ainsi que cela se fait pour l'ensemble des régions — un contrat de plan entre l'Etat et la région afin de compléter les dispositifs et l'apport propre de l'Etat qui entendent certaines réalisations et qui en prend d'autres totalement en charge. Il sera ainsi possible de disposer du meilleur niveau d'engagement pour faire face aux besoins dans les meilleures conditions.

La négociation de ce contrat de Plan est engagée et, à ma connaissance, elle évolue favorablement. Je ne peux donc pas vous donner aujourd'hui les chiffres pour 1984 puisque nous en débattons. Je pense cependant que nous parviendrons à des conclusions qui devraient, non pas répondre à toutes les attentes — cela n'est malheureusement pas possible — mais, en tout cas,

permettre de poursuivre la réalisation du plan routier breton avec des engagements situés à un niveau tout à fait satisfaisant.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Masson.

**M. Jean-Louis Masson.** Monsieur le ministre, l'article L. 233-58 du code des communes prévoit que, dans un district, une commune, une communauté urbaine dont la population est supérieure à 30 000 habitants, un versement transport peut être institué pour financer des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics.

Cette disposition est particulièrement utile, car elle permet de donner une priorité aux transports collectifs, tout en évitant de grever les budgets des collectivités locales qui prennent en charge le déficit des régions ou des sociétés de transports urbains. Il s'avère, cependant, qu'en matière de desserte des zones rurales par les transports collectifs, on rencontre des problèmes encore plus complexes et qu'il n'y a aucune ressource fiscale possible en l'état actuel des choses. Compte tenu de la faible densité de la population en zone rurale, les collectivités locales qui souhaitent maintenir un service public minimal doivent, en effet, assumer un déficit proportionnellement beaucoup plus élevé.

La législation actuelle est donc quelque peu injuste car elle défavorise les transports collectifs en zone rurale et, par conséquent, leurs usagers.

Par ailleurs, la loi introduit une distorsion dans la concurrence entre les entreprises. En effet, entre deux entreprises identiques, situées à quelques centaines de mètres l'une de l'autre, mais de part et d'autre d'une limite communale, il peut y avoir un écart de 2 p. 100 sur le volume des charges salariales, si l'une est assujettie au versement transport et l'autre pas.

Pour favoriser le maintien des transports publics en zone rurale, pour ne pas pénaliser leurs usagers, qui doivent souvent payer leurs billets à un coût prohibitif, et pour éviter des distorsions de concurrence entre les différentes entreprises, ne serait-il pas opportun que les conseillers généraux puissent créer des fonds départementaux d'aide aux transports publics collectifs en zones rurales et péri-urbaines ? Ces fonds pourraient être alimentés par une cotisation décidée par chaque conseil général et variant de zéro à un pour cent du montant des salaires versés par les entreprises situées dans les zones concernées.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, laissez-moi d'abord vous dire que je me félicite de votre intervention. En effet, le Gouvernement a récemment soumis au Parlement — qui l'a adopté — un projet d'abaissement du seuil des versements transport qui se situait auparavant au niveau de 100 000 habitants et que nous avons descendu à 30 000 habitants. Je ne me souviens pas exactement de la manière dont ont voté les groupes, mais je suis très heureux que vous approuviez notre démarche. Voilà donc au moins une action positive à mettre au compte du Gouvernement et de la majorité.

**M. Jean-Louis Masson.** Là n'est pas le problème !

**M. le ministre des transports.** Vous posez donc la question de l'extension de ces versements transport aux zones rurales.

En la matière il y a un problème bien réel que j'ai déjà évoqué tout à l'heure. Il est en effet indéniable que la situation en matière de transports départementaux ou ruraux n'est pas satisfaisante. Les services sont disparates, souvent mal organisés et ils ne disposent pas de moyens de financement suffisants et stables. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a eu le souci de définir des principes et des moyens qui permettent de remédier à cette situation. Je les ai résumés.

Il s'agit d'abord de la mise au point de schémas régionaux ou départementaux de transport dont je pense qu'ils devraient permettre d'obtenir une meilleure organisation des transports ruraux ou départementaux et une meilleure rationalité en intégrant les différents services. Il y a en effet juxtaposition de transports scolaires, de transports réguliers, voire de transports d'entreprise. Pourquoi ne pas rassembler ces différents transports et chercher à établir une carte rationnelle afin d'éviter les doubles emplois ou l'utilisation insuffisante du potentiel de cars ? Cela permettrait certainement aux entreprises de fonctionner dans de meilleures conditions et l'on pourrait, grâce à un schéma soigneusement défini, obtenir de biens meilleurs résultats sans dépenser davantage.

Il s'agit ensuite, pour compléter ce dispositif, de la mise en place du conventionnement, nécessaire pour que l'autorité départementale ou régionale puisse conclure un contrat avec l'exécutif.

tant, qu'il s'agisse de la S. N. C. F. au plan des transports ferroviaires, ou des organisations privées ou publiques de transports routiers qui organiseront ces différentes dessertes.

En ce qui concerne la question des ressources, il faut d'abord rappeler qu'en vertu de la loi de décentralisation le transfert de compétences sera accompagné d'un transfert des ressources en matière de transports scolaires et de transports ferroviaires régionaux. Elles seront donc mises à la disposition des régions ou des départements pour les services conventionnés.

Quant à la question plus précise que vous avez posée, celle d'une ressource permanente et affectée, comparable au versement transport, il ne me paraît pas possible de transposer les mêmes modalités que celles retenues en matière de transports urbains. Compte tenu, en effet, de la faible densité des entreprises en zone rurale, nous n'obtiendrions que des ressources très limitées et tout à fait insuffisantes. Par ailleurs, il serait injuste, en raison des difficultés actuelles, d'ajouter aux charges des entreprises situées en zone rurale, d'autant qu'elles jouent un rôle essentiel du point de vue de l'activité et de l'emploi.

C'est pourquoi nous avons cherché d'autres solutions. C'est ainsi que le projet de loi de Plan prévoit que devra être mise en place au début du IX<sup>e</sup> Plan — c'est une première modalité — une aide à la modernisation du parc de cars, qui pourrait déjà constituer un apport aux entreprises de transport et permettre d'abaisser la moyenne d'âge de ces véhicules, qui est trop élevée.

Le projet de loi de Plan prévoit en outre que cette aide pourra, au cours du Plan, être transformée en une ressource permanente dont il importe de définir la provenance. De ce point de vue les choix restent à faire, les modalités restent à définir. Elles ne peuvent pas être du même type que le versement-transport mais je pense qu'il y a toutes sortes de solutions.

**M. Adrien Zeller.** Une fraction de la taxe sur les produits pétroliers ?

**M. le ministre des transports.** Voilà une possibilité. Il y en a d'autres.

**M. Alain Chénard,** rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports intérieurs. M. Zeller est pour une augmentation de l'essence !

**M. le ministre des transports.** Nous écouterons toutes les suggestions et nous veillerons à retenir les choix qui sont les mieux adaptés.

Vous voyez que le Gouvernement a bien conscience de ce problème. Il a d'ailleurs déjà avancé dans la recherche d'une définition des moyens qui permettront de parvenir à une amélioration du système de transports départementaux et ruraux, qui est tout à fait nécessaire.

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

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

#### ETAT B

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

- Titre III : 253 311 853 francs ;
- Titre IV : 6 984 570 401 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 : 8 799 882 000 francs ;
- Crédits de paiement : 3 472 937 000 francs. »

#### TITRE VI. — SUPPLÉMENTS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉS PAR L'ÉTAT

- Autorisations de programme : 1 311 346 000 francs ;
- Crédits de paiement : 396 028 000 francs. »

#### ETAT D

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1985.

#### TITRE III. — TRANSPORTS INTÉRIEURS

« Chapitre 35-42. — Routes. — Entretien et fonctionnement : 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.)

**M. le président.** Sur le titre IV de l'état B, M. Fèvre a présenté un amendement n° 29 ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 500 millions de francs. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre, je tiens tout d'abord à vous remercier d'avoir rappelé que la S. N. C. F. avait l'un des meilleurs réseaux ferrés du monde et d'avoir ainsi rendu hommage, malgré certaines réserves, aux gouvernements qui vous ont précédé.

**M. Michel Sapin.** Le réseau date de la fin du XIX<sup>e</sup> !

**M. Charles Fèvre.** Il s'est amélioré depuis. Vous n'êtes pas au courant, monsieur Sapin.

Puisque M. Sapin veut un exemple précis et récent, je prendrai celui de l'indemnité compensatrice versée par l'Etat à la R. A. T. P. que M. le ministre des transports s'est félicité d'avoir réduit. S'il a pu obtenir ce résultat, c'est tout simplement parce que nous avons réalisé depuis vingt ans d'importants investissements en matériel, en électronique et en prolongations de lignes, qui ont accru le nombre des usagers et, par conséquent, augmenté les recettes.

L'objet de l'amendement n° 29 est de réduire les crédits relatifs au concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S. N. C. F. de 500 millions.

**M. Michel Sapin.** C'est tout ?

**M. Charles Fèvre.** Pourquoi cet amendement ? Parce que en ce qui concerne la subvention de la S. N. C. F. on est toujours dans le flou : est-elle de 32 ou de 38 milliards de francs ? Je ne le sais toujours pas, malgré les questions précises que je vous ai posées lors de mon intervention. Si vous m'aviez répondu j'aurais retiré mon amendement. Tel n'étant pas le cas, je le maintiens. M. Chadeau, président de la S. N. C. F., a dit le 4 octobre devant toute la presse réunie que le déficit résiduel pour 1984 serait de 6 milliards de francs. La première question que je vous pose est donc : quel est le montant exact de cette subvention ?

Deuxième question : comment a été calculé le montant de 3,5 milliards de francs du concours à l'assainissement financier de la S. N. C. F. ? S'il a été calculé sur le déficit résiduel de 1983, « prévisible » — dit M. Chadeau — pourquoi 3,5 milliards sur 8 milliards ?

Cette question est d'autant plus importante qu'il faut d'abord éviter le flou, ensuite préserver les finances publiques dont vous êtes comptable au nom de la solidarité gouvernementale, en tant que ministre des transports, enfin freiner la S. N. C. F. dans son action de baisse des prix — j'allais dire de dumping — et l'inciter à une bonne gestion.

A ce propos, je citerai un exemple précis dont M. le ministre a sans doute eu connaissance mais que je voudrais donner à l'Assemblée car il me paraît significatif.

A la suite du congrès de la fédération nationale des transports routiers, vous avez dit, monsieur le ministre, que la S. N. C. F. ne faisait pas de dumping sur ses prix. Or, d'après une lettre datée du 25 octobre — je ne donnerai pas le nom de l'entreprise — pour un lot de 24 tonnes de détergents, départ de Reims en direction de Nantes, le minimum de la tarification routière obligatoire était de 202 francs hors taxe, la tonne. La S. N. C. F., pour le même transport, plus la manutention et le camionnage, c'est-à-dire de porte à porte, donc dans des conditions comparables au transport routier, proposait 169 francs, soit 16,25 p. 100 de moins que le prix de la tarification obligatoire routière. De plus — écoutez bien mes chers collègues car le reste vaut son pesant d'or — la S. N. C. F.

offrait le retour gratuit des palettes alors que le routier le faisait à ses frais. Enfin — c'est encore plus savoureux — sous couvert d'action commerciale pour attirer les clients, la S. N. C. F. leur offrait un voyage organisé en T. G. V. : départ de Paris vers le Beaujolais, avec bien sûr, dégustation de beaujolais, et retour à Paris.

On comprend que les transporteurs routiers reprochent à la S. N. C. F. de faire des cadeaux inadmissibles sur le dos du contribuable.

Monsieur le ministre, si vous n'avez pas eu cette lettre dans votre courrier, je me permettrai de l'adresser à votre cabinet.

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

**M. Charles Fèvre.** Puisque vous voulez réduire au maximum les subventions de la S. N. C. F. et notamment ce déficit résiduel, cet amendement propose une réduction qui n'est pas excessive mais significative.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas examiné l'amendement n° 29. Je crois cependant pouvoir dire qu'elle l'aurait repoussé.

En effet, la commission s'est vivement préoccupée de la situation financière de la S. N. C. F. et elle a apprécié le versement d'un concours exceptionnel. En l'occurrence, nous mesurons bien le poids de l'héritage et ses coûts énormes, tant en frais financiers qu'en charges des emprunts.

L'auteur de l'amendement prétend aider la S. N. C. F. En réalité, il lui ferait un croc-en-jambe que nous ne pouvons pas accepter.

Malgré ses procès d'intention à l'encontre de ceux qui n'avaient pas compris la loi d'orientation des transports intérieurs, il semble qu'il y ait quelque chose que notre collègue, lui, n'a pas compris, dans cette loi.

Contre.

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

**M. le ministre des transports.** Le Gouvernement est évidemment opposé à cet amendement dont il ne saisit pas la cohérence ou plutôt dont il saisit l'incohérence.

J'avais cru comprendre que M. Fèvre jugeait la contribution exceptionnelle insuffisante pour combler le déficit. Voilà qu'il nous propose maintenant de la réduire.

**M. Charles Fèvre.** Cela dépend par rapport à quoi !

**M. le ministre des transports.** Cette contribution, qui doit être versée pendant un certain nombre d'années, est tout à fait cohérente : elle vise à réduire à un niveau raisonnable et acceptable l'endettement de cette entreprise, lequel est aujourd'hui tout à fait excessif et ne peut pas être imputé à l'entreprise elle-même, ainsi que je l'ai démontré tout à l'heure.

S'agissant du montant des contributions de l'Etat pour 1984, j'ai déjà répondu à M. Fèvre en commission. Compte tenu de l'heure, je dirai seulement que le concours exceptionnel est bien de 32 milliards de francs ; un point c'est tout.

Monsieur Fèvre, vous êtes mal informé. Je n'ai pas dit au congrès de la F. N. T. R. que le dumping n'existait pas. J'ai dit que j'étais opposé à cette pratique tant à la S. N. C. F. que dans les autres secteurs du transport routier.

Je suis favorable à une croisade contre le dumping dans le domaine du transport. Je suis prêt à accepter le concours de toutes les bonnes volontés parce qu'il s'agit de pratiques qui portent tort aux transports. Elles sont contraires à l'efficacité, à la vérité des prix et finalement à la rentabilité. C'est un des axes essentiels à l'action que je mène. Il faut le traiter d'une manière sérieuse et approfondie pour l'ensemble des modes de transport.

S'agissant de la S. N. C. F., je repousse l'idée selon laquelle elle agirait sur le dos du contribuable. Je ne connais pas le dossier que vous avez évoqué mais je suis prêt à l'examiner. En tout état de cause, il n'y a pas de subvention de l'Etat pour le transport des marchandises.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 29.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

**M. le président.** Sur le titre V de l'état C, M. Fèvre a présenté un amendement, n° 30, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 300 millions de francs. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Par cet amendement, je propose de réduire les autorisations de programme pour le programme routier de 300 millions de francs.

Monsieur le ministre, ne me dites pas comme l'an dernier, avec une naïveté très calculée alors que vous connaissez très bien le système, que d'un côté je me plains de l'insuffisance des crédits et que de l'autre je demande qu'on les réduise.

Les crédits de paiement en opérations nouvelles représentent environ le quart de vos demandes d'engagement en opérations nouvelles. Avec vos méthodes, qui conduisent à différer les paiements et à n'engager les dépenses que si les crédits ont été débloqués — vous n'avez d'ailleurs pas répondu clairement à mes questions à ce sujet — vous tirez sur la corde et vous jouez de la confusion.

Pour vous, ce sont les engagements qui comptent alors que, pour nous, dans les difficiles circonstances financières de rigueur et d'austérité, ce sont les paiements réels qui comptent car ce sont ceux qui permettront de faire tourner les travaux publics.

Les crédits de paiement, que vous le vouliez ou non — à moins que j'aie mal calculé — en matière de développement du réseau de routes nationales en rase campagne, diminuent de 14 p. 100, soit de 20 p. 100 en volume de travaux, compte tenu de l'augmentation des prix, et de 28 p. 100 pour le réseau national en milieu urbain, soit 34 p. 100 en volume des travaux. Je ne vois pas comment vous pouvez contester ces pourcentages qui résultent non seulement du « bleu » budgétaire, mais aussi des rapports des commissions, et notamment de celui de M. Chénard.

C'est la triste réalité. J'ai rappelé dans mon intervention, et je le répète, que, contrairement à ce que vous avez laissé entendre, la situation des travaux publics est très critique et très grave. Leur activité a diminué en un an de 8 p. 100, ce qui s'est traduit par la suppression de 30 000 emplois. Je considère que c'est un mauvais coup porté aux travaux publics.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas examiné cet amendement, mais elle n'aurait pu que le repousser.

Il ne paraît pas opportun, en effet, de diminuer les crédits destinés à la voirie nationale.

L'évolution des autorisations de programme me paraît, au contraire, bien augurer de l'avenir et, comme pour l'amendement n° 29, à titre personnel, je donne un avis défavorable.

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

**M. le ministre des transports.** Pour gagner du temps et pour les mêmes raisons que l'année dernière, le Gouvernement est évidemment opposé à cet amendement. Je répète qu'il y a incohérence, car si l'on diminue les autorisations de programme, on diminuera corrélativement les crédits de paiement. On ne peut pas se plaindre d'une insuffisance et vouloir l'aggraver.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Sur le titre V, M. Fèvre a présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 50 millions de francs. »

La parole est à M. Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** M. le ministre a parlé dans son intervention de comptes fantastiques que j'aurais avancés. Je viens de le prouver, ils résultent simplement du « bleu » budgétaire et des rapports. Je n'ai rien inventé.

Mon amendement tend à réduire les autorisations de programme de 50 millions de francs en matière de sécurité routière. Là encore, monsieur le ministre, ne me faites pas dire que je veux que l'on réduise la sécurité routière. Ce n'est pas vrai. Je vais d'ailleurs vous le démontrer.

Il n'est pas sérieux, en effet, de prévoir 456 millions de francs en autorisations de programme, dépenses nouvelles, et seulement 35 millions, toujours en dépenses nouvelles, en crédits de paiement, en matière de sécurité routière.

Il y a une telle disproportion entre les autorisations de programme et les crédits de paiement, dépenses nouvelles, que tout cela ne paraît pas très sérieux.

C'est d'une part, contradictoire avec la priorité que vous affirmez pour la sécurité routière; c'est, d'autre part, incohérent dans la mesure où vous savez que les autorisations de programme n'ont de sens qu'en fonction des crédits de paiement. Mais c'est surtout coupable dans la mesure où, si le bilan pour 1982 montre une stagnation des accidents — vous l'avez rappelé tout à l'heure — personne ne sait s'il s'agit d'une parenthèse exceptionnelle ou, au contraire, d'une tendance de fond. Pour l'instant, il est urgent et important de ne pas relâcher l'effort.

Vous avez tort, malgré les mesures réglementaires qui ont été prises ou qui sont à l'étude, de réduire vos crédits de paiement dans de telles proportions.

Je souhaite, monsieur le ministre, obtenir, sur ce point, des explications et des éclaircissements.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas examiné l'amendement n° 31. Je formulerai la même observation que pour l'amendement n° 30.

Je trouve en effet paradoxal de vouloir une diminution des crédits de sécurité routière.

Puisque l'auteur de l'amendement a souvent fait appel au rapport que j'ai présenté, je le renvoie à la page 17 où il aurait trouvé l'explication : « Cette diminution des moyens de paiement s'explique par le lancement d'un programme d'aménagement des points dangereux, dont la consommation des crédits de paiement sera plus lente que celle des opérations antérieurement financées. »

**M. Charles Fèvre.** Ce n'est pas sérieux, monsieur Chénard !

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** En conséquence, je considère cet amendement comme dangereux.

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

**M. le ministre des transports.** Je relève que, dans les chiffres qui ont été fournis, le montant des crédits de paiement concernant les mesures nouvelles était anormalement faible. Il s'agit sans doute d'une erreur de transcription.

Le total des crédits de paiement est, en réalité, de 344,7 millions de francs, ce qui est normal compte tenu de la dotation en autorisations de programme. Par conséquent, cette erreur de transcription n'aura pas de conséquences pour la gestion de ces crédits qui seront répartis convenablement.

Dans ces conditions, l'amendement de M. Fèvre ne se justifie pas.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 31.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** 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.)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.  
(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.  
(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.  
(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

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

**M. le président.** J'appelle maintenant les articles 66 et 112 rattachés à ce budget.

#### Article 66.

**M. le président.** « Art. 66. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans le financement de travaux d'infrastructure de transports en commun de la région d'Ile-de-France, prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 sont fixées pour 1984 aux montants suivants en autorisations de programme :

« — Etat ..... 327 millions de francs.  
« — Région d'Ile-de-France ..... 696 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 66.

(L'article 66 est adopté.)

#### Article 112.

**M. le président.** « Art. 112. — Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 77-1410 du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France sont prorogées. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 112.

(L'article 112 est adopté.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

#### DEPOT D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif à l'indemnisation d'infirmités contractées dans certains lieux de captivité ou d'internement.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1775, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 4 —

#### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE

**M. le président.** J'ai reçu de M. Gilbert Gantier une proposition de loi organique relative aux parlementaires en mission.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le numéro 1774, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 5 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1984, n° 1726 (rapport n° 1735 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) :

Environnement et qualité de la vie :

Annexe n° 32. — M. René Rieubon, rapporteur spécial; avis n° 1736, tome XXIII de M. Etienne Pinte, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales; avis n° 1740, tome XII de M. René La Combe, au nom de la commission de la production et des échanges.

**Défense et budget annexe des essences :**

Commission des finances, de l'économie générale et du Plan :  
Annexe n° 44. — M. Jean-Yves Le Drian, rapporteur spécial ; annexe n° 45. — M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.

**Commission des affaires étrangères :**

Avis n° 1737, tome IX, de M. Pierre Lagorce.

**Commission de la défense nationale et des forces armées :**

Avis n° 1738 : politique de défense de la France, tome I : M. Jacques Huygues des Etages ; section commune et essences, tome II : M. Pierre Mauger ; section forces terrestres, tome III : M. Jean Combasteil ; section marine, tome IV : M. Joseph Gourmelon ; section air, tome V : M. Loïc Bouvard ; section gendarmerie, tome VI : M. Robert Aumont.

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 deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 3 novembre 1983, à une heure cinquante.)

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

LOUIS JEAN.

**Ordre du jour établi par la conférence des présidents.**

(Réunion du mercredi 2 novembre 1983.)

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au **mardi 15 novembre 1983** inclus.

**Mercredi 2 novembre 1983**, soir (vingt et une heures trente) :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1984 (n° 1726, 1735, 1736 à 1740) : Transports (suite).

**Jeudi 3 novembre 1983**, matin (neuf heures trente), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Premier ministre : Environnement et qualité de la vie.

Défense et service des essences.

**Vendredi 4 novembre 1983**, matin (neuf heures trente), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Agriculture.

B. A. P. S. A.

**Lundi 7 novembre 1983**, matin (dix heures), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Culture.

Urbanisme et logement.

**Mardi 8 novembre 1983**, matin (neuf heures trente), après-midi (seize heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Relations extérieures.

Premier ministre : Fonction publique.

**Mercredi 9 novembre 1983**, matin (neuf heures trente), après-midi (quinze heures), après les questions au Gouvernement et soir (vingt et une heures trente), et **jeudi 10 novembre 1983**, matin (neuf heures trente) et après-midi (quinze heures) :

Affaires sociales et solidarité nationale.

**Lundi 14 novembre 1983**, matin (dix heures), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Imprimerie nationale.

Monnaies et médailles.

Comptes spéciaux du Trésor.

Taxes parafiscales.

Education nationale.

**Mardi 15 novembre 1983**, matin (neuf heures trente), après-midi (seize heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Economie, finances et budget.

Industrie et recherche.

**Modification à la composition des groupes.**

(Journal officiel, Lois et décrets, du 3 novembre 1983.)

**GROUPE DU RASSEMBLEMENT POUR LA RÉPUBLIQUE**

(81 membres au lieu de 80.)

Ajouter le nom de M. Pierre Godefroy.

*Apparentés aux termes de l'article 19 du règlement.*

(8 membres au lieu de 9.)

Supprimer le nom de M. Pierre Godefroy.

Le présent numéro comporte le compte rendu intégral  
des trois séances du mercredi 2 novembre 1983.

1<sup>re</sup> séance : page 4707 ; 2<sup>e</sup> séance : page 4709 ; 3<sup>e</sup> séance : page 4735.

#### ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
Codee.	Titres.	Francs.	Francs.	
Assemblée nationale :				
Débats :				
03	Compte rendu.....	91	361	Téléphone ..... } Renseignements : 578-61-31 Administration : 578-61-39
33	Questions .....	91	361	
Documents :				
07	Série ordinaire .....	806	946	Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.
27	Série budgétaire .....	162	224	
Sénat :				
05	Débats .....	110	270	
09	Documents .....	806	914	
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 : 2,15 F (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)