CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

6e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

COMPTE RENDU INTEGRAL — 32e SEANCE

3e Séance du Mardi 23 Octobre 1979.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES-ANTOINE GAU

1. — **Fixation de l'ordre du jour** (p. 8803).

2. — **Loi de finances pour 1980 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 8804).

Transports (*suite*) (p. 8804).

MM. Delong, Le Theule, ministre des transports ;
Denvers, le ministre ;
Weisenhorn,
Bourgois, le président ;
Hamel,
Evin,
Guermeur, le ministre ;
Thomas, le ministre ;
Bonhomme, le ministre ;
Le Pensec, le ministre ;
de Rocca Serra, le ministre ;
Fontaine,
Bardol,
Lagourgue,
Alain Richard,
Jacques Godfrain,
Canacos,
Arreckx,
Le Drian,
Aurillac,
Montdargent,
le président,
Gilbert Gantier,
Pistre,
Maujoüan du Gasset,
Forens,
Cazalet,
Boyon.
M. le ministre.

Etat B.

Titre III. — Adoption (p. 8835).

Titre IV (p. 8835).

Amendements nos 320 de M. François d'Harcourt : MM. François d'Harcourt, Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre, Le Drian, Duroméa, Guermeur. — Rejet.

Amendement n° 318 rectifié de M. Goasduff : MM. Goasduff, Torre, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre, Guermeur, Duroméa, Le Pensec. — Rejet.

Amendement n° 331 de M. Guermeur : MM. Guermeur, Cornet, rapporteur spécial ; le ministre, Forgues, Canacos, Le Pensec. — Rejet.

Amendements nos 242 de la commission des finances et 340 de M. Gilbert Gantier : MM. Cornet, rapporteur spécial ; Gilbert Gantier, le ministre, Forgues, Gouhier, Wagner. — Rejet des deux amendements.

Adoption du titre IV.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption (p. 8841).

Etat D.

Titre III. — Adoption (p. 8841).

Article 56 (p. 8841).

M. le ministre. — L'article est réservé.

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

3. — **Ordre du jour** (p. 8842).

PRESIDENCE DE M. JACQUES-ANTOINE GAU, 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 mercredi 31 octobre inclus :

Ce soir :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1980 :

Transports (*suite*).

Mercredi 24 octobre :

Matin :

Commerce et artisanat ;

Après-midi :

Questions au Gouvernement ;

Scrutin pour l'élection d'un juge titulaire et d'un juge suppléant de la Haute Cour de justice ;

Commerce et artisanat (*suite*) ;

Recherche ;

Soir :

Suite de l'ordre du jour de l'après-midi.

Jeudi 25 octobre, matin, après-midi et soir :

Travail.

Vendredi 26 octobre, matin, après-midi et soir :

Affaires culturelles ;

Radiotélévision ;

Information.

Lundi 29 octobre, après-midi et soir :

Tourisme ;
Jeunesse et sports.

Mardi 30 octobre, matin, après-midi et soir :

Environnement et cadre de vie.

Mercredi 31 octobre, matin et après-midi, après les questions au Gouvernement :

Territoires d'outre-mer ;
Départements d'outre-mer.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1980 (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 1980 (nos 1290, 1292).

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.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Delong.

M. Jacques Delong. Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, une politique routière, c'est d'abord connaître et apprécier le trafic présent et prévisible à moyen et à long terme, c'est ensuite définir les solutions techniques et financières adaptées au trafic, c'est enfin pratiquer un choix, s'y tenir et le réaliser.

Deux grands axes traversent à peu près à angle droit le département de la Haute-Marne et, par extension, le Sud de la région Champagne-Ardennes, et en font un des plus importants carrefours routiers du quart Est de la France. Ce sujet a d'ailleurs déjà été abordé par M. Bernard, député-maire de Vitry-le-François, pour le Nord et par M. Fèvre pour le Sud.

Le premier de ces grands axes s'est longtemps appelé l'itinéraire européen Calais—Brindisi. D'orientation Nord-Sud, il emprunte la route nationale 4 de Vitry-le-François à Saint-Dizier, ensuite la route nationale 67 de Saint-Dizier à Chaumont, puis la route nationale 19 de Chaumont à Langres pour continuer enfin sur Dijon. La partie qui relie Vitry-le-François à Saint-Dizier, déjà à quatre voies sur près de trente kilomètres, est l'itinéraire le plus fréquenté de l'Est de la France. Son trafic atteint, en période de pointe, c'est-à-dire en été, près de 35 000 véhicules par jour et 13 000 en moyenne annuelle. La traversée de Perthes constitue encore un terrible point noir, responsable de multiples accidents mortels. Une déviation est prévue depuis de nombreuses années, les terrains sont achetés, mais les travaux ne sont toujours pas commencés. Le seront-ils en 1980 ?

De Saint-Dizier à Chaumont, sur soixante-dix kilomètres, le trafic routier est un peu moins dense, mais les automobiles et les camions s'y traînent à longueur d'année faute de pouvoir doubler. Je n'insisterai pas sur la partie située au Sud de Chaumont prévue en liaison autoroutière.

Le 12 octobre 1973, la mise aux normes de voie rapide, c'est-à-dire l'élargissement à quatre voies, du tronçon Saint-Dizier—Chaumont a été décidée par M. Olivier Guichard, alors ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Son successeur, M. Robert Galley, avait tenu à faire personnellement, au volant de sa voiture, ce trajet qui est l'épine dorsale du département et la route traditionnelle des Anglais, des Belges et des Hollandais, au centre de la vallée de la Marne, région très industrialisée. M. Robert Galley avait confirmé les engagements de son prédécesseur.

Depuis lors, trois tronçons à quatre voies ont été réalisés sur une longueur totale de 8 kilomètres qui représentent la dixième partie environ du parcours. Mais le rythme actuel des travaux est très lent ; aussi faudra-t-il près de vingt-cinq ans, à cette cadence, pour les terminer. Cette route est pourtant la plus courte et la plus directe entre Reims et Dijon. Des possibilités de remplacement avaient certes été envisagées, mais elles constituaient une solution contestable, du type de celle qui a été retenue pour l'autoroute A 4 qui est désertique et dont le trafic est faible, alors que les véhicules se pressent sur la traditionnelle route nationale 4.

En résumé, sur la longueur du tracé compris entre les deux liaisons autoroutières de Châlons-sur-Marne au Nord et de Chaumont au Sud, l'itinéraire est déjà à quatre voies sur cinquante kilomètres environ et il reste soixante kilomètres de chaussée à aménager pour réaliser une excellente liaison routière Nord—Sud. Le projet est prêt techniquement. Nous attendons, pour 1980, les crédits pour procéder aux déviations d'Eurville et de Gudmont dont l'urgence est absolue. Ces crédits seront-ils ouverts, monsieur le ministre ?

L'actuelle route nationale 19 qui relie Paris, Troyes, Chaumont et Bâle sera transformée partiellement en autoroute entre Chaumont et Langres, l'étoile de Langres étant désormais normalisée. Peut-on espérer que la liaison Est—Ouest qui croise la précédente sera prolongée vers Troyes et Paris d'un côté et vers Bâle de l'autre ?

Il n'est pas inutile de rappeler que le réseau ferré dessine les mêmes courants et côtoie, sur toute leur longueur, les deux itinéraire cités précédemment.

Monsieur le ministre, vous êtes convaincu, je l'espère, des nécessités que je vous ai exposées. Je vous invite solennellement, au nom du conseil général de la Haute-Marne, à vous rendre à Saint-Dizier et ensuite à redescendre vers Chaumont où nous vous réserverons le meilleur accueil. Peut-être pourrez-vous nous dire : « *veni, vidi* », et nous : « *vicimus* ». (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. Joël Le Theule, *ministre des transports.* Je me rendrai dans votre département.

M. Jacques Delong. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

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

M. Albert Denvers. Mon intervention sera brève mais sa portée sera forte.

Monsieur le ministre, mon étonnement est vif devant la volonté du Gouvernement qui se refuse à proposer dans le budget de la nation pour 1980 un effort poursuivi et conséquent dans le domaine des ports maritimes.

Les crédits d'investissements destinés aux établissements portuaires en 1980 n'augmentent pas en volume. C'est déraisonnable et cela manque de logique.

Allons-nous laisser les ports français en situation d'infériorité en ce qui concerne leur développement, leur modernisation et leur spécification dans la commercialisation par rapport à leurs concurrents étrangers les plus voisins, tels Rotterdam, Anvers, Gênes et Hambourg ? Autant d'atouts pour l'économie française que nous n'utilisons pas à plein. Le trafic de Rotterdam représente trois fois celui de Marseille, sept ou huit fois celui du Havre et neuf fois celui de Dunkerque. Pourquoi un tel cran d'arrêt ? Rien ne peut l'expliquer ni le justifier.

Votre mot de tout à l'heure, monsieur le ministre, ne m'a pas convaincu. En effet, une année qui passe, c'est un temps qui ne se rattrape plus, c'est un retard susceptible de faire courir de nouveaux risques à nos ports. Les résultats obtenus grâce au dynamisme des responsables de nos établissements portuaires prouvent que l'Etat n'a pa le droit de se priver d'outils aussi utiles à l'économie française.

Aucun projet significatif n'est envisagé pour le port de Dunkerque en 1980. Pourtant, que d'efforts personnels ont déjà été consentis par cet établissement portuaire, que d'aides ont été apportées par la collectivité départementale et l'établissement public régional ! L'Etat, en cette circonstance, va-t-il, veut-il se placer en retrait ? Une telle attitude serait inconcevable et d'ailleurs mal comprise.

Hier, on invoquait le climat social. Aujourd'hui, celui-ci est normal. Dans ces conditions, quelle excuse invoquer pour entraver la poursuite du développement de Dunkerque ? Le quai à pondéreux situé au port Nord-Ouest pourra-t-il enfin être mis en œuvre, alors que nos voisins belges et hollandais avancent dans la voie de la modernisation et progressent pendant que nous sommes contraints de nous croiser les bras ?

Monsieur le ministre, j'appelle vivement votre attention sur la situation préoccupante de ce port septentrional.

En conclusion, je m'associe à ceux de mes collègues qui n'ont trouvé aucune mesure satisfaisante dans ce budget pour porter notre réseau fluvial au niveau de celui qu'ont atteint nos voisins européens. Comment peut-on accepter une telle insuffisance alors que des collectivités départementales et régionales comme celles du Nord et du Pas-de-Calais continuent à consentir, au titre des voies navigables, des aides financières sans égal ? Allez-vous leur dire qu'elles ont tort de s'empresser de relier au gabarit européen la région Nord à la Belgique et à la Seine ? Cette liaison constituerait pourtant un élément de développement et d'animation économique sans pareil, voire inégalable.

M. le ministre des transports. Monsieur Denvers, me permettrez-vous de vous interrompre ?

M. Albert Denvers. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Denvers, je ne chercherai pas à vous convaincre sur toutes les questions que vous avez évoquées, d'autant plus que je suis intervenu, à plusieurs reprises, cet après-midi sur le problème des ports. J'ai tenu — et vous savez pourquoi — à ce que les crédits prévus dans ce domaine marquent une pause en 1980.

En fait, le budget portuaire s'élèvera, en 1980, à 405 millions de francs en autorisations de programme — un peu plus même en crédits de paiement pour 1980 — ce qui est loin d'être négligeable, mais ce qui ne permet pas de poursuivre les travaux que vous souhaitez voir réaliser à Dunkerque.

En revanche, les travaux prévus dans le domaine fluvial, même s'ils peuvent être jugés insuffisants, sont considérables dans la région du Nord. Un crédit de 47 millions de francs est prévu à cet effet.

Ils visent notamment — et c'est l'une des priorités que j'ai retenues — à mieux relier le réseau du Nord au réseau belge. Pour ce qui est de la liaison avec la Seine, les travaux prévus pour l'année prochaine seront moins importants.

Telles sont, monsieur Denvers, les précisions que je voulais vous apporter.

M. Albert Denvers. Je prends note, monsieur le ministre, de ces indications et je vous en remercie.

En effet, la région du Nord et le département lui-même ont consenti à inscrire dans leurs budgets des crédits d'accompagnement d'un montant élevé. Il serait regrettable que des retards interviennent, car nos voisins, en particulier belges et hollandais, seraient alors des concurrents dangereux.

Des ports maritimes modernes, construits et développés pour assurer leur fonction, et un réseau fluvial bien programmé et pleinement fondé : tels sont, pour la France, les objectifs à atteindre, car ils représentent pour le pays la chance de parvenir à une meilleure santé économique et sociale. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Pierre Weisenhorn. Monsieur le ministre, dans le domaine des voies navigables, des crédits seront essentiellement consacrés à la réalisation du programme d'action prioritaire n° 6 « Assurer la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée », pour laquelle vous avez inscrit 140 millions de francs pour 1980.

Il faut avoir présent à l'esprit que 350 millions de francs en 1980 correspondent à 200 millions de francs en 1975. Cela permet tout juste d'assurer la maintenance du réseau à grand gabarit existant, de sauvegarder certains itinéraires du réseau Freycinet, d'achever vaille que vaille les opérations en cours dans le Nord et de doter la compagnie nationale du Rhône si chichement que, même en tenant compte du relèvement de la redevance versée par E. D. F. à la C. N. R. et en escomptant des participations régionales non négligeables, il faudrait plus de vingt ans pour financer l'ouvrage, dont la construction devrait durer moins de dix ans. Dans le meilleur des cas, le retard par rapport à la liaison Rhin—Danube sera d'une dizaine d'années. C'est beaucoup, mais ce n'est pas irrémédiable.

Six pour cent des marchandises sont transportées par voie d'eau en France, contre 25 p. 100 en Allemagne.

La voie d'eau, dans le contexte actuel d'économies d'énergie et de défense de l'environnement, semble, plus que jamais, être la voie royale de demain. Avec la même quantité de carburant, un Boeing parcourt cinq kilomètres, un camion en parcourt cent et une péniche cinq cents.

J'aurai, monsieur le ministre, quelques questions précises à vous poser, avant que le projet de loi relatif à la compagnie nationale du Rhône ne soit présenté au Parlement.

L'article 2 de ce projet de loi prévoit la contribution des collectivités territoriales et des établissements publics. Il s'agit donc notamment des régions. On a parlé d'une fourchette allant de 12 p. 100 à 20 p. 100.

Compte tenu du peu de ressources et des faibles disponibilités des régions, je vous serais reconnaissant de m'indiquer le canevas du financement de la future liaison prévue par l'Etat. Quelle sera la part de l'Etat et celle de l'hydro-électricité ? A-t-on envisagé le recours à un emprunt du fonds européen ?

Ma précédente question se relie immédiatement à la possibilité d'un recours au financement procuré par l'hydro-électricité du Rhône. Pourriez-vous nous indiquer quelles ressources la compagnie nationale du Rhône pourrait en attendre ?

Un emprunt supplémentaire, fondé sur les ressources de l'hydro-électricité, pourrait-il être envisagé, réduisant d'autant l'effort financier des régions ?

Les riverains du canal élargi, notamment les agriculteurs, déplorent la perte de nombreux hectares de terres cultivables qui en résultera Le principe de la superposition du nouveau canal sur l'ancien parcours a été affirmé par vos prédécesseurs.

Je pense que l'une des priorités essentielles serait à présent d'acheter les terres qui sont gelées tout le long du parcours et qui créent des contraintes pour les documents d'urbanisme, tels les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols, et empêchent même parfois des villages de se brancher sur une station d'épuration.

Je veux, par ailleurs, me faire l'interprète du personnel des services de la navigation de Lyon et de Strasbourg. Il s'agit d'environ 350 personnes pour le service de Lyon et d'environ 160 pour le service de Strasbourg, en majorité titularisées, mais comptant également certains personnels non titularisés, notamment de nombreuses éclusières auxiliaires qui ne bénéficient pas du statut de la fonction publique.

M. Emmanuel Hamel. Merci de plaider pour Lyon !

M. Pierre Weisenhorn. Une solution de détachement à la C. N. R., avec maintien du statut de la fonction publique, devrait être envisagée pour le personnel titularisé qui le désire, puisque cette solution existe dans les ports autonomes. Pour le personnel auxiliaire, je demanderai une priorité d'embauche et le bénéfice du statut de la C. N. R.

Notre collègue Jean Valleix a dû quitter l'hémicycle. En son nom, je vous demande, monsieur le ministre, de nous indiquer vos prévisions pour la réalisation de l'axe Centre-Europe—Atlantique, première grande transversale routière française. Peut-on espérer un démarrage prochain de l'équipement de la partie La Croisière—Bellac—Le Repaire ? Nous nous réjouissons de l'avancement de l'autoroute A 10, mais il faut accélérer les équipements Est-Ouest à l'Ouest de Limoges. Quels sont les projets dans ce domaine ?

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, des réponses que vous apporterez. (*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. Bourgois.

M. Irénée Bourgois. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget pour les ports et les voies navigables, qui nous est présenté aujourd'hui, est marqué, une nouvelle fois, par une aggravation de l'austérité et l'absence de concertation.

Par rapport à 1979 — le rapport de la commission des finances ne peut que le souligner — les crédits baissent globalement.

C'est une aberration si l'on considère la volonté qu'affirme le Gouvernement d'économiser l'énergie, alors que les transports par voie d'eau sont les moins coûteux et les moins polluants.

Nous constatons que les crédits alloués pour les grands programmes de la liaison Nord—Méditerranée sont dérisoires par rapport aux coûts globaux prévus pour leur réalisation définitive, encore qu'ils éliminent les autres projets de vocation nationale. La France, du fait de votre politique, enregistre un retard considérable en matière navigation intérieure.

En France, 6 p. 100 seulement des transports de marchandises sont effectués par voie d'eau contre 25 p. 100 en République fédérale d'Allemagne.

Vous constatez vous-même, monsieur le ministre, dans un récent rapport du ministère des transports, que notre trafic s'effectue pour les trois quarts sur des voies à grand gabarit qui ne sont pas reliées entre elles et constituent autant de culs-de-sac : Seine, Rhône, Rhin, Moselle, canal de Dunkerque à Valenciennes.

Cette orientation a conduit à une diminution constante du trafic intérieur empruntant les voies navigables.

Le rapport de l'I. N. S. E. E. adjoint à la loi de finances pour 1979 relève que, de 1974 à 1977, le trafic intérieur et d'exportation sur voie fluviale a enregistré une baisse moyenne annuelle de 6,7 p. 100.

C'est là une illustration de votre politique de mise en concurrence des modes de transport inspirée du rapport Guillaumat, qui tend, dans la pratique, à conférer un poids disproportionné au trafic par la route.

A l'origine du VII[e] Plan, la liaison Nord—Méditerranée devait bénéficier de 1 550 millions de francs. Diminuée de moitié l'an dernier, l'enveloppe des cinq volets de l'opération — Rhône-Fos, Rhône, Rhin, Saône, seuil Saône—Rhin — ne s'élève qu'à 140 millions de francs pour 1980.

Mais l'opération majeure Saône—Rhin, pourtant estimée à 6 500 millions de francs, en valeur 1978 hors taxes, seulement engagée pour moins de 32 millions de francs depuis 1976, n'est inscrite que pour 35 millions au projet de budget pour 1980.

Outre que cette indigence de subsides s'accompagne d'une obligation de participation pour les établissements publics régionaux et les collectivités locales — participation que M. le rapporteur chiffre au minimum à 20 p. 100 — cette pénurie est telle qu'on peut se demander si le Gouvernement a la volonté politique d'aller au bout de ce grand programme.

Encore peut-on s'interroger, au vu des tracés prévus, sur la finalité de ce programme.

S'agit-il d'ouvrir les régions de l'Est aux *Konzernen* ouest-allemands et aux trusts hollandais, ou bien s'agit-il de revitaliser notre économie nationale ? Car, si tel est le cas, pourquoi ne pas avoir prévu d'irriguer la Lorraine et de raccorder prioritairement tout le réseau séquanien à l'axe Rhin-Rhône ?

Pourquoi avoir écarté les élus des régions concernées, et notamment les élus de la Lorraine, de toute discussion sur ces grands projets ?

En fait, ce budget semble bien s'inscrire dans le cadre de la politique d'intégration européenne sous domination ouest-allemande.

S'agissant des ports secondaires, on ne répétera jamais assez combien la politique économique des gouvernements de la V[e] République leur a causé de préjudices graves.

Cette politique de concentration portuaire est identique à celle qui est conduite à marche forcée dans le domaine de l'Industrie. Dans les deux cas, le prétexte invoqué est la compétitivité, notamment dans le cadre du Marché commun. Là encore, on vérifie que les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Dans les années 1960, à l'heure où fusionnaient les empires français de la chimie, de l'alimentation et de la sidérurgie, quand les prises de participation succédaient aux offres publiques d'achat et qu'un premier remembrement du tissu industriel français s'effectuait dans le cadre national, c'est là que se mettait en œuvre la politique des sept grands ports.

A cette époque, soit que les thèmes de la régionalisation fussent encore suffisamment prégnants, soit que la volonté de garder à la France une position respectable dans le commerce maritime mondial fût affirmée, il y avait encore place dans les attributions importantes de crédits d'Etat pour les ports comme Rouen, Nantes, Saint-Nazaire et Bordeaux. Mais déjà étaient voués aux gémonies les ports plus petits, comme Calais, Dieppe, Fécamp, Caen, Saint-Malo, Cherbourg, La Rochelle, Sète, pour ne citer que les principaux.

Or, à partir des années 1968-1969, votre politique, en même temps qu'elle s'engageait dans une nouvelle et drastique conception du redéploiement industriel, adoptait la politique des trois grands ports, Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos allaient donc être choisis, compte tenu des facteurs de rentabilisation maximale, comme les seuls pôles où devait se cristalliser l'activité commerciale maritime française.

Ces ports, dits autonomes depuis 1965, mais en réalité directement placés sous le contrôle de l'Etat, se sont vu dispenser l'essentiel des crédits.

Pourtant, malgré leur gigantisme et la pluralité de leurs services, ces trois ports n'ont pu échapper à votre politique d'austérité en matière d'équipements lourds, pour la réparation par exemple.

Quant aux ports secondaires, privés de moyens financiers, se voyant confisquer peu à peu leurs trafics fondamentaux, ils périclitent. Avec eux, périclite l'arrière-pays, étroitement dépendant de leurs activités. Cela est également vrai, aussi bien dans le secteur particulier de la pêche, littéralement sacrifiée sur l'autel du Marché commun, que du commerce de type « tramping » ou des transports de voyageurs.

Ces ports secondaires meurent, victimes des coups portés à la production régionale sur laquelle ils étaient fondés ou des transferts dictés par la politique de concentration portuaire.

M. le président. Monsieur Bourgois, je vous signale que vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Irénée Bourgois. L'exemple du port de Dieppe est significatif de cette politique d'abandon et illustre les mécanismes du déclin qui frappe tous les ports secondaires.

Prenons l'exemple de Dieppe, un port dont la vitalité procédait de trois activités de base : la pêche, la ligne trans-Manche et surtout le trafic des bananes avec les Antilles françaises et des agrumes avec le Maroc. Or la C.G.M., qui relève du Gouvernement, a décidé de modifier les moyens de transport de la production bananière des Antilles. Ce faisant, elle ne s'est nullement préoccupée des conséquences sociales dramatiques qui en résulteraient : perte de milliers d'emplois à Dieppe, perte de 400 emplois de dockers à Rouen, puisque les quatre porte-conteneurs qui remplaceront les quatorze bananiers de la C.G.M. ne rentreront plus dans les deux ports normands.

Voilà donc le port de Dieppe, où la pluralité, limitée, des activités s'accompagnait d'une spécialisation poussée, d'une qualification éprouvée dans les moyens de manutention, de transit et de commercialisation !

Voilà un port qui faisait vivre directement plusieurs milliers de personnes, avec les équipages, les dockers, les employés de la chambre de commerce, les ouvriers de la réparation navale, les mûrisseurs, les agents de maison de transit et de douanes, les transporteurs, les avitailleurs.

Voilà un port grâce auquel des milliers d'autres emplois étaient induits dans le commerce et les services.

Eh bien, voilà un port, monsieur le ministre, entièrement sacrifié et où 3 000 emplois sont menacés à court terme.

Toutes les propositions ou initiatives locales visant à enrayer cette dégradation ont été récusées par le Gouvernement.

Comment, dans ces conditions, le projet de budget qui nous est présenté pour les ports maritimes, avec des crédits qualifiés de stables par rapport à 1979, donc en diminution compte tenu de l'inflation, pourrait-il renverser cette tendance ?

M. le président. Monsieur Bourgois, vous parlez depuis plus de dix minutes, alors que vous n'étiez inscrit que pour cinq. Je vous prie donc de conclure.

M. Irénée Bourgois. Je conclus, monsieur le président.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, et précisément parce qu'ils sont soucieux de l'avenir de notre pays, parce qu'ils réclament une autre politique fondée sur une planification démocratique permettant une mise en œuvre des divers modes de transport selon le principe de leur nécessaire complémentarité, les élus communistes, en refusant l'austérité qui domine votre politique et sacrifie le bon parti pouvant être tiré d'un trafic accru sur voie d'eau et dans nos ports, ne voteront pas votre budget. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

M. le président. Je ne pense pas que l'Assemblée souhaite siéger jusqu'à quatre heures trente-cinq, comme la nuit précédente. Je fais donc appel à l'ensemble des orateurs pour que chacun, dans la mesure du possible, respecte son temps de parole et je veillerai à ce qu'il en soit ainsi.

La présidence est indulgente, mais sa compréhension a des limites.

La parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre, cinq minutes, c'est trop peu pour évoquer les grands problèmes du transport. Aussi n'évoquerai-je que des problèmes ponctuels, espérant que vous voudrez bien me faire l'honneur de m'écouter, car je sais que vous n'êtes pas un homme auprès duquel on plaide sans résultats. (*Exclamations sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

M. Jean Fontaine. C'est vrai !

M. Emmanuel Hamel. Je commencerai, car il faut toujours partir des hauteurs, par évoquer le ciel, non pour exprimer notre fierté des succès de l'Airbus, mais pour traiter du problème des contrôles de la sécurité aérienne. Vous êtes saisi fréquemment, par mon intermédiaire et par celui d'autres collègues, des inquiétudes et des inspirations du syndicat national des contrôleurs du trafic aérien.

Je vous sais capable de prendre en considération les préoccupations légitimes et de discerner dans une revendication ce qui relève de la défense des intérêts professionnels et traduit, à travers elle, l'expression publique d'un souci d'intérêt collectif, en l'occurrence celui de la sécurité du transport aérien. Je souhaite que mon appel soit entendu afin que les intéressés trouvent auprès de vos collaborateurs et de vous-même l'accueil nécessaire qui permettra un examen détendu et objectif de ces problèmes sérieux et graves.

Du ciel, je passerai au monde souterrain pour souligner — j'espère que mes collègues parisiens ne m'en voudront pas — la disparité considérable entre les crédits alloués à la régie autonome des transports parisiens et ceux qui sont affectés au métro de Lyon. Vous n'êtes pas le seul ministre auquel une semblable remarque a pu être adressée, et je pense au domaine,

moins vital peut-être, de l'art lyrique, où apparaît une grande disproportion entre les dotations attribuées à l'Opéra de Paris et celles dont bénéficie l'Opéra de Lyon.

M. Charles Ehrmann. Et l'Opéra de Nice !

M. Emmanuel Hamel. Nous n'en sommes pas moins attristés de constater que 188 millions en autorisations de programme sont affectés par le budget de l'Etat au métro parisien et que 7 millions seulement sont consacrés au métro de Lyon, cette autre métropole qui fut capitale des Gaules.

Ne pensez-vous pas qu'une politique équitable d'aménagement du territoire devrait conduire, dans le souci d'une plus grande équité, à une répartition mieux équilibrée ?

Quant à la grande entreprise qu'est la S.N.C.F., je n'en parlerai, monsieur le ministre, que pour évoquer quelques petits problèmes très concrets. Certes, un ministre se doit de faire la synthèse des grandes réflexions, de définir une stratégie et d'élaborer une tactique, mais il n'affaiblit pas son autorité — bien au contraire — lorsqu'il garde le sens de l'homme en se penchant sur les petits problèmes concrets.

Dans les grandes gares, la mauvaise répartition ou l'absence de chariots pour le transport des bagages créent d'incontestables problèmes pour les personnes âgées et pour les familles chargées d'enfants. A cet égard, la direction de la S.N.C.F. devrait mener une étude sur le transport des bagages des voyageurs, domaine où il y a incontestablement carence. Pourriez-vous, monsieur le ministre, porter votre attention sur ce point ?

Pourriez-vous aussi vous préoccuper du problème des prix de la nourriture servie dans les trains. Nous sommes là en présence d'une sorte de monopole, et force est de constater que la hausse des prix y est très excessive. Et, vous le savez, il arrive que la qualité de la nourriture ne corresponde pas aux normes de salubrité publique.

M. le président. Vous allez devoir conclure, monsieur Hamel !

M. Emmanuel Hamel. Est-ce à dire que j'ai dépassé mon temps de parole, monsieur le président.

M. le président. Vous l'aurez bientôt épuisé, monsieur Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Ayez pitié, monsieur le ministre, du pauvre député de base, qui ne dispose que de trois cents secondes pour s'exprimer !

Ne pouvant ouvrir le dossier que j'aimerais plaider face aux polytechniciens qui vous entourent, à ces ingénieurs fiers, à juste titre, de ce que la S.N.C.F. apporte à la France et de ce que le génie de nos techniciens et la qualité de notre industrie aéronautique valent à notre pays de renommée dans le monde, c'est à vous, monsieur le ministre, que je m'adresse pour regretter l'insuffisante considération de votre ministère — et de ceux qui l'on précédé — pour la voie d'eau.

La lumière rouge vient de s'allumer et m'invite à conclure.

J'interviendrai donc plus longuement sur ce sujet lors du débat sur la modification et l'extension du projet de la compagnie nationale du Rhône.

Essayant de me hisser au niveau de l'ensemble français, je ne plaiderai pas simplement pour la liaison Rhin-Rhône. J'évoquerai ce qu'apporterait à la communauté nationale une conscience plus précise des atouts que représente la voie d'eau pour la France, qu'il s'agisse de Rhin—Rhône ou aussi de Seine-Nord et de Seine-Est.

Monsieur le ministre, vous êtes un agrégé, vous avez médité sur l'histoire de la France, vous avez l'honneur d'être ministre et il est normal que, pourvu des dons que la providence vous a donnés et investi de la confiance du Président de la République, l'une et l'autre vous incitent à réfléchir à ceci : rares sont les ministres qui, dans l'histoire de la France, ont laissé un nom ; ils passent ; qui aujourd'hui se souvient de celui qui, il y a dix ans, occupait votre place ? Quels sont les hommes d'Etat qui ont marqué ce pays ? Ceux qui ont assumé une réflexion globale et su convaincre leurs services qu'il fallait réfléchir plus, approfondir mieux et poser les problèmes au niveau non pas simplement de la nation, mais de l'Europe et du monde qui s'élabore.

La voie d'eau est méconnue. Les données soumises à votre réflexion sur les économies d'énergie, la rentabilité globale, l'absence de pollution de la voie d'eau ne vous sont pas présentées comme elles devraient l'être.

Je souhaite pour vous-même, pour la satisfaction que vous éprouverez de l'accomplissement de votre devoir, pour votre nom qui de ce fait pourrait rester dans l'histoire, que vous soyez le premier des ministres qui, depuis des décennies, aura compris que l'intérêt de la France dans la compétition européenne, est de faire en sorte que la voie d'eau ne soit pas la sœur oubliée dans la distribution des moyens mis en œuvre par l'Etat français au service d'une politique nationale de transports dans le contexte européen, politique qui assume, dans la réalité de notre temps, une perspective d'avenir.

Alors, monsieur le ministre, ou l'on vous oubliera car vous aurez simplement géré, ou l'histoire de la France se souviendra de vous parce que l'on pourra dire : la France a enfin compris ce que représentait pour elle la voie d'eau Rhin—Rhône, Seine-Nord, Seine-Est, cela a été Le Theule. (*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. Evin.

M. Claude Evin. Il est évident, monsieur le ministre, que les solutions du problème de la construction et de la réparation navale ne sont pas exclusivement d'ordre budgétaire.

Les difficultés que rencontre aujourd'hui ce secteur clé de notre industrie nécessiteraient un débat spécifique au Parlement. La récente communication de la commission des communautés européennes pourrait, d'ailleurs, à elle seule, servir de base à un débat dans cette enceinte sur la politique de la France dans ce domaine, compte tenu des questions précises que pose ce rapport.

L'analyse de cette crise de la navale, que j'ai déjà eu l'occasion de développer ici, se vérifie tous les jours.

La dégradation de la situation de notre flotte de commerce contribue, par exemple, à fournir une explication à ce problème.

Je rappellerai qu'en dix ans nous avons perdu 199 navires et 8 200 marins. Je rappellerai aussi que, depuis le 1er janvier 1979, ce sont trente-huit navires qui ont quitté le pavillon français.

La situation dans les chantiers de construction s'est encore aggravée en 1979, puisque, à l'exception de Dunkerque, les autres grands chantiers couvrent à peine la totalité de leurs capacités. La réduction d'activité de ces chantiers a entraîné une baisse des effectifs : plus de 5 000 emplois supprimés dans ce secteur sur une période de quatre ans.

A ces licenciements, il faut ajouter des réductions importantes d'horaires.

Ces diminutions d'effectifs contribuent actuellement au démantèlement de l'industrie navale.

L'arrêt des embauches depuis trois ou quatre ans, ajouté aujourd'hui à la mise en préretraite ou aux départs volontaires encouragés par les entreprises, porte un lourd préjudice aux capacités techniques et humaines des chantiers.

Compte tenu de la spécificité de cette industrie, il faut plusieurs années pour s'adapter aux techniques de la navale. Le renouvellement d'hommes formés n'est donc pas assuré alors que partent des travailleurs compétents qui occupaient souvent des postes clés.

A ce démantèlement des capacités humaines, il faut ajouter un démantèlement de l'outil industriel. Celui-ci est loin, en effet, de fonctionner au maximum de ses possibilités. Pour plusieurs chantiers, même si le plan de charge se remplissait aujourd'hui subitement, nous rencontrerions des difficultés importantes, compte tenu des délais d'étude nécessaires.

Les bureaux d'études sont particulièrement désorganisés et souvent n'ont plus la capacité de développer la recherche nécessaire à de nouveaux marchés. Des ruptures en début du processus de fabrication sont à craindre, par exemple aux chantiers Alsthom, vers le milieu de l'année 1980.

Si donc, comme le prévoient certains, avec beaucoup d'optimisme à mon avis, les commandes sont susceptibles de reprendre dans quelques mois, la politique menée dans ce secteur industriel n'est pas de nature à préparer les chantiers à faire face à cette nouvelle situation.

Alors, il y a constat d'abandon d'un secteur important de notre économie : aucune planification de la politique à suivre n'est établie, d'autant que le comité chargé de préparer le VIIIe Plan dans le domaine des transports ne comporte aucun représentant de la construction navale.

Le 8 juin, vous annonciez qu'il vous était nécessaire de reprendre 360 000 tonneaux de jauge brute de commandes. Vous avez déclaré la semaine dernière, dans une interview dont la presse régionale a déjà fait état, que vous vous fixiez l'objectif de 100 000 tonneaux.

Toute commande passée aujourd'hui ne sera réalisable qu'à la fin de 1980. Comment comptez-vous, concrètement, assurer les plans de charge pour 1980 ? Quelle capacité de production vous êtes-vous fixée pour les chantiers navals français ?

Aujourd'hui, comme seule réponse à cette situation, vous avancez la politique d'aide à propos de laquelle il faut rappeler ici que, sans en condamner le principe, nous réclamons qu'un contrôle plus stricte soit organisé.

Vous nous proposez en effet un budget d'aide en progression de plus de 25 p. 100 pour les autorisations de programme, par rapport à 1979. Or le Parlement ne peut obtenir de précisions sur la répartition de ces aides. Il est à ce sujet regrettable — c'est le moins qu'on puisse dire, monsieur le ministre — que vous vous soyez opposé à la commission de contrôle parlementaire qu'avec mes collègues socialistes j'avais proposée.

Je souhaiterais donc au moins, aujourd'hui, que vous m'indiquiez le taux exact qui a été attribué pour les porte-conteneurs de la C.G.M. ainsi que pour les cargos polonais ?

Quel pourcentage ont représenté ces aides par rapport au prix de ces navires ?

Je pense que, au-delà du contrôle nécessaire sur l'utilisation de ces aides, il serait particulièrement pertinent qu'elles soient la contrepartie de l'acceptation de certaines orientations de marché par les constructeurs.

En recevant les organisations syndicales le 6 mars dernier, vous annonciez des mesures précises et vous preniez un certain nombre d'engagements. Depuis, aucune concrétisation de votre discours !

Vous manifestiez le désir que « des commandes indispensables » soient prises et vous souligniez l'intérêt que représenteraient des commandes sous l'influence des pouvoirs publics. Aujourd'hui, à l'exception du dock flottant pour Le Havre, qui n'est d'ailleurs pas signé, rien n'a avancé dans ce sens.

Pourtant, des besoins se font sentir. Les récents problèmes de sécurité ont mis en évidence la nécessité de disposer de remorqueurs de haute mer. Vous les annonciez le 6 mars. Dans une récente interview, vous les repoussez aux conclusions d'études de conception qui tardent à être présentées. Je vous rappellerai que ces remorqueurs sont demandés depuis 1976. Dire aujourd'hui que les chantiers ne sont pas prêts techniquement tourne à la dérision, à moins que ce ne soit le résultat du démantèlement des pôles de recherches et d'études dont je parlais tout à l'heure.

D'autres besoins en dragues, matériel de ports ne sont pas couverts. Quelles sont donc vos décisions concrètes à ce sujet ?

Par ailleurs, des commandes d'armateurs français s'imposent. Pouvez-vous nous dire, par exemple, ce soir, la nature des négociations avec la société Delmas-Vieljeux ?

Au-delà de ces commandes indispensables, à passer très rapidement dans la construction navale proprement dite, il semble nécessaire d'élargir la vocation des chantiers. Nous avons à ce sujet parlé de diversification des activités, mais, sur ce point, qu'on nous entende bien ! Cette diversification ne doit pas consister à créer de petites unités à l'écart des chantiers de construction comme vous le préconisez à Saint-Nazaire pour la fabrication de conteneurs ou comme vous l'envisagez actuellement chez Dubigeon, à Nantes, avec la création d'un atelier d'alliages légers.

C'est le développement du potentiel existant au sein des chantiers qu'il est nécessaire de rechercher. A cet égard, la récente commande de l'usine hydroélectrique qui vient d'être signée hier par Alsthom-Atlantique est un exemple positif.

Le développement du potentiel existant, c'est, par exemple, celui des ateliers de chaudronnerie aux chantiers de l'Atlantique. Dans cette optique, il me semblerait particulièrement intéressant que ce chantier puisse assurer la construction de deux nouvelles tranches de la centrale thermique de Cordemais.

La réparation navale est, elle aussi, touchée par cette crise, et des mesures devraient être prises pour maintenir cette activité : modernisation et transformation de la flotte, intervention sur les navires de complaisance, installation de nouveaux systèmes de sécurité sur les pétroliers. De telles mesures nécessiteraient des décisions concrètes que nous attendons toujours !

Des observations précises pourraient être faites sur l'absence de négociation concernant les départs à l'âge de cinquante-cinq ans dans la construction navale.

Je veux, entre autres, faire allusion à la situation chez Terrin, où les promesses se sont accumulées depuis un an au sujet du redémarrage de l'entreprise. Aujourd'hui, une chose est certaine, rien n'est réglé. Les salariés de la S. P. A. T et des ateliers provençaux sont toujours au chômage et, pour la grande majorité d'entre eux, ce sera bientôt la fin de leurs droits.

Monsieur le ministre, les travailleurs de la navale et les populations concernées ne peuvent vivre de promesses et de discours ! (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Guy Guermeur. Monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis quelques jours, certains députés semblent interdits de parole sur le budget.

Qu'ils proposent des économies dans le train de vie de l'Etat — comme le demande d'ailleurs le Président de la République — ils sont taxés d'agités, de diviseurs de la majorité, d'agresseurs, etc. (*Murmures sur les bancs des socialistes*).

Les débats sur leurs amendements sont qualifiés de « confusion », « folle nuit », « blocage », « bavures »..., que sais-je encore ?

Aujourd'hui, un député breton responsable du groupe de la mer à l'Assemblée nationale ne dispose que de cinq minutes pour exprimer les soucis des familles du littoral, voire leurs angoisses devant l'avenir. (*Nouveaux murmures sur les mêmes bancs.*)

Autant dire que nous nous sentons également interdits de parole dans la discussion des dépenses.

On peut se demander, dans ces conditions, si le débat budgétaire garde encore un sens ; on peut se demander ce qu'est devenue la grande conquête de la première République : décider démocratiquement l'impôt et voter souverainement les dépenses.

Il est évident, monsieur le ministre, que je ne pourrai ce soir, en quelques instants, exposer les nombreux problèmes qui nous préoccupent.

Construction navale et emploi, d'abord : vous connaissez les inquiétudes qui existent dans le secteur de la construction navale, naguère si important sur nos côtes, aujourd'hui si menacé ; plusieurs orateurs vous en ont entretenu aujourd'hui.

Exploitation des grands fonds face à l'avance financière et technologique des Etats-Unis : on nous parle d'une proposition de loi qui nous mettrait à parité avec les consortiums américains liés aux Allemands et aux Hollandais ; je ne sache pas que nous ayons beaucoup progressé dans ce domaine et je crains que, le moment venu, nous n'accusions quelque retard par rapport à d'autres industries qui auront su se prémunir à temps.

Réparation navale face à l'entrée de la Grèce dans le Marché commun : il suffit d'aller aux ateliers de Skaramanga au Pirée pour mesurer la capacité de réparation navale de ce pays qui pourra, le moment venu, se présenter sur le marché de la réparation navale et nous porter le tort que l'on imagine en matière d'emploi.

Pavillons de complaisance, qui sont la honte de notre société maritime moderne.

Administration des affaires maritimes, menacée, semble-t-il, dans ses structures, du moins si l'on en juge par ce qu'en dit la presse.

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Guermeur ?

M. Guy Guermeur. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Guermeur, je tiens à relever votre dernière observation, que vous avez d'ailleurs énoncée avec précaution en précisant « si l'on en juge par ce qu'en dit la presse ».

J'avoue que je suis moi-même le premier surpris par ce que je lis. Lorsque j'entends parler de démantèlement de la marine marchande ou de l'E. N. I. M., je me demande ce que l'on veut dire. Je ne connais dans ce secteur aucun projet, et rien ne laisse présager quoi que ce soit dans ce domaine.

J'oppose donc le plus formel démenti à tout projet de démantèlement de la marine marchande ou de l'E. N. I. M.

Je saisis l'occasion que vous me donnez d'évoquer cette question pour être très net sur ce point.

M. Guy Guermeur. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces assurances. Quelles mises au point pourraient être faites si votre budget pouvait donner lieu à une réelle discussion ! Vous seriez certainement en mesure de nous apporter des informations concernant nos populations et nous pourrions vous poser toutes les questions qui préoccupent nos compatriotes.

Je ne vous rappellerai pas les difficultés de la société nationale des sauvetages en mer, dont les moyens sont maintenant dramatiquement réduits — à se demander même si ses responsables nationaux ne vont pas être purement et simplement contraints de déposer leur bilan !

Je n'insisterai pas davantage — le temps me manque — sur la sécurité à bord des navires : nombre de deuils récents, dans les familles de marins, ont attiré l'attention sur la gravité du problème.

Je ne dirai rien non plus de la pollution pétrolière : les catastrophes annuelles se chargent, hélas, de nous rappeler le problème.

Pas plus ne mentionnerai-je la formation des marins, qui grève trop lourdement les budgets des collectivités locales, certains éprouvant le sentiment que l'Etat se désengage de ce problème fondamental pour les habitants de notre littoral.

Je glisserai encore sur le scandale du VIIIe Plan, qui a refusé de considérer l'exploitation de la mer comme une des grandes priorités nationales.

Bien entendu, en quelques minutes, aucun d'entre nous ne saurait avoir la prétention de traiter des autres secteurs du ministère des transports, mais chacun peut juger de ce qu'aurait pu être un vrai débat sur votre projet de budget.

Alors, je vous dirai seulement, monsieur le ministre, que la pêche française est en danger de mort. Les Anglais menacent de bloquer l'accès à la ressource. Ils pratiquent impunément la piraterie contre nos bateaux et règlementent à leur guise, en contravention avec les règles communautaires, menaçant ainsi le gagne-pain des familles — vous le savez, car elles sont allées vous rendre visite pour vous exprimer leurs inquiétudes et leurs angoisses.

De plus, la charge du prix des carburants écrase armements et équipages, et les Français, plus particulièrement les Bretons, sont pénalisés, en outre, par l'éloignement des lieux de pêche. A cause de ce handicap, aucun des pêcheurs de notre région ne peut prétendre rivaliser avec ses concurrents du nord de l'Europe qui pêchent à leurs portes, si j'ose dire, avec des moyens infiniment moins coûteux que les nôtres.

De surcroît, pour faire bon poids, nous avons offert sur un plateau la présidence de la commission européenne des pêches à un Anglais — et nous savons comment nos partenaires conçoivent leur collaboration !

Dans ces conditions, l'alternative future est facile à prédire : ou bien le repli sur la côte, la ruine des fonds, pour la pêche artisanale ; ou bien l'installation de bases fixes au nord de l'Europe, et la ruine de nos ports, c'est-à-dire la disparition de nos dockers, de nos mareyeurs, de nos chantiers de réparation ou de nos conserveries, entre autres. C'est la ruine de l'économie de notre littoral.

Pour agir, il ne nous reste que peu de temps. A très brève échéance, il faut verser une aide au carburant et créer un « gazole pêche ». Je le répète solennellement, monsieur le ministre : si nous ne le faisons pas très vite, dans quelques années il sera trop tard.

Cette aide ne saurait être considérée comme un gaspillage ou comme une dépense de fonctionnement reconduite d'année en année. Non, ce serait un acte de solidarité et, pour notre pays, un investissement vital, parce qu'il sauverait des emplois dans des régions dont on parle beaucoup en les oubliant trop souvent. Un tel investissement épargnerait à la France trois milliards d'importations de produits de la mer — qui, autrement, viendront s'ajouter à la facture pétrolière — et sauvegarderait sa vocation maritime qui est sa chance de demain.

J'ai présenté un amendement tendant à dégager un crédit de 240 millions de francs, afin d'attribuer aux entreprises de pêche une aide de cinquante centimes par litre, ce qui atténuera leurs charges de carburant. Je gagerai la dépense nouvelle par des économies réalisées sur le titre IV de l'état B. L'Assemblée décidera, mais si nous laissons passer l'occasion, il sera trop tard ensuite pour songer à venir en aide aux entreprises de pêche.

Les pêcheurs comptent sur vous, monsieur Le Theule ! Je souhaite que le Gouvernement nous entende et vous entende : il doit vous donner d'urgence les moyens d'agir. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.*)

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

M. Abel Thomas. Monsieur le ministre, cinq minutes de temps de parole, c'est peu, pour faire des commentaires sur les 20 milliards de francs de subventions accordées à la S. N. C. F. ! (*Rires sur les bancs des socialistes.*)

Aussi n'évoquerai-je, à l'occasion de l'examen du projet de budget des transports, qu'une facette, mais combien symbolique, de la politique de la S. N. C. F. au sein de la marine marchande et de la politique de celle-ci au sein du budget des transports.

Il existe à la S. N. C. F. une direction ou plutôt un service — pas même une direction ! — de l'armement naval, qui détient une part importante, sous pavillon français, du trafic transmanche en car-ferries, marchandises, voitures et passagers.

Cette flotte a l'ampleur et la dimension des plus grands armements français ou anglais. Cependant, le service de l'armement naval qui en assume l'exploitation est, en fait, la cendrillon des puissantes et rayonnantes directions des transports terrestres de la S. N. C. F.

Pour bien accentuer la dépendance dans laquelle cette cendrillon doit rester à l'égard des réseaux ferroviaires, l'exploitation de ses bateaux, car-ferries et autres navires transmanches s'effectue au sein d'une société, ou d'un pool, à majorité et à direction anglaise : la Seaspeed.

Ainsi la boucle est bouclée. Voici la cendrillon maritime de la très terrestre S. N. C. F. placée sous la direction tutélaire, non point comme associée à part égale, mais comme vassale soumise, non pas de l'orgueilleuse marine anglaise — que les mânes des combattants de Trafalgar se rassurent ! — non pas des armements anglais ingénieux et prospères, mais de la très terrestre British Railway, c'est-à-dire la société nationale des chemins de fer anglais.

Cette double dépendance, vis-à-vis des transports terrestres ferroviaires français et anglais, explique et justifie tout. Chaque année, le rôle principal de l'armement naval S. N. C. F. dans l'association British Railway — S. N. C. F. au sein de la Seaspeed est de régler sa quote-part de pertes — et quelles pertes !

Voici un deuxième exemple des conséquences de cette dépendance à l'égard de la British Railway.

Nous nous souvenons tous de la déclaration stupéfiante d'un haut fonctionnaire de la S. N. C. F. il y a quelque temps : « Nous allons offrir l'armement naval de la S. N. C. F. aux Anglais ! » — pas n'importe quels Anglais, puisqu'il s'agissait bien entendu de la British Railway.

Offrir ainsi notre flotte transmanche sans l'accord du Gouvernement et sans l'accord du Parlement ? Heureusement que votre vigilance a permis, monsieur le ministre, d'éviter la disparition de ce symbole de l'indépendance de la France !

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Thomas ?

M. Abel Thomas. Bien entendu !

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

M. le ministre des transports. Monsieur le député, en vous écoutant, j'ai sursauté. J'ignore le nom du fonctionnaire auquel vous avez fait allusion, mais il n'est jamais entré dans les intentions du Gouvernement d'abandonner quoi que ce soit du trafic transmanche et encore moins d'offrir une partie de l'armement national, même s'il est exploité parfois médiocrement, à la British Railway. Sur ce point, je tenais à vous rassurer.

De fait, de dures discussions sont menées, avec certains armateurs, en particulier la S. N. C. F. Celle-ci, qui a un contrat d'entreprise, jouit donc d'une certaine autonomie. Il n'empêche que l'Etat français tient à être présent sur la Manche, dans toutes les formes que prend le trafic transmanche.

Pour le moment, il n'existe qu'un naviplane, ce qui est limité, je vous l'accorde. Il convient d'en avoir plus. Je ne doute pas que la S. N. C. F. ne commande, avant la fin de l'année, un second élément.

M. Abel Thomas. Monsieur le ministre, je vous ai rendu justice, avant même votre interruption, en ce qui concerne le rôle que vous avez joué dans cette affaire.

Mais voici un troisième exemple des conséquences de notre dépendance à l'égard de la British Railway. Il confirme la subordination de fait de l'armement naval de la S. N. C. F.

Il explique aussi sans doute les réticences ou les atermoiements de cet armement naval à adapter franchement sa flotte à la croissance du trafic voitures passagers sur la Manche, à s'équiper en appareils français spécifiques, je veux dire les aéroglisseurs, les naviplanes.

Sans doute, les responsables de l'armement S. N. C. F. invoquent-ils le risque de déficit d'exploitation prévisionnel résultant précisément des aléas liés à la novation.

Mais alors n'y aura-t-il jamais novation, en France, dans le domaine de la construction navale ?

Laissera-t-on à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis le monopole des techniques nouvelles et des navires rapides sur mer ?

Les parlementaires des régions côtières de la Manche et du Nord savent la rapidité avec laquelle les appareils nouveaux anglais et américains sont mis en service actuellement sur les lignes trans-Manche.

La S. N. C. F., et donc les contribuables français, aura pourtant payé pendant des années, sans sourciller, sa large part du déficit résultant des pertes du pool à direction anglaise Seaspeed, à cause précisément du lourd déficit annuel de l'exploitation des car-ferries classiques ou des étonnants hovercrafts anglais.

Les contribuables français auront payé aussi les subventions d'aide à la construction navale nécessaires pour permettre à la S.N.C.F. d'acheter aux chantiers constructeurs les car-ferries à un prix très inférieur au prix de revient des chantiers. L'aide à la construction navale, je le rappelle, atteint 1 milliard 700 millions de francs !

Enfin et surtout, les contribuables auront supporté aussi sans sourciller, durant des années, la part française du très lourd déficit résultant, pour Seaspeed, de la mise au point des appareils anglais SRN 4 exploités depuis 1968 pour le pool S. N. C. F.-British Railways.

Alors ce qui a été accepté pour permettre à l'industrie anglaise des aéroglisseurs de s'affirmer, ce qui a été financé par le contribuable français pour aider, dans le cadre de Seaspeed, au succès des hovercrafts anglais sur la Manche, ne le serait-il pas, à un niveau bien plus modeste, pour confirmer la présence des aéroglisseurs français sur la Manche, et permettre à la construction navale française d'avoir sa place sur le marché européen et mondial des navires rapides ?

D'autant qu'il s'avère que le N 500 français représente une économie de consommation de 25 p. 100 par rapport à son concurrent anglais de même tonnage.

C'est pourquoi, monsieur le ministre — mais vous m'avez répondu d'avance — si ce qui m'a été indiqué par vos services de la marine marchande est confirmé, si vous avez pris effectivement la décision de faire commander par la S.N.C.F. un second N 500 pour assurer le service sur la Manche, vous aurez rempli l'engagement que vous aviez pris devant l'Assemblée à plusieurs reprises, celui de faciliter dans les régions frappées par la crise, et notamment celle de la construction navale, le développement de techniques de pointe dans lesquelles la France pourrait être compétitive sur le marché mondial.

La réalisation d'un N 500, c'est 300 emplois sur deux ans qui se répartiront entre les chantiers de Nantes et les ateliers de Pauillac en Gironde. C'est la preuve, pour les armateurs étrangers, qui attendent avec impatience, que la France a désormais confiance dans sa technique.

Gageons qu'il ne s'agit pas là, comme le laissait croire un hebdomadaire, il y a quelque temps, mal informé par certains détracteurs, d'un nouveau « Concorde de la mer » — l'investissement global pour le naviplane depuis douze ans a coûté à peine le prix de la roue avant du Concorde — mais au contraire d'une sorte d'« Airbus de la mer ».

Le chantier constructeur vient d'ailleurs d'être choisi — présage ou coïncidence heureuse ? — comme un des sous-traitants des réalisations de l'Airbus de l'air.

C'est l'espérance de pouvoir exporter des produits nouveaux sur un marché de la construction navale où la construction des bateaux classiques, notamment les plus modernes, n'est plus compétitive, et coûte de plus en plus cher à la collectivité nationale.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous remercie de la décision que vous venez de nous annoncer à l'occasion de l'examen de votre projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

M. Jean Bonhomme. Monsieur le ministre, je me bornerai à formuler quelques brèves remarques qui ont trait à notre réseau routier.

Le réseau d'autoroutes qui se met progressivement en place va couvrir les parties essentielles du territoire. Mais il laisse de vastes « zones d'ombre », c'est-à-dire des régions qui ne détiennent pas les moyens routiers élémentaires pour leur permettre de s'ouvrir à l'activité économique moderne.

Je pense en particulier à la route nationale 20, axe essentiel de communication qui a le mérite d'exister mais qui ne demande qu'à être aménagé.

Il est bien de faire de belles autoroutes : il est encore mieux de moderniser le réseau existant.

Pour prendre un exemple — et je regrette de citer le département de Tarn-et-Garonne que je représente — je mentionnerai, pour la première fois, je crois, dans une discussion budgétaire, la route nationale 20. Son cas est exemplaire.

A l'Ouest de ce département, l'autoroute 61, qui relie l'Atlantique à la Méditerranée, sera un merveilleux ruban : très bien.

A l'Est, la route nationale 20 relie Paris à Toulouse et aux Pyrénées : hélas ! Quelques tronçons élargis seulement ! Ils jalonnent une chaussée étroite, bosselée et meurtrière.

A l'Ouest, vous avez bien voulu, monsieur le ministre, répondre à la sollicitation pressante des élus. Vous vous êtes rendu sur place. Vous avez imposé à votre administration, qui n'en voulait pas, un tracé d'autoroute plus onéreux, plus contraignant et qui s'inscrivait moins bien dans le site.

Bel exemple d'autorité ministérielle et de concertation avec les élus ! Vous n'avez ni hésité ni lésiné : 8 millions de francs à la charge de l'Etat, très bien ! En prime vous avez même accordé un échangeur supplémentaire, parfait.

Mais alors la population comprendrait mal que soient retardée plus longtemps l'attribution des crédits attendus pour la route nationale 20. Pour quelques dizaines de millions, cette route pourrait être rendue accessible au trafic moderne. La population attend vainement depuis des années, en dépit d'incessants rappels.

Puisque vous avez pu si aisément trouver des crédits pour une modification de tracé récusée par votre administration mais demandée par les élus, on comprendrait mal que vous lésiniez devant les nécessités d'une amélioration qui recueille l'assentiment des élus et de l'administration. Elle sauverait, je le rappelle, de nombreuses vies humaines. Il y a là un équilibre élémentaire à respecter.

M. le ministre des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Bonhomme ?

M. Jean Bonhomme. Je vous en prie.

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

M. le ministre des transports. Dans ce domaine, je pense que s'est instaurée une certaine confusion, et je tiens surtout à dissiper une éventuelle ambiguïté.

Lorsqu'un tracé autoroutier est établi, il est normal que le ministre soit consulté, surtout lorsque des difficultés locales risquent de retarder la réalisation. Mais, je vous le rappelle, le financement de l'autoroute n'emprunte pas la voie budgétaire. Il est pris en charge par un emprunt que contracte la société d'économie mixte responsable de la réalisation.

Le long de cette autoroute un échangeur était prévu, en fonction de la construction d'un pont par le département. A l'examen de ce projet, il m'était apparu que l'endroit prévu pour l'installation éventuelle de l'échangeur était trop proche d'un autre échangeur. Voilà pourquoi j'ai demandé qu'une autre étude soit conduite, celle à laquelle vous avez fait allusion.

L'Etat ne prend aucune part du financement des travaux dans le domaine autoroutier. En revanche, il intervient pour l'échangeur, à condition qu'il soit placé à un autre endroit que celui qui avait été prévu.

Pour ce qui est de la route nationale 20, dont vous avez posé le problème, ainsi que d'autres députés, j'ai eu l'occasion, très récemment, de vous écrire pour vous souligner l'ampleur des travaux envisagés, particulièrement dans le département de Tarn-et-Garonne, y compris dans la région de Caussade, si ma mémoire est fidèle.

Bien entendu, actuellement, aucune décision n'est arrêtée. Il ne s'agit que de prévisions, car il faut d'abord que le budget soit voté par le Parlement pour que des crédits puissent être notifiés. Ensuite, vous savez, pour y être associé, que les assemblées départementales et régionales sont concernées par le « plan du grand Sud-Ouest » dont l'un des axes majeurs est précisément la route nationale 20.

Je comprends que vous soyez inquiet de ne rien voir venir mais vous savez fort bien, et c'est sans doute pour cela que vous intervenez, que des suites seront données à cette affaire.

M. Jean Bonhomme. Monsieur le ministre, certes, ce ne sont pas les crédits budgétaires qui servent à financer la construction des autoroutes. Je l'entendais bien ainsi.

Mais enfin, lorsqu'un tracé d'autoroute a été défini, lorsque le ministre, sollicité par les élus, se rend sur place et décide une modification entraînant des dépenses supplémentaires, c'est tout de même l'Etat qui accepte le principe du financement ? Je ne vois pas pourquoi les constructeurs des autoroutes subiraient les effets de toutes les dépenses supplémentaires infligées par le ministre compétent. Cela me paraît impossible.

Autant que je sache, la « rallonge » nécessaire pour modifier le tracé de l'autoroute sera financée par l'Etat. Je voulais mettre en parallèle la célérité de cette décision, fort heureuse pour mon département, et je m'en réjouis d'ailleurs, avec le retard accumulé depuis des années pour la réalisation d'un axe aussi vital que la route nationale 20. Des efforts budgétaires ont été demandés en faveur de cette route. Mais pour l'instant, le département n'en a pas encore vu la traduction. Il est donc temps de réparer cette carence. Et tel est l'objet de mon intervention.

Monsieur le ministre, j'ai qualifié cette affaire d'exemplaire, c'est pourquoi j'attends — celle que vous venez de me fournir ne me satisfait pas complètement — une réponse précise et non un renvoi à un plan trop lointain dans l'avenir. Car, une fois encore, il y a urgence.

De votre réponse dépendra mon vote non seulement sur votre budget, mais aussi sur celui de l'Etat.

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

M. Louis le Pensec. Monsieur le ministre, mes chers collègues, en réponse aux déclarations officielles sur la vocation maritime de la France et sur l'importance de la pêche, je citerai quelques chiffres qui traduisent un décalage entre les intentions et la vérité : le déficit de la balance des paiements en ce qui concerne les produits de la mer, qui était d'un milliard de francs en 1974, s'élevait à 1,6 milliard de francs en 1975, à 2,2 milliards de francs en 1976, à 2,5 milliards de francs en 1977, pour atteindre 2,7 milliards de francs en 1978.

Ces chiffres sonnent comme l'expression d'un échec.

Chaque année, le consommateur français ajoute 3 p. 100 de produits de la mer à son menu, mais c'est l'importation qui en bénéficie. Si la production française ne se développe pas, le déficit du commerce extérieur des produits de la mer ne pourra que s'accroître.

D'ailleurs, les importations qui représentaient 3 125 millions de francs en 1977, s'élevaient à 3 649 millions de francs en 1978.

Voilà comment s'accroît notre dépendance alimentaire alors qu'un stock de protéines est à notre portée.

Ni la crise pétrolière ni la réglementation internationale, toujours attendue, n'excusent l'absence d'une véritable politique de la pêche.

Un redressement suppose une volonté cohérente et durable qui ne peut se satisfaire d'un budget terne comme celui qui nous est présenté. En effet il ne répond pas franchement aux deux impératifs de notre époque qui constitueront, les deux axes de mon intervention : d'abord, protéger et développer nos ressources ; ensuite avoir les moyens de les exploiter.

Protéger et développer nos ressources, est une nécessité pour des biens qui nous sont comptés. Les mécanismes de l'économie libérale, après avoir engendré gaspillage et anarchie, sont en train de provoquer égoïsme et incohérence. La guerre de la langoustine en est l'illustration.

Ne mésestimons pas la mesure prise unilatéralement par la Grande-Bretagne quant à l'élargissement des maillages pour la pêche de la langoustine au nord du 48e parallèle. Cette décision hâtive, illégale, grave pour l'avenir de nos activités de pêche et injustifiée, comme le prouvent les études scientifiques, est une véritable agression économique contre toute la région littorale bretonne.

Mais, monsieur le ministre, il ne suffit pas, comme vous l'avez reconnu, de trouver juste la cause des pêcheurs, encore faut-il avoir la volonté politique de la faire reconnaître surtout quand on en a les moyens. Voilà ce qu'ils attendent de vous. Or que constatent-ils ? Il y a communauté de marché lorsqu'il s'agit d'importer, mais il n'y a plus de mer communautaire quand il s'agit de pêcher !

La détermination anglaise, en outrepassant le droit par la poursuite des arraisonnements, n'a pas été ébranlée par les décisions judiciaires. Pis encore, puisqu'il y a eu — et nous le savons — récidive dans la guerre des maillages.

Ils demandent donc que le Gouvernement honore ses promesses et défende leur bon droit, voire en portant le conflit au niveau politique. Mais une telle volonté suppose qu'il prenne en charge le paiement direct des amendes, les pertes de pêche et les manques à gagner qui seraient entraînés par des arraisonnements, comme cela a déjà été fait aux U. S. A. Voilà ce qu'ils attendent.

M. Jean-Yves Le Drian. Très bien !

M. Louis Le Pensec. Mais pour protéger les ressources, encore faut-il les connaître. Pour répondre aux fallacieux arguments des Britanniques, nous avons besoin de données scientifiques sérieuses.

Or quelle est actuellement la situation ? Pour se défendre, le comité local des pêches du Guilvinec, par exemple, a dû financer lui-même et faire effectuer à son propre compte par les organismes compétents — I. S. T. P. M., Cnexo, I. N. R. A. — l'étude sur l'impact biologique et économique des modifications des maillages pour la pêche à la langoustine. Ce même comité a proposé depuis deux ans un programme de recherches pour les stocks du golfe de Gascogne mais il a fallu les grèves de septembre pour qu'il obtienne la promesse d'une constitution de commission d'enquête sur ce sujet.

Comment, sans volonté politique de connaissance de la ressource, vouloir défendre nos pêcheurs ? Peut-on avec la faiblesse du budget de l'I. S. T. P. M. y prétendre ? Sait-on que seulement trois scientifiques travaillent sur les ressources halieutiques littorales, ur sur le thon et trois sur la technique des engins de pêche ? Quelle indigence pour un pays auquel on prête généreusement une vocation maritime !

Deuxième volet, deuxième impératif : avoir des outils adaptés à une telle exploitation.

Une réelle politique de la pêche ne peut être conduite sans renouvellement de la flotte de pêche ni sans une adaptation de l'outil de production. Or tel n'est pas le cas.

En effet, au cours des dernières années, notre flotte de pêche a subi de véritables hémorragies. Par exemple, la flotte bretonne a perdu, entre 1975 et 1978, 30 p. 100 de son potentiel en chalutiers hauturiers dits de moyen tonnage et 25 p. 100 de ses bateaux par désarmement ou ventes à l'étranger.

En France, le chalutage hauturier est composé à raison de 58 p. 100 de bateaux de plus de dix ans et de 45 p. 100 de navires de plus de quinze ans. Inutile de préciser qu'alors que les ressources se reconstituent dans certains secteurs, nous ne sommes pas prêts de les exploiter, d'abord en raison du défaut d'études suivies des stocks et de leurs évolutions, et ensuite à cause de l'insuffisance et du vieillissement des moyens de pêche.

Il est donc plus qu'urgent de renouveler toute une partie de la flotte et, en particulier, les navires de « moyen tonnage ». Or nous n'avons pas trouvé dans le projet de budget les moyens correspondants.

A l'heure où se fait jour une possibilité de redémarrage de la flotte hauturière, on parle d'intentions de commandes là où il n'y en existait aucune de 1974 à 1979. Mais, à de telles intentions, que répondent les chiffres ?

Si nous partons de l'hypothèse de 20 millions de francs en 1980 pour la flotte industrielle et de l'hypothèse de financement la plus favorable, soit 20 p. 100 du montant de l'investissement, il est clair que l'investissement global susceptible d'être aidé en 1980 serait au maximum de 100 millions de francs.

Or, au seul titre du chalutage hauturier breton, les projets de construction s'élèvent à 85 millions de francs en 1980 pour le « moyen tonnage ». Mais on peut estimer que, dans les autres régions et dans les autres secteurs, la pêche au thon tropical, par exemple, l'investissement prévisible est de 320 millions de francs. La dotation prévue obligera donc à procéder à des reports d'investissement sur 1981 alors que le retard accumulé est considérable. Il ne s'agit plus du renouvellement de la flotte, mais de la reconstitution d'une capacité de production perdue.

Voilà pourquoi les aides à l'investissement doivent être vraiment incitatives pour que les projets se concrétisent. Tout plaide en ce sens : le type de navire adapté à la ressource et à son évolution, le maintien et la création d'emplois et — faut-il le préciser ? — les raisons de sécurité.

Alors, monsieur le ministre, la seule question de cette intervention concernera l'aide à l'investissement. Compte tenu des dotations prévues au projet de budget, comment répondrez-vous aux projets d'investissements tels qu'ils se manifestent à ce jour et quelles priorités retiendrez-vous en 1980 ?

J'ajoute que la flotte de pêche artisanale, qui avait, elle aussi, pris du retard, doit être renouvelée. Mais il est également regrettable que, dans un secteur d'une telle importance économique pour nos régions, ce soit encore le règne du coup par coup pour le déblocage des fonds.

Nous renouvelons notre demande d'un véritable plan pluriannuel, seul capable de soutenir une véritable politique d'entraînement.

Nous en sommes très loin. Le seul espoir réside dans la prochaine réunion de la commission du plan de relance, dont nous attendons toujours que la date soit fixée.

M. le ministre des transports. Puis-je vous interrompre, monsieur Le Pensec ?

M. Louis Le Pensec. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur le député, j'aurai l'occasion tout à l'heure de revenir sur certains sujets et en particulier sur les investissements.

Je suis cependant surpris par la sévérité dont vous avez fait preuve à propos de l'insuffisance des études conduites en particulier par l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Au récent congrès de Varsovie, nos représentants ont fait évoluer dans un sens extrêmement favorable l'opinion internationale sur le maillage. La qualité de nos études est donc loin d'être négligeable.

Dans ce domaine des études d'ailleurs, si l'I.S.T.P.M. joue un rôle considérable — ce dont je me félicite — et jouit de la confiance des pêcheurs, il ne faut pas oublier non plus le centre national d'exploitation des océans, le muséum d'histoire naturelle, les laboratoires de recherche biologique des universités et, pour certains secteurs géographiques, l'office de la recherche scientifique et technique outre-mer.

Une coordination de la recherche dans le domaine maritime est nécessaire. Elle doit bien entendu conserver à chacun des organismes sa personnalité.

Vous avez également, monsieur Le Pensec, évoqué le cas particulier des pêcheurs de Guilvinec. A ce sujet, l'étude scientifique qui a été menée par ce que l'on appelle le « comité local du Guilvinec », n'a pas été, à ma connaissance, financée par les professionnels puisqu'elle a été effectuée par les agents de l'I. S. T. P. M. et du Cnexo à titre gracieux.

En revanche, il est exact que ce comité local du Guilvinec a payé les études d'un économiste pour évaluer les conséquences des décisions en matière de maillage sur l'économie du pays bigouden.

M. Louis Le Pensec. Monsieur le ministre, vous m'avez sûrement mal entendu lorsque j'ai parlé de l'I. S. T. P. M. Je n'ai à aucun moment mis en cause la qualité de ses études. J'ai simplement souligné l'indigence de ses moyens en personnel, sans mettre en cause la compétence de ses chercheurs.

Je ne parlerai pas du carburant. Nous aurons tout à l'heure, lors de l'examen des crédits, l'occasion d'y revenir à propos de la discussion d'un amendement.

Nous attendons une nécessaire et cohérente action qui permettrait non seulement de connaître, de défendre nos ressources mais aussi d'orienter et d'impulser un investissement sélectif. Nous ne l'avons pas trouvée dans ce projet de budget. Une politique budgétaire plus audacieuse nous aurait apporté une certitude sur le développement des activités de pêche indispensables à notre pays. Ce n'est pas avec un budget d'hésitation qui ne rencontrera pas notre soutien qu'il sera possible de s'orienter dans une telle voie.

Les marins savent que, ne pas décider fermement d'un cap quand les éléments l'imposent, c'est s'exposer à de gros déboires.

En conclusion, monsieur le ministre, j'attends une réponse précise sur les moyens par lesquels vous entendez assurer l'aide à l'investissement en faveur du chalutage hauturier. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. de Rocca Serra.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Vous ne serez pas surpris, monsieur le ministre, de m'entendre rappeler l'intérêt majeur qui s'attache, tant au plan économique qu'au plan politique, pour la Corse certes, mais aussi pour la nation, à l'amélioration des liaisons entre notre île et le continent.

Je le ferai en lieu et place de mon ami M. Bozzi et au nom de l'ensemble de la représentation insulaire. Bien entendu, dans les délais qui me sont impartis, j'irai à l'essentiel.

Ma tâche sera facilitée par la parfaite connaissance que vous avez de nos dossiers. Et je tiens à rendre hommage à votre souci permanent d'une amicale concertation, aux efforts personnels que vous déployez en vue d'obtenir des compagnies nationales une application loyale des directives données par le Président de la République.

Certes, des résultats positifs ont été obtenus. Mais sont-il suffisants ? Je ne le pense pas et je ne ferai que traduire une opinion très répandue dans l'île, en regrettant un certain état d'esprit des compagnies qui desservent la Corse.

L'effort doit être poursuivi inlassablement si nous voulons obtenir dans les domaines aérien et maritime un véritable service public, sans discontinuité territoriale, qui doit être le corollaire du monopole.

S'agissant des transports maritimes, je note avec satisfaction que la subvention inscrite au projet de budget est de 293 millions de francs, en augmentation de 14 p. 100. Mais il faudrait aussi que cet important crédit profite directement et intégralement aux activités économiques de l'île et qu'il ne serve pas si largement à satisfaire d'autres objectifs qui, pour louables qu'ils soient, ne la concernent pas.

Je salue également avec satisfaction la mise en service du *Cyrnos* et la commande en juillet dernier d'un nouveau navire à grande capacité.

Mais s'il peut paraître séduisant et en tout cas rentable pour la S. N. C. M. d'augmenter le tonnage et la longueur des navires, encore faut-il se préoccuper des conséquences prévisibles sur les aménagements portuaires, sur les voies de dégagement à travers les villes et sur les liaisons intérieures. Il convient d'assurer non seulement la desserte difficile à réaliser, je le reconnais, de tous les ports actuellement utilisés, mais aussi le rétablissement d'une desserte de voyageurs de l'extrême Sud de la Corse, réclamée avec insistance vous le savez, monsieur le ministre, par le comité régional des transports.

Pour ce qui est de la tarification, je présenterai deux remarques.

D'une part, il ne paraît pas judicieux d'appliquer aux marchandises le taux moyen d'augmentation de la S.N.C.F. en raison de la structure par trop différente de nos échanges.

D'autre part, il faut éviter que les frais de transports ne pénalisent la production agricole insulaire de vins, d'agrumes et de laitages, afin de la rendre concurrentielle. Ce souci prend un caractère vraiment angoissant dans la perspective prochaine — ou lointaine — de l'élargissement du marché commun à l'Espagne et à la Grèce.

Ajouterai-je enfin, monsieur le ministre, qu'une amélioration de la desserte maritime, de la qualité du service, de sa fluidité, permettrait de contenir un détournement, chaque année de plus en plus marqué, du trafic vers les lignes italiennes sous pavillon panaméen ?

Au sujet des transports aériens, un souci exagéré de concision me conduirait à dire, comme on le pense généralement, que la capacité est insuffisante, les tarifs excessifs et les horaires inadaptés.

Certes, des progrès, là aussi, ont été réalisés et d'autres sont annoncés. Mais nous connaissons encore les listes d'attente, même en cette saison. Les tarifs au kilomètre demeurent deux fois supérieurs à ceux des Baléares. A la différence de toutes les régions de France, les horaires ne permettent pas des liaisons quotidiennes commodes, directes avec Paris, assurant l'aller-retour dans la journée. Les billets touristiques ne sont pas établis. Les horaires ne valorisent pas notre patrimoine hôtelier. Et j'en passe !

M. le ministre des transports. Puis-je vous interrompre, monsieur de Rocca Serra ?

M. de Rocca Serra. Volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur de Rocca Serra, vous connaissez trop votre île pour ne pas comprendre ma réaction.

Grâce à vous et à certains de vos collègues, j'ai mieux connu les problèmes qui s'y posaient. J'ai tenu à ce que les engagements de M. le Président de la République et ceux de M. le Premier ministre soient respectés. Cela n'a pas toujours été simple, vous le savez, mais peu à peu, grâce à votre appui, grâce à la compréhension des compagnies aériennes ou maritimes, nous sommes arrivés à améliorer la situation. Il reste à faire. J'en suis conscient et je suis bien déterminé à m'y employer.

Cependant, certaines questions que vous évoquez ne dépendent pas seulement de moi. A propos de la sous-utilisation du patrimoine hôtelier de l'île, je voudrais rappeler un fait qu'on passe curieusement sous silence — je ne vous en fait pas le reproche car vous n'êtes pas une agence de voyages : la liberté complète accordée aux « charters » depuis le 15 mai dernier pour aller en Corse. Pour notre part, nous avons donc consenti un effort assez considérable et pas seulement, vous le voyez, sur les lignes régulières.

Cela est-il exploité au mieux ? Il semble que non, à vous entendre. Je vais donc examiner à nouveau cette situation. En tout cas, mes services et moi-même serons d'une vigilance extrême, d'autant que la vôtre est grande.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Nos exigences ne sont pas excessives ; nous demandons tout simplement à bénéficier des mêmes commodités de transport que nos compatriotes du continent, qui disposent de trains rapides et d'autoroutes.

Pour nous, l'avion remplace le train et l'autoroute.

M. Jean Fontaine. C'est vrai.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. C'est pourquoi nous accueillons avec une certaine amertume l'intention manifestée par nos grandes compagnies aériennes d'abandonner à terme le bord-à-bord, c'est-à-dire les liaisons entre la Corse, Marseille

ou Nice, ou de l'assurer par une filiale, ce qui reviendrait à individualiser les lignes déficitaires, perspectives inadmissibles si l'on estime que le monopole d'exploitation doit faire obligation à ces compagnies d'assumer entièrement ce que nous considérons, et ce que vous considérez vous-même, monsieur le ministre, comme un service public.

Ce problème des liaisons aériennes demeure au tout premier plan de nos préoccupations, cette année comme l'an passé. Il constitue une véritable épine irritative dont les effets, tant en Corse que sur le continent, peuvent masquer les résultats encourageants qui ont été obtenus dans de nombreux domaines grâce à l'effort de solidarité nationale auquel nous assistons depuis plusieurs années.

Monsieur le ministre, réglez donc ce problème lancinant qui est un facteur de malaise et de découragement.

Enfin, quelles sont les mesures qui sont prises ou envisagées pour parer au risque considérable que présente le trafic des pétroliers autour de la Corse, et notamment dans le détroit de Bonifacio, par où passe l'une des plus vieilles routes maritimes de l'histoire. Où en sont les négociations internationales ? Quelles sont les mesures de surveillance, quels sont les moyens disponibles sur place pour lutter contre une éventuelle pollution : remorqueurs, barrages flottants, dispersants, etc. ? Ce qui nous inquiète, monsieur le ministre, c'est que les crédits inscrits à votre budget ne semblent pas, dans ce domaine, à la hauteur des besoins.

Enfin, au moment de quitter cette tribune, je m'associe par avance aux propos de M. Fontaine, qui doit m'y succéder.

M. Jean Fontaine. Merci !

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Améliorer les liaisons avec nos départements d'outre-mer, c'est consolider l'unité de la nation, notre bien le plus précieux. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. Jean Fontaine. Très bien !

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

M. Jean Fontaine. Monsieur le ministre, comme l'année dernière à pareille époque, je souhaiterais retenir quelques minutes votre attention pour vous exposer un problème qui me tient à cœur comme il est au centre des préoccupations de mon collègue Pierre Lagourgue. Vous l'avez deviné : il s'agit de la desserte de la Réunion.

Il y a un an, devant cette assemblée, vous aviez protesté de votre détermination d'apporter une réponse sérieuse aux préoccupations des Réunionnais sans compromettre pour autant la gestion de la compagnie nationale. Joignant le geste à la parole, vous avez secoué les colonnes du temple, vous avez ébranlé l'establishment en créant un comité de concertation au sein duquel, désormais, les tarifs et les conditions de vol sont discutés ou du moins appréciés.

Pour bien marquer l'attachement que vous portez à ce problème et votre souci de lui donner une solution raisonnable, vous avez tenu à présider vous-même la première séance de ce comité et vous êtes venu sur place à la Réunion. Vous ne pourrez pas dire : *veni, vidi, vici*...

M. Jean Bardol. Encore !

M. Jean Fontaine. ... car vous n'êtes pas César, le problème ne se pose pas en termes de combat et tout n'est pas réglé, tant s'en faut.

Mais je dois à la vérité de dire que des progrès sensibles ont été enregistrés ; je tiens à vous en remercier à cette tribune et à associer à ces remerciements la compagnie nationale pour ses efforts remarquables.

Mais, comme je vous l'ai dit, tout n'est pas terminé et l'avion que vous avez mis sur la bonne voie doit être dirigé sur l'objectif que nous lui avons assigné, à savoir la desserte de nos départements à des tarifs acceptables pour tous et accessibles aux plus déshérités de nos compatriotes.

Au moment où je vous parle, monsieur le ministre, deux aspects de cette question sollicitent notre attention et posent un problème. Le premier, c'est l'augmentation incessante des tarifs, malgré un trafic passagers qui va croissant. En effet, en l'espace de deux ans, le coefficient de remplissage est passé de 65 p. 100 à 68 p. 100 et même à 70 p. 100 en période de pointe.

Il est vrai que le caractère saisonnier du trafic est un handicap. Mais ce handicap tient précisément à des tarifs trop élevés qui interdisent à certaines couches de la population l'accès à ce mode de transport : des tarifs à la portée de beaucoup, et le problème serait résolu. Faisant d'une pierre deux coups, nous contribuerions aussi à améliorer les résultats d'Air France, dont nous nous préoccupons, en fournissant à cette compagnie des clients potentiels.

Il y va, monsieur le ministre, vous le savez aussi bien que moi, de l'avenir de notre économie et, pour tout dire, de notre devenir.

Quand nous demandons les raisons de cette hausse incessante des tarifs aériens alors que, dans le même temps, on parle en Europe de leur « déréglementation », on crie haro sur le baudet, on dénonce ce pelé, ce galeux d'où nous vient tout le mal, le carburéacteur, dont le prix représente plus du quart du coût total d'exploitation des lignes de l'océan Indien. Et de nous expliquer que la hausse du prix du kérosène dans cette région se traduit mécaniquement par une augmentation du prix de revient de l'ordre de 18 p. 100, sans tenir compte des effets induits sur les autres éléments du coût.

Mais pourquoi cette hausse du carburéacteur dans notre île, précisément, hausse à beaucoup d'égards incompréhensible, puisque, à l'île Maurice, à 200 kilomètres de nos côtes, ce prix est nettement plus bas ? Certes, il y a la capacité limitée de stockage de notre port. Par ailleurs, quelle est la structure du prix de revient de ce carburéacteur ? Le prix de l'essence, du pétrole lampant, est fixé, nous le savons, par le préfet. Pour ce qui nous intéresse, en revanche, le prix ainsi que la marge sont fixés, selon les représentants des compagnies aériennes, par l'Etat en fonction des contrats passés avec les pays arabes producteurs.

C'est donc l'Etat qui porte une part de responsabilité, et il importe que cette question soit tirée au clair. En effet, à la Réunion, comme vient de le rappeler mon ami M. de Rocca Serra, il y a belle lurette que les paquebots ne déchargent plus de passagers et que l'avion est devenu le seul moyen de liaison. Nous touchons là un point essentiel : la desserte de la Réunion doit-elle être considérée comme un service public ? C'est la thèse que nous n'avons jamais cessé de défendre. Or qui dit « service public » dit satisfaction du plus grand nombre, sans qu'il soit question de profit.

Il est vrai que le contrat d'entreprise conclu avec Air France le 26 janvier 1978 assignait comme objectif le redressement de la situation financière de la compagnie. Cet objectif est désormais atteint. Il est également vrai que l'Etat s'engageait à compenser certaines sujétions particulières. A ce titre, et pour la première fois, votre projet de budget prévoit une aide de 12 millions de francs pour la desserte de la Corse. Mon collègue M. de Rocca Serra et moi-même l'avons noté avec satisfaction. Nous nous posons alors la question : pourquoi les mêmes causes ne produiraient-elles pas les mêmes effets ? Pourquoi ne pas prévoir également une aide pour améliorer la desserte des départements d'outre-mer, qui doit être, elle aussi, un service public ?

En effet — et j'en viens au deuxième point de mon intervention — dans les conditions tarifaires actuelles...

M. le président. Monsieur Fontaine, vous avez largement dépassé votre temps de parole. Je vous prie de conclure.

M. Jean Fontaine. Je vais conclure, monsieur le président.

Avec la suppression des tarifs migrants et des congés payés et l'alignement sur les tarifs dit « voyages pour tous », il devient catégoriquement impossible aux Réunionnais travaillant en métropole d'aller passer leurs vacances dans leur département d'origine, hormis ceux dont le voyage est payé par l'administration ou des organismes tiers. C'est donner sinon un coup d'arrêt, du moins un coup de frein sensible à la migration volontaire qui est pourtant si nécessaire, car elle est un facteur de promotion sociale.

J'en terminerai, à la demande de M. le président et puisque mon temps de parole est déjà écoulé, avec deux questions.

Quelle est la situation des contractuels dits 48-1018 ? Est-ce que ces agents peuvent nourrir l'espoir d'avoir une carrière normale ?

Deuxième question : quelles sont vos intentions pour le port de la Pointe-des-Galets ? En l'état actuel, il ne correspond plus à nos besoins ni à notre stade de développement. Là aussi, il faut faire quelque chose, et vite, car la situation est bloquée. Il y a un choix à opérer, une décision à prendre. Il faut dégager une première tranche de crédits de paiement et faire commencer les travaux, ce qui, d'ailleurs, ne serait pas un luxe dans le contexte de chômage que connaît mon département. (*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. Bardol.

M. Jean Bardol. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les langoustiniers bretons et les marins-pêcheurs d'Etaples viennent de démontrer, dans la lutte, leur opposition à la politique suivie par le Gouvernement dans le domaine des pêches maritimes, sur le plan tant national qu'européen.

Le oui de Giscard d'Estaing, en 1974, à l'avenir de la pêche, l'annonce d'une grande politique de la mer, en 1977, n'étaient que promesses électorales contredites par les budgets successifs et par les capitulations de notre Gouvernement, à Bruxelles, devant les exigences anglaises.

M. le ministre des transports. Lesquelles ?

M. Jean Bardol. Patience, monsieur le ministre. Nous allons y arriver. Vous savez que je n'affirme rien sans preuve.

Le déficit de notre balance du commerce extérieur des produits de la mer se creuse. 210 milliards d'anciens francs en 1975, 284 milliards d'anciens francs en 1978 et, vraisemblablement, plus de 300 cette année.

La production nationale a encore diminué en 1978 — comme vous l'avez dit vous-même en réponse au questionnaire de la commission de la production et des échanges. Nos flottes de pêche industrielle, semi-industrielle et artisanale continuent à vieillir et, corrélativement, de Gravelines à Boulogne, en baie de Seine, au Nord de la Bretagne, dans le Finistère et dans le Morbihan, sur toute la façade atlantique de Saint-Nazaire à La Rochelle, jusqu'à Saint-Jean-de-Luz et Hendaye, sur nos rivages méditerranéens et en Corse, c'est la diminution du nombre des marins-pêcheurs et des emplois indirects en amont et en aval, et en particulier chez les dockers poissonniers, les travailleurs et les travailleuses de la marée, de la salaison et de la conserve.

Si nous assistons à une très timide reprise des investissements dans la pêche artisanale — investissements qui sont d'ailleurs loin de répondre aux besoins, compte tenu de l'âge plus qu'avancé de la flotte — il n'en est point de même sur le plan des pêches semi-industrielles et industrielles où, à notre connaissance, on note une absence totale de commandes, sauf à Boulogne où un chalutier a été commandé, alors qu'on en a vendu trois ou quatre dans les années précédentes et qu'on en vendra peut-être deux dans les mois à venir. Et le port de Boulogne n'est pas le seul dont la situation ne soit pas florissante puisque de 1975 à 1979 nous sommes passés de 59 navires à 41 unités.

La diminution de la flotte hauturière n'est pas une fatalité, comme certains voudraient le faire croire, pour justifier leur inertie à Paris et leurs reculs successifs à Bruxelles.

Il n'y a toujours pas de règlement communautaire unique, tant pour les zones de pêche que pour les quotas et l'harmonisation sociale au niveau le plus élevé.

On se contente de reconduire chaque année des mesures transitoires qu'on modifie de temps à autre et qui provoquent des conflits qui s'aggravent, mais dont les pêches et les marins français sont toujours les victimes.

Nous nous prononçons, bien sûr, pour la protection de la ressource et la reconstitution des stocks pour certaines espèces menacées, mais nous ne voulons pas que cela se fasse uniquement au détriment des pêcheurs français.

Je citerai quelques exemples — puisque vous me le demandiez tout à l'heure, monsieur le ministre. A Bruxelles, notre Gouvernement va-t-il tolérer longtemps que certains Etats membres puissent violer impunément les décisions prises et pêcher des centaines de milliers de tonnes d'immatures — c'est-à-dire d'alevins — pour en faire uniquement de la farine, alors que face à cette destruction insensée notre maigre quota de quelques milliers de tonnes de harengs est très loin de répondre à nos besoins ?

Théoriquement, me direz-vous, les autres Etats membres sont soumis aux mêmes restrictions. Mais ne voilà-t-il pas que le Danemark, pour ne pas le citer, propose du hareng sur les marchés européen et mondial, ce qui fait écrire à un journal spécialisé que « le hareng de la mer du Nord n'est pas perdu pour tout le monde ».

Mais les plus grandes difficultés proviennent des mesures prises par la Grande-Bretagne. Les conservateurs, dans ce domaine comme dans les autres, poursuivent la même politique que les travaillistes. Nous en avons l'habitude. (*Rires sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. Jean Fontaine. C'est l'union sacrée !

M. Jean Bardol. Que vous preniez M. Callaghan ou Mme Thatcher, c'est la même politique, vous le savez bien. Comme il n'y a toujours pas de règlement communautaire, les Anglais violent délibérément les accords temporaires. Ils exigent toujours une zone réservée de 50 milles et 40 p. 100 des ressources des mers communautaires. Ils refusent d'appliquer les maillages décidés au niveau de la C. E. E., tant pour les merlans que pour les langoustines et pour d'autres espèces.

Vous me permettrez, car j'adore ce crustacé, de parler pendant une minute de cette fameuse langoustine. Le mercredi 25 septembre, devant l'Assemblée européenne, Mme Sylvie Leroux, député communiste, a présenté une demande de discussion d'urgence sur la pêche à la langoustine, à la suite de l'arraisonnement par les Anglais de deux navires langoustiniers bretons et des mesures unilatérales prises par les mêmes Anglais en matière de maillage — 70 au lieu de 55 ou 60 prévus par la Communauté. Or la proposition de discussion d'urgence de Mme Leroux a été combattue par deux orateurs, celui du S. P. D. ouest-allemand et celui des conservateurs britanniques. Ce qui nous désole le plus, c'est que, lors du vote qui a suivi, on a assisté à une conjonction de la réaction européenne et des députés sociaux-démocrates, y compris les socialistes français (*Protestations sur les bancs des socialistes*) pour repousser la proposition de Mme Sylvie Leroux.

M. Pierre Forgues. C'est faux !

M. Jean Bardol. Il ne faut pas tenir deux langages : l'un en Bretagne et l'autre à Bruxelles ou à Strasbourg, il faut tenir le même partout !

M. Charles Pistre. Nous nous en sommes expliqué !

M. Jean Bardol. Nous, communistes, voulons avec fermeté, quant à l'accès à la ressource, l'égalité de droits et de devoirs pour tous les Etats membres. Or nos navires sont arraisonnés dans des conditions illégales. Les concessions françaises au niveau de l'Europe ont progressé de réunions plénières en négociations bilatérales, et nous craignons que la très prochaine réunion informelle de Galway ne conduise à de nouveaux abandons.

Vous rétorquerez sans doute, monsieur le ministre, que vous saisissez régulièrement tel ou tel organisme européen. Ce n'est pas sérieux et c'est inopérant. Par exemple, Londres vient d'être condamné par la Haute Cour de justice européenne pour des faits qui remontent à 1977. Londres sera-t-elle condamnée en 1981 — il faut toujours deux ans — pour les arraisonnements illégaux de 1979 ? Certainement.

Mais cela n'aboutira à aucun résultat si le Gouvernement français ne fait pas preuve de la plus grande fermeté. Il dispose de moyens de rétorsion dans d'autres secteurs économiques et il doit en jouer à l'égard du Royaume-Uni.

L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la C. E. E. — je l'ai démontré lors de l'examen du budget de l'an passé et dans une question orale sans débat pendant la session de printemps — ainsi que l'exportation des capitaux par nos gros conserveurs — la maison Saupiquet par exemple — vont aggraver la situation tant au niveau de la production que de la transformation.

Le Gouvernement lui-même le reconnaît dans une réponse à la commission de la production de notre assemblée. Je cite sa réponse textuellement : « L'implantation progressive en Afrique de nos conserveurs de thon, les droits d'entrée privilégiés consentis par la Communauté aux Etats A. C. P., le coût de la main d'œuvre dans ces pays contribuent à établir un flux d'importation dans notre pays qui ne pourra que se développer au cours des prochaines années, qu'il s'agisse du thon ou de la sardine, avec l'adhésion de l'Espagne et du Portugal. »

M. Jean Fontaine. C'est un scandale !

M. Jean Bardol. « On peut même craindre qu'à terme, ceux des conserveurs français de sardine et de thon qui ne se sont pas implantés sur la côte d'Afrique ne soient conduits à fermer leurs entreprises. »

M. Jean Fontaine. Nous en savons quelque chose.

M. Jean Bardol. Ce sera encore moins de marins, moins de dockers et d'ouvriers poissonniers, moins de travailleurs et travailleuses de la marée, de la conserve, à Saint-Jean-de-Luz, en Bretagne, à Boulogne, et j'en passe, alors que la croissance du chômage a affecté prioritairement les régions littorales. Boulogne-sur-Mer détient dans ce domaine un triste record pour la région Nord - Pas-de-Calais.

Dans ce contexte, des mesures immédiates et d'un niveau suffisant s'imposent.

D'abord, un gros effort en direction de la pêche artisanale, en améliorant le régime des subventions en particulier aux jeunes qui veulent s'installer et en augmentant la dotation du F. D. E. S. au Crédit mutuel maritime.

Ensuite, un effort plus sensible encore en direction de la pêche hauturière car c'est actuellement celle qui est la plus malade — 50 p. 100 des bateaux ont plus de dix ans — et qui

pourtant procure le plus d'emplois indirects et induits et qui est susceptible, par son développement et son adaptation, de résorber une partie du déficit de notre commerce extérieur.

Vous allez me rétorquer que les crédits d'incitation à l'investissement vont tripler en 1980. Mais pas grand-chose : 13 millions multiplié par trois — à savoir 41 millions — cela ne fait toujours pas grand-chose. Ce n'est même pas le prix de trois chalutiers de pêche hauturière.

C'est pourquoi nous insistons pour que notre proposition, mainte fois répétée d'institution d'un plan pluriannuel de renouvellement de la flotte de pêche industrielle, soit prise en considération.

Enfin, nous demandons une augmentation sensible de l'aide au carburant ou mieux encore — nous insistons depuis plusieurs années sur ce point — la création d'un gazole pêche comme il existe un gazole agriculture.

Dans ces conditions, je suis surpris que M. d'Harcourt ait déposé un amendement tendant à réduire de moitié les crédits consacrés à l'aquaculture, qui ne se montent pourtant qu'à deux millions de francs. Je sais bien qu'il s'agit d'un amendement incitatif, comme nous le disions mais, étant donné que les 10,5 centimes d'aide au carburant qui sont accordés à nos pêcheurs — somme au demeurant ridicule — représentent au total 53 millions de francs, on peut se demander à quoi rime cet amendement de diminution des crédits d'un million.

Si M. d'Harcourt veut réellement que la part du carburant dans le coût d'exploitation d'un navire diminue, il faut que, comme nous, il vote contre le budget de la marine marchande qui nous est présenté aujourd'hui.

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

M. Jean Bardol. Je vais conclure très vite, monsieur le président.

Ces mesures doivent s'insérer dans un plan d'ensemble à moyen terme portant, par exemple, sur une décennie et susceptible d'avoir des prolongements en fonction de l'évolution des besoins et des problèmes.

Les axes principaux de ce plan devraient être les suivants.

Premièrement, une politique active de protection d'accès à la ressource et une gestion rationnelle des stocks.

Deuxièmement, une véritable prospective des possibilités de développement de nouvelles zones de pêche, de l'aquaculture et de la conchyliculture. Dans ces deux domaines, nous demandons avec vigueur que les étangs lacustres du rivage méditerranéen et de Corse reviennent au domaine public maritime et national. D'ailleurs, nos amis Myriam Barbera et Vincent Porelli ont déposé des propositions de loi dans ce sens.

Ces mesures nécessitent également que l'I. S. T. P. M., qui doit avoir priorité absolue en la matière, soit doté des moyens financiers nécessaires à ses importantes missions.

Troisièmement, il faut assurer le renouvellement et l'expansion de la flotte dans ses différentes composantes.

Les pêches maritimes, c'est la mer, ce sont les bateaux, mais ce sont avant tout les hommes et, en premier lieu, les marins. C'est un des métiers les plus pénibles et les plus dangereux qui soit au monde.

Plus de 120 marins tant au commerce qu'à la pêche ont disparu depuis le 1er janvier.

M. Jean Fontaine. *Oceano Nox !*

M. Jean Bardol. Ne riez pas monsieur ! Pensez aux victimes du *Bételgeuse* ou du *Vieljeux !* J'espère avoir mal interprété votre interruption !

M. Jean Fontaine. Sans aucun doute !

M. Jean Bardol. Le temps qui m'est imparti ne me permet pas de développer le point de vue du groupe communiste sur la sécurité de la navigation, sur la sécurité à bord et sur les conditions de survie en mer. Toutefois, monsieur le ministre, je vous interrogerai prochainement sur ces points essentiels, lors d'une séance de questions orales.

Les pêches maritimes, ce sont également ces hommes, et parfois ces femmes, qui ne travaillent que de nuit, dans la brume, le froid, la glace, sur nos quais et dans les cales pour décharger et trier le poisson.

Les pêches maritimes, ce sont également ces hommes et ces femmes qui, dans des conditions très difficiles et pour des salaires de misère, dans la marée, dans la conserverie, conditionnent ou transforment le produit.

★

Les pêches maritimes — et j'en aurai terminé — ce sont aussi nos vieux loups de mer, nos retraités et les veuves, combien nombreuses, hélas ! Je n'ai guère la possibilité de vous faire connaître aujourd'hui nos propositions qui leur permettraient de bénéficier d'une retraite décente, mais je vous poserai une autre question orale sur ce sujet.

Etant donné que les problèmes de la mer ne constituent qu'une préoccupation très mineure pour le Président de la République et pour son Gouvernement, le groupe communiste votera contre votre budget, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

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

M. Pierre Lagourgue. Mesdames, messieurs, j'exposerai très brièvement les problèmes que connaissent les départements d'outre-mer dans le domaine du transport aérien et maritime.

Dois-je rappeler que lorsque nous, Réunionnais, nous désirons ou devons quitter notre département, nous ne pouvons envisager de prendre le train ou le bateau et que depuis qu'ont été supprimés les derniers paquebots, il y a de cela plusieurs années, le seul moyen de transport qui reste est l'avion ?

Le sentiment d'isolement que nous avons toujours ressenti n'a, paradoxalement, fait que s'aggraver et le coût du transport aérien constitue pour nous un handicap particulièrement lourd.

Je dois cependant reconnaître, monsieur le ministre, que vous êtes à l'origine de progrès accomplis dans ce domaine depuis un an, depuis que le Premier ministre et vous-même avez décidé que la compagnie Air France, qui a le quasi-monopole des transports, devait participer au désenclavement de notre île, en faisant preuve d'imagination et, aussi en abandonnant un certain malthusianisme qui pendant trop longtemps a eu pour conséquence la hausse des tarifs, tarifs si élevés qu'on pouvait dire que l'île était presque aussi inaccessible à l'ère des Jets qu'au temps de la marine à voile.

Je tiens à vous remercier publiquement, monsieur le ministre, pour l'action que vous avez menée et dont les résultats ont été positifs dès 1979 et devraient l'être encore plus en 1980 grâce à l'action des commissions de concertation réunies sous votre présidence.

Malheureusement, au cours des derniers mois, la situation a évolué défavorablement et les tarifs que proposent la compagnie nationale pour 1980 soulèvent quelques critiques.

Première contrainte : pour pouvoir bénéficier du tarif « voyage pour tous », il faut que la date du retour soit fixée lorsque le billet est établi, quelle que soit la durée de séjour en métropole, et s'il en est autrement la pénalisation est sévère.

Comment admettre, monsieur le ministre, qu'un voyageur, qui entreprend de parcourir 20 000 kilomètres pour se rendre en métropole, puisse savoir avec exactitude la date de son retour plusieurs mois ou même un an à l'avance ? Nous comprenons le souci d'obtenir un meilleur coefficient de remplissage, dans l'intérêt, tant de la compagnie, que de celui des usagers. Dans cet esprit, on pourrait envisager la possibilité de confirmer la date du retour trois ou cinq jours avant celui-ci.

Autre critique : depuis le début de l'année, la compagnie a déjà augmenté ses tarifs de 14,50 p. 100 et se propose encore de procéder à une augmentation de 7 p. 100 au 15 décembre 1979. Elle justifie essentiellement ces augmentations par la hausse du coût du pétrole de 171 p. 100 à la Réunion et de près de 80 p. 100 à l'île Maurice.

Selon les renseignements que j'ai recueillis, il semblerait que ces chiffres soient très nettement exagérés et que l'augmentation n'ait été que de 107 p. 100 à la Réunion, de 37 p. 100 à l'île Maurice et d'environ 30 p. 100 en métropole. Si cela est exact, pourquoi Air France a-t-il calculé ses tarifs en partant de chiffres qui ne correspondent pas à la réalité et qui doivent donc être ajustés en baisse ? Monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir vous pencher à nouveau sur ce problème et d'exiger de la compagnie qu'elle calcule et communique le coût réel du kilomètre-passager en fonction du taux de remplissage sur notre ligne pour un vol direct, avec une seule escale technique.

Comme mon collègue M. Fontaine, je souhaiterais aussi que vous examiniez les tarifs appliqués à nos travailleurs migrants : est-il normal que les tarifs sociaux accordés à ceux-ci par l'intermédiaire du Bumidom et du Casadom aient disparu de la grille tarifaire ? Pourquoi les ressortissants des départements d'outre-mer, qui travaillent en métropole, ne peuvent-ils bénéficier à l'occasion de leurs vacances d'une réduction comparable à celle accordée à des travailleurs métropolitains par la S. N. C. F. ?

Comme pour ces derniers, la solidarité nationale devrait jouer et nous vous demandons d'accorder une subvention à la compa-

gnie nationale pour que les travailleurs qui se rendent avec leur famille dans leur département d'origine, lieu de leur résidence, puissent bénéficier d'une réduction de 30 p. 100 sur le prix du voyage.

Pour ce qui est du fret maritime, je souhaite que les augmentations récentes fassent l'objet d'un examen méticuleux de la part de vos services.

Dans le passé, nous avons démontré que les compagnies desservant la Réunion en « pool » compensaient les avantages tarifaires accordés aux autres pays de la zone, par un « surfret » sur les marchandises à destination de notre île. Que les tarifs soient élevés, j'en veux pour preuve le fait qu'une nouvelle compagnie essaie de s'implanter depuis quelques semaines et qu'elle propose, pour un tarif régulier, des prix inférieurs de plus de 30 p. 100 à ceux pratiqués à l'heure actuelle.

Il faudrait que votre administration soutienne par tous les moyens les initiatives de ce genre, qui ne peuvent que concourir à gommer les handicaps de la distance et, par voie de conséquence, celui du coût de la vie, dont il est fortement question présentement et qui cause bien des remous sur le plan social.

En relation avec le coût élevé des transports maritimes, je dirai un mot de l'impérieuse nécessité de prévoir l'extension de notre seul port, celui de la Pointe-des-Galets. Ce dernier, en effet, ne peut recevoir des navires de plus de 170 mètres de long, de 24 mètres de large et de 12 000 tonnes en charge et, de ce fait, nous sommes sous la menace d'un défaut d'approvisionnement en hydrocarbures. Pour les mêmes raisons, dans quelques années, avec un décalage de quatre ou cinq ans par rapport au transport pétrolier, nous ne trouverons plus de navires susceptibles d'entrer dans le port actuel.

Il est donc urgent d'inscrire comme priorité nationale au VIIIe Plan la réalisation du port de la Possession dès 1981, tout au moins pour ce qui concerne l'avant-port, le cercle d'évitement et le poste pétrolier. Les études sont maintenant terminées et le montant de l'investissement, qui sera étalé sur plusieurs années, est estimé à 200 millions de francs. Ces travaux devraient débuter dans moins de deux ans si nous ne voulons pas assister à l'asphyxie du département par diminution et même par arrêt de son approvisionnement.

Tels sont, monsieur le ministre, les problèmes importants qui nous préoccupent dans le domaine du transport. Je sais que vous y avez prêté une oreille attentive et que, dès à présent, vous les prendrez en considération. Il y va de l'avenir d'un demi-million de Français, mais je suis sûr que nous pouvons compter sur vous, d'autant plus que votre trop court passage rue Oudinot vous a sensibilisé à nos problèmes. D'avance, je vous remercie.

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

M. Alain Richard. Monsieur le ministre, c'est dans le projet de loi de finances pour 1980 qu'on devrait trouver une orientation marquée en faveur des transports en commun urbains. Trois arguments principaux militent en faveur d'une telle orientation, arguments qui peuvent, me semble-t-il, rassembler une large fraction des forces politiques de ce pays. C'est la raison pour laquelle je ne gaspillerai pas de mon temps de parole pour engager des querelles plus ou moins formalistes et procédurières avec les groupes de la majorité.

En premier lieu, les transports collectifs urbains sont un élément vital de l'équilibre humain de nos villes, qui risquent d'être de plus en plus dévitalisées par l'afflux de trafic automobile. Les municipalités consacrent d'ailleurs des sommes énormes, souvent disproportionnées, à des aménagements de voirie qui sont très vite saturés.

En deuxième lieu, les transports collectifs urbains sont un des facteurs les plus radicaux d'économie de produits pétroliers, puisque la substitution du transport collectif au transport individuel en milieu urbain se traduit par une division au moins par dix de la consommation de pétrole.

Enfin, dans une politique de soutien à l'économie, à laquelle vous vous dites attaché, monsieur le ministre, il n'est pas trop tôt pour penser à un relais de l'expansion de la branche automobile qui commence à manifester des signes d'essoufflement. Or les branches des matériels de transport sont celles sur lesquelles on peut le plus facilement reporter, sans rupture humaine et sans incohérence technique, les travailleurs et les installations productives de l'automobile.

Le budget qui nous est présenté ne concrétise absolument pas cette orientation en faveur des transports publics dans les villes.

J'en donnerai trois exemples évidents.

Pour les concours de l'Etat aux investissements pour les transports en commun urbains de la région d'Ile-de-France, les crédits de paiement, c'est-à-dire les sommes effectivement dépensées en 1980, augmenteront de 1,4 p. 100 en francs courants par rapport aux prévisions de l'année 1979. Il n'est pas difficile de calculer que le volume de travaux et d'achats auquel cela correspond est donc en baisse de 8 à 9 p. 100 sur l'année précédente. Ainsi, une opération structurante aussi importante que la ligne Ermont—Pereire, qui doit irriguer toute une partie de la banlieue Nord-Ouest, ne sera pratiquement pas engagée en 1980, alors qu'elle est techniquement prête.

Deuxième exemple : pour les métros de province, qui sont pourtant loin d'être achevés, les crédits de paiement diminuent de 8,3 p. 100 en francs courants, c'est-à-dire de près de 20 p. 100 en volume.

Enfin, en ce qui concerne les investissements pour les autres réseaux de transports de province, on en reste à des dotations qui sont, elles, symboliques. En effet, elles ne couvrent pas le dixième des investissements réalisés à ce titre par les collectivités locales.

A ce sujet, je dois observer qu'il n'existe aucune comptabilité satisfaisante — si vous l'avez trouvée, monsieur le ministre, il serait intéressant que vous me la communiquiez — des investissements publics en matière de transports en commun, ce qui permet de masquer encore pour un certain temps la disproportion entre l'effort de l'Etat et celui des collectivités locales pour les réseaux de province.

Selon nous, pourtant, il est d'intérêt national que les transports collectifs se développement et accueillent une part croissante du trafic urbain. Cela est vrai en province comme à Paris, du fait de l'extension en surface des agglomérations de province. Il nous paraît donc prioritaire que l'Etat s'engage dans une politique de soutien aux investissements des réseaux de province plutôt que de se désengager, comme il le fait dans le projet de loi que vous allez déposer, des investissements du réseau de l'agglomération parisienne.

Et qu'on ne nous renvoie pas sur ce point aux prétendues responsabilités locales ! En effet, en l'état actuel du financement des collectivités locales, ni les régions, ni les départements, ni les communes n'ont les moyens financiers adaptés qualitativement et quantitativement au financement de ce type d'investissement.

Dans un pays aussi décentralisé que les Etats-Unis, de grands programmes de soutien aux réseaux urbains sont lancés et financés par l'Etat fédéral pour tenir compte, précisément, de l'impact de cette action sur les objectifs d'intérêt national que sont la qualité de vie urbaine et la lutte contre les ségrégations sociales.

Ces constatations élémentaires relatives à votre absence d'effort global pour les transports collectifs urbains étant faites, j'écarterai l'argument de rigueur budgétaire, car dans ce secteur il est aisément démontrable que des investissements publics accrus soulageraient considérablement d'autres secteurs de l'économie, et j'insisterai sur quatre points particuliers.

Il n'existe pas de politique de soutien aux initiatives de transport local des communes de la région d'Ile-de-France. Or celles-ci, au même titre que les agglomérations de province, sont amenées à créer des lignes de transport à l'intérieur de la commune ou entre deux communes voisines pour combler les vides des grands réseaux régionaux. De plus, c'est souvent dans ce cadre communal que peuvent être entreprises des expériences génératrices de grands progrès pour le transport à la demande, du type busphone, par exemple. Les aides de l'Etat, si elles étaient étendues, aboutiraient à un développement des initiatives techniques beaucoup plus rapide. Or, dans le projet de budget pour 1980, on trouve quatre millions de francs en tout pour le développement de la technologie des transports en commun.

L'extension du versement « transport » des employeurs reste toujours bloquée. Or il n'y a aucune justification économique à la discrimination faite aujourd'hui entre les agglomérations qui bénéficient de ce versement et celles qui en sont privées. Je souscris pleinement, sur ce point, au développement qui figure dans le rapport pour avis présenté par M. Forgues.

L'extension de la carte orange aux zones de l'Ile-de-France qui en sont privées reste également au point mort, de même que la mise en place de systèmes tarifaires mensuels comparables à la carte orange dans les réseaux de province. Pour ne prendre d'exemples que dans l'Ile-de-France Pontoise-Chars dans le Vexin, les grandes communes comme Montereau ou Brie-Comte-Robert — cette dernière se trouve à vingt kilomètres de Paris — restent encore privées du bénéfice de la carte orange. C'est une discrimination totalement incompréhensible.

De même, l'impossibilité pour les personnes âgées de bénéficier de la carte Vermeil sur les trajets de moyenne banlieue échappe à toute logique.

Enfin, dernier point particulier sur lequel je voudrais insister : ce budget marque un ralentissement dans l'effort d'amélioration du service rendu en matière de confort des voyageurs sur le réseau S. N. C. F. de banlieue. Qu'il s agisse des réaménagements de gares, du renouvellement des wagons, dont beaucoup sont encore vétustes, de l'augmentation des fréquences — vous les avez au contraire diminués de moitié en 1979 sur une ligne comme Pontoise—Paris-Nord sans donner aucune justification financière de ce choix — qu'il s'agisse, enfin, de l'introduction de wagons à deux étages, la dotation aux investissements de la S. N. C. F. va amener celle-ci a limiter son action de développement de l'accueil.

Quant à l'automatisation du contrôle des titres de transport, je crains qu'elle ne se traduise, d'une part, par la suppression de sorties secondaires, allongeant ainsi le trajet à pied des usagers, d'autre part, par des suppressions de postes d'agents dans les gares, alors que la réduction des tâches de contrôle les rendraient justement disponibles pour une présence utile à la sécurité publique et pour l'information des voyageurs. Sur de nombreuses lignes, une politique d'humanisation des transports de banlieue serait pourtant indispensable. En retardant cette politique, alors que vous accélérez les augmentations tarifaires — plus de 35 p. 100 en un an et demi — vous menez une politique à courte vue qui ne diminuera certainement pas les déficits d'exploitation, à cause de l'effet commercial, mais qui retardera, en revanche, les changements de comportement des citadins que nous devons tous souhaiter.

Plus globalement, ce budget n'est marqué, sur un problème de société aussi central que les transports urbains, par aucune ambition sociale ou politique. Des transports urbains de qualité sont un facteur d'emploi et de soutien économique, d'amélioration de la qualité de la vie, ils concourent à assurer la sécurité et la santé publiques dans les centres de ville. On peut chiffrer les avantages économiques de ces divers facteurs de progrès. Votre politique confuse et myope les ignore. Ce n'est pas une politique globale des transports, ce n'est même pas une politique comptable efficace. Nous vous le reprochons aujourd'hui, mais c'est l'état de notre vie urbaine qui vous infligera demain la sanction la plus dure, celle des faits. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir accordé aux problèmes de la marine marchande un intérêt tel qu'ils ont fait l'objet d'une délibération particulière au dernier Conseil des ministres.

Dans le temps qui m'est imparti, je ne peux évidemment envisager de commenter l'ensemble des grandes orientations gouvernementales en ce domaine. Aussi me bornerai-je à quelques simples et brèves observations.

Vous avez fait état très récemment d'une amélioration de la conjoncture maritime internationale. Ce n'est pas le cas dans tous les secteurs d'activité des navires. En fait, le marché est très compartimenté. Il est vrai que la situation se présente sous de meilleurs auspices dans certains secteurs comme les transports en vrac, grâce à l'augmentation des achats de charbon dans le monde et grâce aux transports de blé consécutifs aux contrats passés par les Soviétiques. Les taux de frets sont meilleurs également pour les pétroliers, en raison d'une diminution de la surcapacité de transport de ces navires.

En revanche, la situation des lignes régulières est toujours très mauvaise du fait de l'excédent des cargos porte-conteneurs et routiers. C'est donc sur ce secteur qu'il vous faudra porter particulièrement votre attention, compte tenu de la part très importante qu'il occupe dans l'armement français.

Vous avez d'ailleurs largement abordé les problèmes des lignes régulières lors de vos récentes interventions. A cet égard, je voudrais relever que l'assise internationale de l'armement français est beaucoup plus développée que certains propos ne le laissent supposer. En fait, il y a longtemps que l'armement français s'est dégagé de son passé colonial et qu'il est engagé dans les trafics de marchandises générales entre pays tiers — qui excluent donc la France — pour une part souvent prépondérante de son fonds de commerce.

Par conséquent, il est bien de vouloir l'inciter à de nouvelles implantations commerciales à l'étranger, mais ce n'est peut-être pas là que les besoins se font le plus sentir étant donné son réseau mondial d'agences et de correspondants.

Au surplus, à quoi servirait, dans beaucoup de cas, de drainer davantage de fret vers des navires dont le coût d'exploitation est nettement supérieur à celui de la concurrence étrangère ? Le problème de l'armement français n'est pas tant celui du remplissage de ses navires que celui de ses surcharges. A cet égard, comment ne pas relever que les mesures exceptionnelles qui ont été prises il y a un an sur les paquebots fra çais et dont on s'en était fait l'écho dans cette enceinte, ont permis de sauver les croisières, secteur qui est en plein développement en cette fin d'année 1979 ?

Il faut constater, également, que l'assimilation du personnel nouveau s'est effectuée sur les paquebots dans de bonnes conditions.

Monsieur le ministre, vous avez parlé d'aides sélectives qui seront accordées aux armements, afin de poursuivre le renouvellement des flottes. Il serait intéressant pour l'Assemblée nationale de savoir quels seront les critères de cette sélection. Pouvez-vous nous garantir que les bonifications d'intérêts aboutiront à offrir aux armateurs français au moins les mêmes conditions que celles des crédits à l'exportation consentis aux armateurs étrangers pour leurs commandes aux chantiers navals français ?

Quant aux primes à l'équipement, seront-elles allouées indépendamment de la localisation des commandes, faute de quoi il s'agirait d'une aide à la construction navale et non à l'armement ?

Enfin, je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que, malgré un certain nombre de déclarations, les services, notamment maritimes, ne sont toujours pas éligibles aux couvertures de risques applicables aux exportations de produits. Les armateurs qui ont tenté de s'assurer contre les risque de nonpaiement des loyers de leurs navires excédentaires frétés à l'étranger en ont fait l'expérience. Et pourtant, il s'agit là d'une activité apporteuse de devises tout autant que l'exportation de biens matériels. Il reste encore, monsieur le ministre, tout à faire dans ce domaine, car les impulsions gouvernementales qui avaient été données voici deux ans n'ont pas été suivies d'effet.

Nous souhaitons qu'à l'occasion de ce nouveau budget les décisions annoncées il y a deux ans entrent en application. (*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. Canacos.

M. Henry Canacos. Mesdames, messieurs, le transport aérien marque notre époque. Il diminue les distances entre les continents, il est un facteur important pour le développement des relations internationales.

Notre paysage, notre urbanisme en portent profondément la marque. Les aéroports font maintenant partie des infrastructures liées aux activités économiques et sociales d'un pays, au même titre que les réseaux routiers et ferrés. Les aéronefs sillonnent le ciel des grandes agglomérations.

Nous assistons, dans le même temps, à l'aggravation des conditions de vie des riverains des grands aéroports, car, pour eux, le bruit est un véritable fléau. Or l'essor des sciences et des techniques permet de ne pas opposer deux exigences : le développement du transport aérien et la défense du cadre de vie des riverains. C'est cette question que je veux aujourd'hui aborder.

Le développement de l'aviation civile est une exigence, car l'avion doit devenir un moyen de transport populaire. Les gros porteurs, comme l'Airbus, peuvent permettre de promouvoir une politique de tarifs à taux réduits en faveur des catégories de voyageurs jusqu'alors écartés du transport aérien. Il en est de même pour le fret. Parallèlement, il est possible de réduire considérablement les nuisances pour les riverains. A cet égard, rappelons que l'exemple de l'aéroport d'Orly n'a pas servi de leçon puisqu'on a implanté Roissy-Charles-de-Gaulle contre l'avis des élus et de la population de la région parisienne.

Ces aéroports étant devenus une réalité, les élus communistes ont dit qu'il fallait prendre des mesures de protection des riverains, la mesure la plus efficace étant la réduction du bruit à la source. Je me souviens des ricanements de certains qui nous disaient il n'y a pas si longtemps : « Vous êtes des plaisantins, cela n'est pas sérieux ». Aujourd'hui, la réduction du bruit à la source est possible, et cela peut permettre de régler valablement une grande partie du problème des nuisances. Le moteur CFM 56, par exemple, produit par la S. N. E. C. M. A. et General Electric est en cours de certification.

Ce nouveau moteur permettrait également d'obtenir une réduction de la consommation d'énergie. Il est donc dans l'intérêt de tous que l'actuel parc des avions soit modifié en conséquence.

D'après les informations dont nous disposons, le CFM 56 peut être adapté sur les Boeing 707 et les D. C. 8. L'A 200 pourrait aussi recevoir ce nouveau moteur. Mais, malheureusement, rien n'est décidé pour ce nouvel avion, et vous vous refusez à donner un délai pour le lancement de ce programme, monsieur le ministre.

Nous savons également que la compagnie Air France souhaite modifier son parc, mais que l'industrie aéronautique française n'est pas en mesure de fournir les appareils nécessaires.

Il faut donc adapter les capacités de production, monsieur le ministre. Quelles mesures comptez-vous prendre pour que le programme aéronautique français corresponde enfin aux besoins et pour rattraper le retard pris dans ce domaine ?

En attendant qu'un tel programme soit appliqué, il faudrait également prendre des mesures transitoires et d'accompagnement en faveur des riverains des aéroports. Un premier acquis existe, grâce à l'action des élus des riverains et des nombreux comités créés par ces derniers. Après de multiples manifestations de protestation, vous avez été contraint de prendre des mesures : interdiction des vols de nuit à Orly ; rachat des propriétés pour ceux qui le désirent, dans les zones les plus exposées ; insonorisation de bâtiments publics.

Il faut aller maintenant plus loin. C'est une exigence des riverains. Il faut étendre le décret de 1973 afin que les bâtiments privés puissent bénéficier d'aides importantes pour l'insonorisation, lorsque les intéressés en font le choix.

Les fonds d'indemnisation des collectivités et des particuliers touchés par les nuisances doivent être alimentés, en premier lieu, par des fonds d'Etat.

Enfin, les fonds — qui existent grâce à la perception d'une taxe parafiscale — ne peuvent-ils être affectés au remboursement d'emprunts bonifiés, lesquels permettraient d'engager une action d'indemnisation de plus grande dimension ?

Il est bien évident que toutes ces mesures doivent être discutées avec les élus et les populations concernées, avec les différents comités de riverains. La loi du silence, la politique du fait accompli, doivent être définitivement proscrites.

Or, monsieur le ministre, aucune information n'est donnée, par exemple, sur les conséquences de l'ouverture de la piste numéro 2 de Roissy, après 1981. Pourtant, l'environnement de centaines de milliers de personnes est directement menacé. Mais on leur oppose le silence. A-t-on peur de dire la vérité ?

Si vous avez la volonté de trouver une solution aux problèmes que posent la circulation aérienne, la commission des lois vous en donne les moyens.

En effet, elle vient d'adopter la proposition de résolution de mon ami Kalinsky, de moi-même et du groupe communiste, tendant à la création d'une commission d'enquête composée de vingt-cinq membres, qui serait chargée d'enquêter sur la situation des riverains des grands aéroports français et les moyens à mettre en œuvre afin d'améliorer leurs conditions de vie, dans le cadre du développement de la production aéronautique et de l'accroissement du transport aérien.

Allez-vous, monsieur le ministre, accepter l'inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale de cette proposition ?

Comme vous pouvez le constater, les problèmes techniques sont pratiquement réglés. Il s'agit maintenant de volonté politique pour mettre en œuvre un véritable programme aéronautique, pour promouvoir des mesures efficaces en vue de sauvegarder la qualité de la vie des riverains des aéroports.

En effet, le développement de l'aéronautique ne s'oppose pas à l'amélioration du cadre de vie des riverains. Bien au contraire ! l'un ne va pas sans l'autre, car l'amélioration technique des aéronefs aura des retombées positives sur le transport aérien et sur les conditions de vie des riverains. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

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

M. Maurice Arreckx. Monsieur le ministre, j'interviens, dans la discussion de votre budget, sur trois problèmes qui intéressent l'agglomération toulonnaise et le Var.

En premier lieu, je souhaiterais que vous puissiez apporter une aide à la chambre de commerce et d'industrie du Var, en vue de parfaire les installations du nouveau port de commerce, situé à Brégaillon, dans la commune de La Seyne, qui a été inauguré vendredi dernier.

Il s'agit essentiellement d'aider à la réalisation de l'extension du quai et des terre-pleins, prévue à la fin de la deuxième tranche de travaux, ce qui permettrait de disposer d'une infrastructure portuaire d'une surface de onze hectares offrant trois cents mètres de quais.

Une demande de subvention de deux millions trois cent mille francs vous a été présentée par la chambre de commerce et d'industrie de Toulon et du Var. Elle viendrait en concours pour un montant total de onze millions six cent mille francs pour les seuls travaux de cette deuxième tranche. Le dossier est actuellement à l'étude au fonds de développement économique et social.

En deuxième lieu, j'évoquerai l'aéroport de Palyvestre et les liaisons aériennes avec Paris. La chambre de commerce et d'industrie du Var envisage des travaux d'extension de cet aérodrome de Toulon-Hyères, travaux qui sont indispensables pour pouvoir accueillir des charters et des avions gros porteurs.

L'étude du réaménagement de cet aéroport militaire a été confiée à Aéroport de Paris, compte tenu de sa compétence. Je vous demanderai de bien vouloir, une nouvelle fois, faciliter par une subvention cette étude et, ensuite, les travaux importants qui en découleront.

Le conseil général du Var, auquel j'ai l'honneur d'appartenir, et la ville de Toulon — aux destinées de laquelle je préside — sont déjà intervenus financièrement dans le passé pour ces liaisons aériennes. Ils sont prêts à s'associer à cet effort d'équipement indispensable pour l'économie et le renom de notre département.

Je voudrais donner ici quelques précisions sur les dessertes avec Paris. Je n'évoquerai pas les efforts financiers que le département a dû consentir pour attirer Air Inter dans la onzième ville de France et dans la septième agglomération de France, qui compte 400 000 habitants, c'est-à-dire presque autant que Bordeaux. Je ne parlerai que des résultats récents.

Cet aéroport a enregistré 975 vols Toulon—Paris, pour 69 095 passagers, en 1977, et 1 186 vols pour 89 920 passagers en 1978, soit une augmentation de 30 p. 100. Pour les neuf premiers mois de 1979, le nombre de vols s'élève à 1 095, pour 100 450 passagers. L'augmentation est donc d'ores et déjà de 45 p. 100.

Le problème qui se pose, en dehors bien sûr de son extension, pour que l'aéroport tourne à plein régime et puisse faire face aux frais de sa gestion et à ses dettes, est l'obtention, dans les délais les plus brefs, d'une liaison Toulon—Hyères—Paris le matin, puisque le retour est déjà assuré le soir.

Pendant très longtemps, l'agglomération toulonnaise, forte, je le répète, de 400 000 habitants, n'a pu obtenir ces deux vols sous le prétexte qu'Air Inter devait remplir, en priorité, les Airbus de Marignane. Je pense que Toulon vaut mieux que de servir de « bouche-trou » à sa grande voisine.

Je vous entretiendrai, en troisième lieu, des liaisons avec la Corse, dont on a parlé tout à l'heure.

J'ai eu l'occasion, avec mon collègue M. Pacchi, de vous entretenir de ce problème. Avant la guerre, Toulon avait chaque semaine une liaison avec la Corse. Elle a été supprimée, pendant la guerre, par suite des destructions importantes qu'a subies notre ville, et ce dommage de guerre n'a pas été, à ce jour, réparé, alors qu'il existe actuellement six liaisons hebdomadaires entre le continent et la Corse.

Que l'on rende à Toulon la ligne hebdomadaire dont elle disposait et l'on se rendra vite compte que les passagers reprendront les habitudes qu'ils avaient autrefois.

Par ailleurs, Toulon, qui est l'un des trois ports du continent assurant les liaisons avec la Corse, n'a obtenu que 9 p. 100 de ces trafics. Cela ne semble pas être un partage très équitable.

Je sais, monsieur le ministre, que vous êtes conscient des problèmes que je viens de vous exposer et je vous fais confiance pour les traiter avec bienveillance et efficacité. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le ministre, cinq minutes, c'est encore plus court quand on noie le poisson dans le rail et dans le béton ! Vous appelez cela de la clarification budgétaire. Les professionnels de la mer jugeront !

Vous vous rappelez qu'ils étaient venus nombreux l'année dernière pour défendre leur avenir. S'ils ne sont pas dans les tribunes aujourd'hui, ce n'est pas par manque de mobilisation, mais par manque de confiance envers votre capacité à organiser l'évolution d'un secteur en proie à des mutations considérables, auxquelles chaque acteur pris isolément peut difficilement faire face.

Que s'est-il passé ? Vous avez ravalé le discours, vous avez augmenté certains postes budgétaires sensibles — j'aurais mauvaise grâce à le regretter puisque plusieurs d'entre nous l'avaient réclamé à de nombreuses reprises — mais vous ne ferez croire à personne que vous avez réussi à dégager les principes d'une politique de la mer, dont on ne parle plus aujourd'hui que comme d'une boutade.

Pendant ce temps, la situation se dégrade, l'indépendance de nos approvisionnements alimentaires en matière de pêche se trouve menacée, de même que l'accès à la ressource et l'emploi, dont mon collègue M. Le Pensec a parlé tout à l'heure en détail.

J'insisterai sur deux points : le devenir de notre flotte industrielle et les problèmes de la transformation.

Vous vous êtes attribué, monsieur le ministre, devant d'autres instances, le mérite du ralentissement de l'hémorragie de notre flotte : 1 100 tonneaux de jauge brute en moins en 1979, selon vos prévisions, contre 12 300 en 1977 et 10 255 en 1978. De fait, les apports successifs de trésorerie que vous avez fournis ont permis d'éviter une diminution plus importante de notre flotte.

Mais, sur le fond, qu'avez-vous fait depuis un an pour éviter que ne se pérennise cette situation d'assistance que vous êtes le premier à regretter et qui n'est qu'une réponse très ponctuelle, sans garantie solide pour l'avenir ?

Vous avez répondu par de vagues déclarations aux interrogations des professionnels désireux de savoir une bonne fois pour toutes si la France entend ou non maintenir son potentiel de pêche et, dans l'affirmative, de connaître quels efforts le Gouvernement compte faire pour donner à la flotte de pêche une structure compatible avec ce que l'on peut augurer de l'avenir.

Or, pendant ce temps, la situation de nos ports s'est dégradée, en particulier à Lorient, que j'ai l'honneur de représenter. La hausse des coûts d'exploitation, notamment du poste « carburant », s'est cumulée avec une baisse sensible des apports ; l'équilibre financier des armements est menacé, remettant en cause l'emploi et laissant prévoir des ventes prochaines que vous avez éludées l'année dernière.

Or, monsieur le ministre, il s'agissait d'éléments connus, prévisibles, comme est aujourd'hui prévisible la restriction prochaine de l'accès aux lieux de pêche de Feroë qui entraînera un retrait d'une partie de notre flottille sur les Hébrides et le Nord de l'Ecosse, donc une surexploitation de cette zone et, par suite, une nouvelle réduction des apports.

Qu'a fait le Gouvernement pour organiser, à moyen et à long terme, l'adaptation, la mutation, voire la reconversion de notre flotte industrielle aux nouvelles conditions de la production ?

Nous nous retrouvons aujourd'hui comme l'an dernier, et nous nous retrouverons l'année prochaine comme cette année, face à la grande loterie du groupe de financement des armements industriels et d'une aide dont vous ne précisez absolument pas le contenu.

M. Pierre Forgues. Il y a vingt ans que cela dure !

M. Jean-Yves Le Drian. Alors, certains professionnels recherchent une solution et essaient, pour assurer la sécurité de leur entreprise, la pratique des bases avancées.

Mais ce ne peut être là une solution globale ni une solution à long terme et vous savez bien que les risques sont grands de voir remettre en cause dans un avenir proche la sécurité de l'approvisionnement de nos ports si les débarquements se font à l'étranger. Et par-delà, c'est l'avenir même de toutes les régions concernées qui est menacé.

Devant une telle situation, il faut certes maintenir les aides conjoncturelles, mais il convient de prendre une position plus claire et plus précise. D'abord, en ce qui concerne l'aide aux entreprises, il importe de préciser l'action du G. F. A. I. Il faut ensuite revoir le problème du gazole pêche et, dans le cadre des aides conjoncturelles, maintenir l'aide aux équipages, la créer si ce n'est fait, pour compenser intégralement les conséquences d'éventuels arrêts d'exploitation.

Je vous avais saisi de cette question au mois de juin dernier et j'ai regretté, lorsque nous avons réformé le droit social des marins, que l'on n'ait pu intégrer cet élément à la réforme. Tôt ou tard, vous serez conduit à l'admettre par l'action des marins.

S'il faut prévoir des aides conjoncturelles, il convient aussi de mettre en œuvre un plan régionalisé à moyen et à long terme d'adaptation et de modernisation de la flotte industrielle. La question majeure que se posent aujourd'hui les professionnels est en effet celle-ci : quels navires devront être construits à l'avenir, pour quel genre de pêche ?

Voilà l'action que le Gouvernement se devrait de conduire, au lieu de mener une politique de gestion à la petite semaine qui nous vaut de retrouver chaque année les mêmes difficultés.

Si une planification avait été arrêtée, bien des difficultés auraient pu être évitées dans la pêche artisanale ou semi-artisanale. Il est par trop facile de crier haro sur le filet pélagique dont on a pendant longtemps encouragé l'utilisation — vous-même l'avez fait, monsieur le ministre — et de défendre, pour des raisons électorales, les intérêts légitimes des pêcheurs artisanaux aujourd'hui menacés. Il aurait suffi de prévoir des zones de pêche au moment où ces outils se mettaient en place pour éviter ce genre de conflit. Mais vous ne suivez pas une telle politique !

Vous rejetez la responsabilité de la situation actuelle sur l'I. S. T. P. M. Votre service de presse est mal informé, monsieur le ministre ! Je vous ferai parvenir des coupures de presse qui montrent que la solidarité gouvernementale n'est pas toujours assurée, du moins dans ce domaine.

M. Pierre Forgues. C'est vrai !

M. Jean-Yves Le Drian. Le deuxième point que je souhaite aborder concerne notre potentiel de transformation. Il est très lié à l'avenir de notre pêche hauturière et de notre pêche artisanale.

Vous avez répété avec force à plusieurs reprises que la production, la transformation et la commercialisation étaient étroitement liées. En particulier, les entreprises régionales de transformation doivent jouer un rôle essentiel d'organisation des marchés et de soutien des producteurs.

Or, dans ce secteur, plus encore que dans celui du frais, notre dépendance s'aggrave et le marché français est de plus en plus contrôlé par quelques firmes multinationales qui finiront par mettre sous tutelle les armements français. On apprend, par exemple, la mise en place prochaine d'une unité de surgélation pour le groupe Saupiquet, sous le contrôle d'un groupe anglais. On ne fait, par là, que suivre le précédent de Findus.

Du fait de cette absence de politique en matière de transformation, on continue à exporter vers l'Allemagne des sardines congelées en bloc ou du lieu noir à peine transformé, parce que l'on n'a pas les moyens techniques et financiers de le faire.

Sur 70 000 tonnes de produits de la mer surgelés consommés en France, 30 000 sont importées.

C'est un problème grave, qui impose que l'on définisse une politique.

M. Louis Le Pensec. Mais Zorro est arrivé !

M. Jean-Yves Le Drian. C'est vrai. Nous allons avoir un nouveau secrétaire d'Etat aux industries agro-alimentaires. La mer est tellement « balkanisée », dans ce Gouvernement, qu'on ne sait plus à qui s'adresser lorsque l'on veut parler de ses problèmes.

Vous êtes, monsieur le ministre, l'un des interlocuteurs privilégiés à qui l'on peut s'adresser pendant les quelques minutes que le débat budgétaire nous permet de consacrer à la mer. Je vous soumettrai donc deux propositions.

En premier lieu, pour répondre à l'insuffisance des fonds propres des entreprises de transformation des produits de la mer, il conviendrait de mettre en place un système de prêts participatifs et des prêts bonifiés avec l'aide du F.I.O.M., sur le modèle de l'institut participatif qui devrait être prochainement mis en place dans l'agriculture.

En second lieu, il faudrait accorder des garanties complémentaires du F.I.O.M. afin d'assurer une couverture plus large des risques d'exportation de ces entreprises, risques qui ne sont couverts, à l'heure actuelle, qu'à concurrence de 60 p. 100.

Mais la mise en place d'une véritable industrie de transformation du poisson supposerait un intense effort en matière de recherche technologique, un effort qui soit adapté à un secteur qui est actuellement en pleine innovation mais qui en reste encore, dans ce domaine, aux balbutiements.

Cet effort devrait également porter sur le matériel de filtage et de calibrage, sur les fabrications de produits nouveaux à partir de déchets du poisson et, surtout, sur les techniques nouvelles pour lesquelles nous sommes bien en retard par rapport à nos concurrents.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Je conclus, monsieur le président. Mais nous n'avons qu'une heure pour parler de onze millions de kilomètres carrés. Avouez que, pour une nation maritime, nous avons un débat très continental.

Je vous poserai, en terminant, monsieur le ministre, trois questions auxquelles je souhaite que vous me répondiez, sinon tout à l'heure, au moins par lettre.

Première question : vous avez montré une certaine irritation tout à l'heure lorsque l'on a parlé d'un éventuel démantèlement de la marine marchande. Or on susurre — mais peut-être n'est-ce pas exact — que les gardes-pêche vont être fusionnés avec le service des douanes. De là à penser que c'est la vérité, il n'y a qu'un pas. Je ne le franchirai pas, et j'espère ne pas devoir le franchir plus tard.

Deuxième question : lors d'un discours, à Nantes, vous aviez prodigué la promesse de déconcentrer le régime d'aide au financement des navires de pêche artisanale. Je voudrais savoir si

cette mesure sera rapidement mise en application et si elle ne pourrait pas être étendue à l'ensemble des aides à l'activité de pêche, en particulier à l'aquaculture et à la conchyliculture.

Troisième question : dans les domaines de la conchyliculture et de l'aquaculture le statut qui est en préparation sera-t-il bien un statut moderne, adapté à la réalité actuelle de l'aquaculture et de la conchyliculture ? Ces deux activités seront-elles envisagées globalement comme deux éléments d'un ensemble cohérent d'exploitation des ressources de la mer dans lequel les professionnels doivent obtenir toutes les garanties souhaitées et être reconnus comme partenaires privilégiés ?

Je conclus. Il faut un plan pour la mer, il faut un plan pour la pêche. J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, qu'un de vos amis vous a prédit tout à l'heure un grand avenir, très pompeux, dans les futurs livres d'histoire. J'ai le sentiment que l'histoire retiendra de la fin du XXe siècle surtout la capacité des nations maritimes à répondre à l'enjeu économique et stratégique de la mer. Quand on voit ce qui se passe, j'ai bien peur que, pour la France, elle n'en retienne pas grand-chose. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Michel Aurillac. Monsieur le ministre, vous me pardonnerez de vous ramener sur terre, et plus précisément au centre de la France.

Il ne s'agit pas seulement de questions ponctuelles, mais de la desserte du Massif central par route et de l'avenir de notre industrie aéronautique.

Sur les cartes routières de la France, et surtout sur les cartes où figurent les flux de circulation, il apparaît à l'évidence qu'entre les grands axes autoroutiers Paris—Bordeaux et Paris—Lyon il y a un grand vide, que vous allez combler en partie par l'autoroute Orléans—Vierzon—Clermont-Ferrand, destinée à désenclaver le Massif central.

Mais le Massif central de Clermont-Ferrand n'est pas celui de Limoges. Entre Vierzon et Limoges, et au-delà vers Toulouse, c'est à la route nationale n° 20 que le schéma routier national confie le rôle d'artère majeure. Les comptages le démontrent : en 1977, la circulation moyenne journalière sur le réseau rase campagne donnait pour Limoges-Nord 15 563 véhicules et pour Châteauroux-Nord 6 889. Ces chiffres sont en augmentation de 20 p. 100 cette année, mais avec une chaussée qui reste essentiellement à deux voies, avec de redoutables bouchons qui, pour nous, au Nord de Limoges, ont nom Massay, Vatan et surtout Argenton-sur-Creuse, sans parler de la progression notable des accidents mortels.

L'an dernier déjà, je vous avais parlé de la R. N. 20 ; vous avez tenu les engagements que vous aviez pris tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat. Je vous en remercie. Les travaux de mise à quatre voies du tronçon Sud de Châteauroux sont commencés et les études du contournement d'Argenton sont très avancées.

Tous les parlementaires concernés par la R. N. 20 au Sud de Vierzon, députés et sénateurs, ont formé une association qui a pour unique objet, en dehors de tout contexte politique, de donner au problème de la R. N. 20 une solution efficace et économique suivant le plus possible le tracé actuel en utilisant la chaussée lorsque son profil ne l'interdit pas.

Monsieur le ministre, à cette interrogation unanime, pouvez-vous apporter une réponse sur vos intentions de traiter la R. N. 20 en voie rapide et, en premier lieu, sur la partie Vierzon—Limoges, qui s'intègre parfaitement dans le schéma routier du Massif central, et selon quelles modalités ?

Le parlementaire de l'Indre que je suis vous demandera tout spécialement de bien vouloir terminer les études du contournement d'Argenton, de commencer les acquisitions foncières et de préciser le calendrier des travaux.

J'en viens maintenant à l'aéronautique. Ma question intéresse tout à la fois votre ministère et celui de M. Bourges. Je ne la poserai qu'une fois.

L'industrie aéronautique française connaît actuellement une phase de grande activité due au succès du programme Airbus. Les projections sur le moyen terme de ce succès laissent espérer que le potentiel industriel actuel ne suffira pas, même si la redistribution normale du plan de charge entre les partenaires européens ne permet pas d'escompter, pour la seule industrie française, les retombées du programme Airbus.

Je sais bien que les projections de plan de charge de l'industrie aéronautique doivent être lues avec une extrême prudence. L'avenir des programmes militaires, notamment à l'exportation, le lancement de nouvelles fabrications civiles constituent autant d'interrogations qui expliquent que les entreprises françaises, et notamment la S. N. I. A. S. veuillent éviter des investissements inutiles et des recrutements qui pourraient s'avérer superflus et conduire à de nouveaux licenciements.

Mais la sagesse à court terme peut devenir folie à long terme. Monsieur le ministre, lorsque les tuteurs de l'industrie aéronautique et de l'aviation civile pensent à l'avenir, un avenir proche, je les conjure de ne pas oublier qu'il existe à Châteauroux un vaste aérodrome, peu utilisé, dans un espace aérien faiblement encombré, une grande usine vide, sans machines ni personnel, et un dépôt de pièces de rechange dont l'activité, actuellement en réduction, pourrait être développée.

Derrière ces deux questions, il y a la bataille économique que livrent les régions enclavées, qui veulent rassembler toutes leurs chances de surmonter leur handicap. Vous pouvez leur apporter l'espérance. (*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. Montdargent.

M. Robert Montdargent. Monsieur le ministre, le projet de budget de l'aviation civile pour l'exercice 1980 se situe dans le droit fil des budgets précédents. Il se caractérise toujours par la prépondérance accrue accordée aux crédits alloués aux études et fabrications militaires au détriment du secteur civil. Alors que les crédits de paiement du budget aéronautique de la défense augmentent de plus de deux milliards de francs par rapport à 1979, les autorisations de programme du budget civil ne s'accroîtront que de 139,9 millions.

On constate également à nouveau que les crédits affectés aux études et recherches et développement de matériels sont encore en diminution — 53,3 millions comparés à 59,9 millions en 1979 en autorisations de programme — ce qui traduit la volonté de sacrifier la recherche scientifique dans le domaine de pointe qu'est l'industrie aérospatiale.

Dans l'ensemble, suivant une pente inexorable depuis de nombreuses années, le budget de la construction civile aéronautique stagne et même décroît régulièrement lorsqu'on l'évalue en francs constants. Cette tendance est la manifestation d'une politique allant à l'inverse des intérêts à long terme de notre industrie aéronautique, lesquels exigent le rééquilibrage de nos programmes d'études et de fabrication en faveur de l'aviation civile.

Les événements actuels illustrent bien cette tendance et suscitent l'inquiétude et l'opposition des milieux concernés et, en premier lieu, des travailleurs et des personnels de notre industrie aéronautique.

Après l'arrêt définitif de la chaîne de production de Concorde, aucun crédit n'est apparemment prévu pour la préparation du futur supersonique de la deuxième génération, alors que le gouvernement et les constructeurs américains poursuivent leurs efforts dans ce domaine.

Il y a quelques mois, dans une revue spécialisée, vous avez exprimé l'intention d'affecter 15 millions de francs de crédits à l'Aérospatiale et à la S. N. E. C. M. A. pour des études de technologie avancée. Dans ce domaine, celui des moteurs des avions supersoniques de demain, rien n'apparaît au budget.

Pour Airbus, le succès des versions A 300, B 2 et B 4 confirme une fois de plus que notre pays peut faire aussi bien et mieux que nos concurrents étrangers. Les commandes et options déjà enregistrées pour la version A 310 sont également très prometteuses.

Ces avancées techniques et commerciales dans le domaine de la construction aéronautique civile ne sont évidemment pas à porter au crédit du Gouvernement ; elles sont avant tout le résultat des efforts déployés depuis toujours par les personnels de l'aéronautique en vue de sauvegarder et de développer notre industrie civile.

Cependant, il importe de programmer dès aujourd'hui les études et développements nécessaires pour l'extension de la famille Airbus, notamment de la version long-courrier B 11.

Comme nous l'avons déjà signalé dans le passé, le lancement de la version A 310 et les commandes accrues de la version A 300 de l'Airbus, s'ils apportent des charges de travail importantes à la division « avions » de la S. N. I. A. S., ne seront pas suffisants pour assurer l'avenir du programme, et en premier lieu le plein emploi dans les services de recherches, d'études et de développement. Il est urgent à cet égard de lancer le programme de l'avion court-moyen-courrier A 200 de cent soixante places, intégrant les acquis technologiques les plus récents et qui serait équipé de moteurs C F M 56 développés conjointement par la S. N. E. C. M. A. et General Electric.

Le Premier ministre avait publiquement annoncé le lancement de ce modèle d'avion de transport civil ; mais aujourd'hui ce

lancement est renvoyé à plus tard, comme vous l'avez souligné cet après-midi, et subordonné à l'approbation hypothétique de nos partenaires européens dans la société Airbus Industrie — des Allemands et des Anglais en premier lieu.

Or il s'agit d'une nouvelle famille d'avions qui viendrait compléter par le bas la famille des Airbus et dont le marché mondial est estimé à plus de 1 500 appareils. Les compagnies de transport françaises, en premier lieu Air France, réclament elles-mêmes le moyen-courrier. La S. N. I. A. S., quant à elle, est prête à démarrer les études et le développement de l'A 200, dont un projet existe depuis de nombreuses années.

Il convient de prendre d'urgence la décision de lancer ce programme qui est vital pour assurer à long terme les charges de travail de notre industrie des cellules et de la S. N. E. C. M. A., qui construit le moteur. Ce moteur, qui est promis à un bel avenir, a déjà été commandé pour la remotorisation des DC 8.

Mais il ne faut pas que le succès du CFM 56 dépende uniquement du marché américain. Le lancement du moyen-courrier fournirait un débouché français et européen à notre industrie de réacteurs civils.

Le lancement par la S.N.I.A.S. de cet avion ne signifierait nullement le renoncement à toute coopération internationale. Nous sommes convaincus que, devant l'intérêt considérable du programme, des partenaires étrangers ne tarderaient pas à y souscrire et à proposer leur collaboration.

N'est-ce pas M. Ravaud, président de la G. I. F. A. S. et président directeur général de la S. N. E. C. M. A., qui déclarait en juin dernier : « Les succès que nous connaissons actuellement en Europe, et pas seulement en France, correspondent à des décisions prises dans la période 1968-1971. Si l'on pense aux dix prochaines années, il y a encore des décisions à prendre dès aujourd'hui. Dans cet ordre d'idées, la décision concernant le lancement du BI-CFM 56 doit être prise rapidement, au plus tard en 1980. » ?

Or telle n'est pas la volonté du Gouvernement qui renvoie cette décision à 1982, ou 1983, des crédits dérisoires étant prévus dans le budget pour les préétudes d'avions nouveaux.

Le souci de produire du matériel français de qualité pour équiper nos avions ne semble pas préoccuper outre mesure les pouvoirs publics. La controverse au sujet de l'équipement des Airbus 310 commandés par la compagnie nationale Air France est à cet égard significative. De quoi s'agit-il ?

Le constructeur américain Pratt et Whitney a proposé à Air France ses moteurs JT9D-7R pour ses Airbus 310. L'offre est apparemment alléchante, puisque, par le biais de compensations diverses, Air France ferait une économie théorique de quelque 200 millions de francs, comparativement à l'offre de General Electric qui propose les moteurs CF 6-80. Or ce moteur est construit en partie — 27 p. 100 — dans les ateliers de la S. N. E. C. M. A. et le choix d'Air France en faveur de Pratt et Whitney irait à l'encontre des intérêts de notre constructeur de moteurs civils. D'ailleurs — je le souligne en passant — l'enjeu dépasse largement le seul équipement des Airbus A 310 destinés à Air France. Favoriser Pratt et Whitney au détriment de la S. N. E. C. M. A. porterait un coup sévère à celle-ci, tant au plan national qu'à l'échelle mondiale, et mettrait en doute sa capacité de tenir sa place dans le domaine des moteurs civils. Car la véritable question est de savoir si, oui ou non, la S. N. E. C. M. A. peut devenir durablement un motoriste civil.

On invoque dans certains milieux la nécessité d'empêcher qu'un monopole S. N. E. C. M. A. ne s'installe dans la flotte d'Air France. Cet argument ne tient pas, lorsqu'on sait que, dans l'ensemble, Pratt et Whitney occupe une place prépondérante. Chez Air France, ses moteurs équipent près de 80 p. 100 des avions de ligne exploité par notre compagnie nationale — les 727, les 737 et en partie les 747.

Il est donc impératif que les Airbus A 310 soient équipés de moteurs S. N. E. C. M. A.-General Electric quitte à prévoir le cas échéant des compensations à Air France. Cette question me conduit, monsieur le ministre, à invoquer pour la S.N.E.C.M.A. les mêmes problèmes que pour l'industrie des cellules, c'est-à-dire qu'il faut éviter de voir notre constructeur de moteurs civils, dont la compétence et le renom s'affirment chaque jour, se spécialiser dans la gamme étroite de ses fabrications actuelles.

Il importe d'élargir la gamme du CFM 56 pour, là encore, constituer une famille de moteurs.

Une autre question est préoccupante et vous l'avez évoquée cet après-midi : c'est celle qui concerne notre approvisionnement en éponge de titane. Notre pays est actuellement tributaire pour ce produit essentiellement utilisé dans les moteurs d'avions, mais dont les applications vont également croissant dans les cellules. Or l'U. R. S. S., naguère notre principal fournisseur, n'exportera plus et notre seule source d'approvisionnement restera l'industrie japonaise. Aussi nous paraît-il urgent de lancer immédiatement la construction en France d'une usine de traitement du minerai de titane.

Nous croyons savoir que la société Ugine a une telle usine en projet, mais prend prétexte de sa prétendue « non-rentabilité » pour en reculer la réalisation. Cet après-midi, vous avez parlé de réserves suffisantes : pour combien d'avions et pour combien de temps ?

Le problème d'une unité de production se pose d'une façon urgente. Il faut que les études en cours aboutissent très rapidement.

Le succès du programme Airbus, les commandes en cours des Airbus A 300 et A 310, les perspectives de commercialisation des moteurs civils construits par la S. N. E. C. M. A. confirment notre opinion fondamentale : il est possible et nécessaire de sauvegarder et de développer notre industrie aéronautique, de stopper le processus de démantèlement en cours depuis de nombreuses années.

Dans l'immédiat, pour tenir les délais de livraison demandés par nos clients actuels et potentiels, il faut renverser la politique de compression des effectifs. Dans toutes les usines de l'aéronautique, et en premier lieu à la S.N.I.A.S. et à la S.N.E.C.M.A., il y a place pour l'embauche de milliers de travailleurs qualifiés, de techniciens et d'ingénieurs. Nous pensons à la création d'emplois stables, pour des gens titularisés et non à l'embauche de personnel temporaire sous contrat ou de travailleurs intérimaires. Nous demandons, par ailleurs, la titularisation immédiate de tous les personnels actuellement employés à titre précaire sous quelque forme que ce soit.

Sans embauche, comment imaginer de passer à la cadence huit pour fabriquer Airbus ? Comment imaginer aussi de satisfaire les trente-quatre compagnies aériennes qui ont passé commande ? La crédibilité du programme, après son premier succès, passe par la nécessité d'honorer les commandes. Le recours à la sous-traitance et à la productivité accrue, comme le propose M. Mitterrand, président-directeur général de la S. N. I. A. S., ne réglera pas cette question. Les Allemands l'ont d'ailleurs compris, eux qui investissent beaucoup, humainement et financièrement, dans le programme Airbus.

Enfin, monsieur le ministre, je vous demande, cette année encore, de porter une attention particulière à la sécurité aérienne. Certes, le budget privilégie la création du centre de contrôle de Reims et le système Cautra IV. Mais le conflit des aiguilleurs du ciel n'est pas pour autant réglé, car il est répondu insuffisamment à leurs revendications en matière d'effectifs.

A titre d'exemple, je citerai l'évolution du rapport effectif-trafic au centre de Limoges : en 1976, 29 230 mouvements pour treize contrôleurs ; en 1977, 32 757 mouvements pour huit contrôleurs ; en 1978, 33 577 mouvements pour dix contrôleurs ; pour 1979, le trafic n'est pas encore connu, mais l'effectif est tombé à sept contrôleurs.

La couverture radar du ciel français n'est pas réglée convenablement et surtout la mise en cause du droit de grève est toujours actuelle, notamment du fait de la présence des contrôleurs militaires dans les centres.

Le comité technique paritaire devant se réunir une nouvelle fois le 25 octobre, souhaitons que le directeur de la navigation aérienne partage la bonne volonté des syndicats, notamment en ce qui concerne les revendications.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, le groupe communiste ne votera pas votre budget. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

M. le président. Mes chers collègues, je souhaite faire le point et inviter les orateurs à respecter, autant que faire se peut, leur temps de parole.

Six orateurs disposant chacun d'un temps de parole de cinq minutes sont encore inscrits dans la discussion, ce qui représente trente minutes au minimum. Le Gouvernement dispose d'un temps de parole, dont il est juge, de l'ordre d'une heure trente. J'espère qu'il en usera avec modération. Nous devrons ensuite examiner sept amendements.

C'est dire qu'il nous sera difficile d'en avoir fini avant quatre heures du matin. Or, selon le principe arrêté par la conférence des présidents, les séances de nuit devraient être levées à une heure. Il est exact qu'un certain retard a été pris hier, mais je souhaite que chacun prenne conscience des contraintes imposées par le temps et veuille bien agir en conséquence.

La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Déférant à l'invitation de M. le président, j'interviendrai brièvement. Aussi je n'aborderai, dans le vaste secteur d'activité qui est le vôtre, monsieur le ministre, qu'un seul problème, celui du transport aérien, et je formulerai rapidement quelques observations relatives aux cellules, aux moteurs et aux infrastructures.

S'agissant des cellules, je ne m'étendrai pas sur l'affaire de l'Airbus, qui constitue un splendide succès, le premier de l'industrie européenne face au monopole depuis longtemps indiscutable des Etats-Unis. Ce succès est la traduction d'une avance technologique qui nous donne un répit de brève durée. En fait, nous disposons d'une rente de situation pour les trois prochaines années qui seront vite écoulées. Il faut donc les utiliser efficacement pour occuper le terrain.

Une question importante qui se pose relative à l'évolution des cadences de production de l'Airbus. En effet, si nous décevons les clients de l'Airbus, notre industrie risque de connaître de sérieux problèmes dans quelques années. J'aimerais obtenir des renseignements à cet égard.

Un orateur précédent a cité le cas d'un créneau qui demeure vide, celui de l'avion de 120-130 places, de préférence à celui de 150-160 places. Ce marché mondial porte sur 1 000 ou 1 500 avions. Nous lancerons-nous dans cette voie, dans le cadre d'une coopération européenne, comme c'est le cas pour l'Airbus, ou étudiera-t-on la possibilité d'une coopération atlantique, avec un constructeur américain par exemple, afin de rechercher un débouché mondial et de réaliser, éventuellement, de nouvelles économies d'échelle ?

En ce qui concerne les moteurs, la presse a abondamment traité, récemment, de la concurrence très vive qui oppose deux constructeurs de moteurs américains. Notre participation dans cette affaire résulte du rôle joué par l'un de nos constructeurs, la S.N.E.C.M.A., dans la production des moteurs de General Electric.

Le président d'Air France, M. Giraudet, a critiqué le monopole détenu par l'entreprise américaine sur la fourniture de moteurs. L'accord passé entre General Electric et la S.N.E.C.M.A. me semble, en tout cas, devoir être salué car il a apporté à la S.N.E.C.M.A., dans le domaine de la fabrication des moteurs, une crédibilité mondiale incontestable. De même que la concentration technologique impose de limiter le nombre des constructeurs de moteurs mondiaux qui, dans quelques années, ne seront plus que deux, les critiques d'Air France montrent que ce nombre ne doit pas être inférieur à deux. La compagnie Air France doit disposer d'une liberté de choix sous réserve que les différences de prix ou d'avantages divers avancées soient réelles et pas seulement apparentes.

Pour conclure, je formulerai deux brèves observatinns concernant les infrastructures et les transports aériens.

J'étais intervenu plus longuement l'année dernière sur le problème des infrastructures. Je tiens à rendre hommage à la politique courageuse que vous avez conduite dans ce domaine. Il ne s'agit pas, en effet, de couler du béton dans toutes les villes de France pour édifier des aérogares, mais, au contraire, de sacrifier le spectaculaire à l'efficacité sur le plan économique. Je tiens à vous féliciter de nouveau de vous être engagé dans cette voie.

Par ailleurs, ne soyons pas trop prisonniers du mirage de la baisse des tarifs des transports aériens. Nous savons hélas ! que les coûts — qu'il s'agisse du coût des carburants, de celui des appareils ou de celui des services utilisés par les compagnies — ne diminuent pas. Les contribuables ne doivent pas faire les frais d'une péréquation rendue difficile par l'exploitation de certaines lignes déficitaires.

Monsieur le ministre, j'espère que vous tiendrez compte de ces observations afin d'éviter au contribuable d'être trop fréquemment sollicité sur ce point. (*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. Pistre.

M. Charles Pistre. Mes chers collègues, les deux orateurs qui m'ont précédé ont posé suffisamment de questions sur l'avenir de l'aéronautique pour que je n'aie pas à y insister. Je me bornerai à évoquer brièvement le problème des transports routiers et ferroviaires en rapport avec le plan Sud-Ouest.

Les rapporteurs pour avis de la commission de la production et des échanges ont conclu ce matin leur rapport sur ces questions en indiquant qu'après un budget de 1979 qui n'assurait même pas la reconduction, en francs constants, du budget de 1978, celui qui nous est proposé aujourd'hui consacre la poursuite du ralentissement de notre effort, à la fois sur le plan du réseau ferroviaire et sur celui des équipements routiers. A partir de ce constat, je vous poserai, monsieur le ministre, quelques questions.

Le budget que vous présentez a suscité l'inquiétude des élus du Sud-Ouest. En effet, depuis des mois, les élus et l'administration préparent des projets dont la réalisation est indispensable au décollage économique de cette région et au rattrapage du retard accumulé du fait d'une sous-dotation en crédits d'Etat qui dure depuis déjà trop longtemps. Plus de 400 personnes ont travaillé dans ce sens dans le Midi-Pyrénées. Au vu de votre budget, comme de celui des autres ministères que je qualifierai d'économiques, j'ai peur que les propositions issues de ces travaux ne restent lettre morte. Comment pourrez-vous conjuguer vos promesses avec une austérité qui impose le refus des moyens destinés à les mettre en pratique ?

Je ne citerai que quelques exemples. Le premier concerne les renforcements coordonnés. L'année 1980 sera marquée par la chute brutale des crédits qui y sont affectés. Les renforcements coordonnés sont pourtant vitaux pour des régions défavorisées, enclavées comme les nôtres, qui ne peuvent espérer la réalisation rapide d'infrastructures autoroutières, en particulier les liaisons entre les villes moyennes transversales par rapport à celles qui les relient aux métropoles régionales.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, vous engager à prendre des mesures significatives, dès 1980, en faveur des régions intéressées par le plan du grand Sud-Ouest ?

Les subventions accordées aux départements pour la prise en charge du réseau national déclassé ne progressent que de 5,8 p. 100 en francs courants, soit une diminution de 4 à 5 p. 100 en francs constants. Pour les régions à faible niveau de vie comme les nôtres, cette charge devient insupportable. Comment ce budget vous permettra-t-il de revenir à une conception plus normale de la dotation de l'Etat ? Comment pourrez-vous, sans habiller Paul en déshabillant Pierre — ce qui serait inacceptable — tenir les engagements pris lors du déclassement et participer à la mise à niveau du réseau national dans le Sud-Ouest ?

En ce qui concerne les investissements routiers en rase campagne, si les autorisations de programme marquent une progression de 24,8 p. 100, en revanche les crédits de paiement stagnent. Le réseau couvert par le plan Sud-Ouest semble être tenu à l'écart et aucune trace n'apparaît de l'effort qui devait être consenti en 1980 dans ce domaine. Même si la Communauté économique européenne a lancé un appel de financement, comment la quote-part de l'Etat français sera-t-elle dégagée ?

Bien que le fonds spécial d'investissement routier ne dépende pas de votre ministère, j'évoquerai le problème de la voirie communale et rurale. En effet, près du quart des ressources du F. S. I. R. aurait dû être consacré à cette voirie. Qu'en est-il aujourd'hui ? Moins de 4 p. 100 sont affectés aux investissements communaux. Pourtant, en raison de leur situation financière, nombre de communes rurales, notamment celles qui se dépeuplent — malheureusement la majorité d'entre elles — ne peuvent plus faire face aux frais d'entretien sans contracter des emprunts.

Dans ces conditions, comment peut-on parler, dans le plan Sud-Ouest, de la volonté de désenclavement, du maintien en activité des zones rurales, alors que la tranche communale des crédits de paiement pour 1980 est égale à celle de 1979 en francs courants et que les autorisations de programme sont inférieures à celles de 1979 en francs courants ? Dans le cadre de votre ministère, il s'agit d'un complément, mais pourtant cela forme un tout.

Je résumerai rapidement ma pensée. Le budget de 1980 ne propose rien de mieux qu'une austérité générale, même pour les zones du grand Sud-Ouest qui devaient pourtant, selon vos promesses, être privilégiées. Est-ce à dire qu'il faudra attendre 1981 ou, si vous préférez, l'année de l'élection présidentielle ?

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, l'application progressive des orientations du rapport Guillomat et la recherche de la seule rentabilité financière, et non pas de la rentabilité économique et sociale, mettent en péril les zones qu'on prétend vouloir développer.

S'agissant de l'activité des gares de marchandises, le chargement et le déchargement de colis est interdit dans des gares dont l'activité est pourtant essentielle à la vie de communes de 2 000 à 4 000 habitants. La chasse au « gaspi » est officiellement ouverte, mais les colis transitent par des gares principales, quitte à revenir quelques kilomètres en arrière, sur le quai de la gare traversée par le train.

Pouvez-vous vous engager à ne plus limiter les services rendus aux populations et à rétablir les livraisons de colis dans les

gares les plus proches du domicile des destinataires ? Pouvez-vous aussi démentir les menaces de fermeture ou de diminution d'activité qui pèseraient sur la gare de triage de Tarbes ?

Mon collègue Martin Malvy souhaitait vous poser une question relative aux lignes de voyageurs. Je l'aborderai rapidement. Le « petit capitole » qui relie Brive à Rodez permet le désenclavement du Lot et de l'Aveyron. La S. N. C. F. avait annoncé sa suppression. Vous vous êtes, semble-t-il, engagé à maintenir la ligne en fonctionnement le soir. Nous demandons son maintien intégral. En outre, cette ligne, qui est actuellement conventionnée, pourra-t-elle être intégrée dans le réseau commercial de la S. N. C. F. ?

Le conseil régional du Midi-Pyrénées a demandé qu'un effort immédiat soit consenti en faveur de la ligne Toulouse—Saint-Sulpice. Il s'agit d'une ligne à une seule voie dont le trafic est le plus dense non seulement de France, mais d'Europe. Le doublement de la ligne et l'automatisation de la signalisation seront-ils réalisés dès 1980 ? En tout cas, les travaux pourront-ils être engagés dès cette année ?

Nombre d'entre nous dans la région du Sud-Ouest ont constaté, depuis des années, le désengagement de l'Etat. Aussi plus que d'autres sont-ils sceptiques sur la volonté du Gouvernement de rattraper les retards accumulés dans cette région. Le projet de budget pour 1980, tant en ce qui concerne les chemins de fer que la route, ne peut que nous alarmer encore davantage. Sans engagements précis, sans programmes inscrits et sans crédits ouverts, doit-on penser, comme beaucoup, qu'en l'absence de prévisions chiffrées à long terme, l'échéancier s'arrête à mars 1981 ? Ce serait inacceptable ! (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Maujoüan du Gasset.

M. Joseph-Henri Maujoüan du Gasset. J'interviens ce soir, au nom de mon ami M. Ansquer et en mon nom personnel, pour évoquer un problème ponctuel mais important, celui de la déviation de la route nationale n° 149 dans la traversée de la ville de Clisson. Quelques chiffres souligneront l'importance et la gravité de cette question.

A l'heure actuelle, 6 000 véhicules par jour traversent Clisson. La ville est pratiquement coupée en deux. De 1973 à 1978, on a dénombré 73 accidents, 125 blessés et 14 morts dans cette ville.

En réponse à une question écrite que je vous ai posée le 10 novembre 1978, vous m'avez indiqué qu'il n'était pas possible de prévoir des travaux tant que la voie expresse Nantes—Cholet —Poitiers, actuellement en construction, ne serait pas opérationnelle, celle-ci devant permettre « de résoudre le problème de la traversée de Clisson et d'assurer aux usagers une plus grande sécurité sur cet itinéraire. »

Cette réponse n'est absolument pas satisfaisante. En effet, même après la mise en service de cette voie expresse, la circulation sera toujours importante sur la route nationale 149. Lorsque la voie Nantes—Cholet sera opérationnelle, le nombre des véhicules — les statistiques sont là pour le prouver — aura augmenté. Le nombre de voitures traversant Clisson sera donc à peu près le même que maintenant, d'autant qu'une partie des habitants du Nord de la Vendée ont tendance à traverser Clisson pour entrer dans Nantes par le Nord et l'Ouest afin d'éviter le pont Rousseau qui est toujours encombré.

L'étude de la déviation de Clisson vient de s'achever. Les communes concernées, Clisson et Gétigné, ont donné leur accord sur le tracé. Je ne vous demande pas ce soir de me répondre mais seulement de vous souvenir de ce dossier lorsque le moment du financement sera venu. (*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. Forens.

M. André Forens. Vous avez fait recette, monsieur le ministre ; je n'en veux pour preuve que le nombre d'inscrits dans la discussion de votre projet de budget. Cela démontre l'importance que nous attachons à l'énorme budget qui est le vôtre, les compétences du ministère des transports étant accrues.

Mon propos n'est évidemment pas, à cette heure tardive, de faire preuve d'outrecuidance en analysant à mon tour les différentes parties de ce budget, mais d'appeler votre attention sur quelques points. Bien qu'élu de la Vendée, mes propos rejoindront ceux de l'intervenant qui vient d'évoquer la région du Sud-Ouest.

Oui au désenclavement, mais parlons avec réserve de la façade atlantique. En effet, je ne peux oublier vos récentes fonctions de rapporteur général du budget de la région des Pays de Loire. Vous connaissez aussi bien, sinon mieux, que nous les problèmes. Aussi m'apparaît-il superfétatoire de mettre l'accent sur les questions d'ordre général. Je consacrerai les quelques instants dont je dispose à l'évocation de deux problèmes relatifs au désenclavement.

D'abord, je tiens à rendre hommage à l'effort que vous avez accompli en faveur des routes — j'ai pu le vérifier depuis des années — dans les différents postes que vous avez occupés.

Le département de la Vendée est défavorisé dans la mesure où il est dépourvu d'autoroute. Mais nous avons eu le plaisir d'apprendre qu'une autoroute, au Nord, reliera prochainement Angers à Nantes et qu'une autre autoroute, au Sud, partant de Paris et passant par Poitiers, traversera prochainement Niort pour rejoindre Bordeaux. C'est dire que nous sommes un pays de marche.

Au lieu de nous battre sur des idéologies routières et d'envisager des schémas routiers pour l'an 2050, essayons d'être sérieux. Lorsqu'on a une autoroute au Nord et une autoroute au Sud, la pensée qui vient naturellement à l'esprit est de demander qu'une liaison soit établie entre les deux. Celle-ci serait économiquement rentable pour notre région et pour notre département.

Depuis la construction du pont sur l'estuaire de la Loire, à Mindin, la Vendée draine un trafic routier de plus en plus considérable, notamment de camions qui descendent vers Bordeaux et vers l'Espagne. Ce trafic sera encore accru par la construction d'une autoroute, qui peut être la meilleure ou la pire des choses selon qu'elle engendre ou non une activité économique dans la région.

Ces renforcements coordonnés m'apparaissent urgents. Nous sommes à votre disposition, monsieur le ministre, pour en discuter. Etant donné que ce problème intéresse deux régions de programme — le Poitou-Charentes et les Pays de la Loire — la solution résiderait sans doute dans la mise en place d'un P. A. P. I. R., programme d'action prioritaire d'intérêt régional, ou, mieux, d'un P. A. P. I. L, programme d'action prioritaire d'intérêt local.

J'en viens au problème de la S. N. C. F. Vous vous attendiez probablement à ce que j'aborde cette question, monsieur le ministre — monsieur le tuteur, devrais-je dire.

Je ne vous parlerai pas du « transport du pauvre », je veux dire des transports internes à la région des Pays de Loire. Nous nous sommes efforcés, en liaison avec vous, de résoudre ces problèmes. Ils le seront prochainement pour le Sud vendéen. Cette région, qui compte tout de même 100 000 habitants, est actuellement mal desservie.

Le schéma routier de desserte régionale, sans nous combler de joie, nous apporte certaines satisfactions, de sorte que je ne vous en entretiendrai pas aujourd'hui. D'ailleurs, ce n'est pas mon propos.

Le problème concerne la desserte par chemin de fer. Le seul axe ferroviaire est la ligne Nantes—Bordeaux, en direction de l'Espagne ou de la Méditerranée. Fontenay-le-Comte, dont je suis maire, n'a plus de gare. Ma circonscription n'en compte plus qu'une seule : celle de Luçon. Cette petite gare ne peut plus desservir les 100 000 habitants de la région, car les trains ne s'y arrêtent plus.

Aujourd'hui, c'est l'ère de la vitesse. Personnellement, je me demande si, à vouloir aller vite en toute chose, l'homme n'est pas en train de se détruire lui-même. Pour gagner une minute, on décide que le train ne s'arrêtera plus dans telle gare.

Jusqu'à maintenant, ces décisions n'ont guère entraîné de réactions de la part des populations. Souhaitons que les fourches d'antan ne se lèvent pas de nouveau un jour. Nos populations rurales n'aiment pas être tournées en dérision.

Trois trains passent quotidiennement en gare de Luçon. Le Vintimille—Nantes passe à vingt heures quarante-six, mais ne s'arrête pas. Suit un creux de douze heures, avant que ne passe un train en provenance de Bordeaux. En sens inverse, le Nantes—Vintimille passe à dix-neuf heures dix-sept, mais ne s'arrête pas davantage ; le creux est de dix heures. Le troisième train est à onze heures cinquante-sept, mais ne s'arrête pas lui non plus. Comment faire pour gagner Nantes et prendre le train de Paris ?

Mon propos, monsieur le ministre, est souriant dans sa forme, mais sérieux quant au fond. La semaine dernière, le conseil général s'est penché sur ce problème. Si vous aviez assisté à cette séance, vous auriez entendu des propos plus aigres et moins alertes que les miens. Je suis, en quelque sorte, dans cette enceinte, le porte-parole de mes collègues du conseil général de Vendée.

On parle souvent de désenclavement et l'on constate des efforts en ce sens dans le domaine routier. La S. N. C F. a en vous, monsieur le ministre, non un patron, mais un tuteur. Lorsque celle-ci

se permet — je le dis avec le respect dû aux vieilles dames et en reconnaissant ses bienfaits passés — lorsque celle-ci, dis-je, se permet, pour une question de minute, d'oublier les hommes, j'estime que ce n'est pas sérieux.

Monsieur le ministre, je compte sur vous pour mettre fin à cet état de choses. Si satisfaction ne nous était pas donnée pour les trois trains dont je vous ai parlé tout à l'heure, il serait à craindre que non seulement le conseil général de la Vendée mais d'autres aussi n'adoptent une attitude différente de la mienne. Mais, pour ma part, je suis convaincu que, lorsque vous serez intervenu auprès de la direction de la S. N. C. F., notre demande sera satisfaite. (*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. Cazalet.

M. Auguste Cazalet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, inscrit pour cinq minutes dans ce débat, je n'ai pas l'intention d'analyser point par point l'ensemble du budget. (*Sourires.*) Permettez-moi cependant, monsieur le ministre, malgré une légère augmentation de votre budget par rapport à celui de 1979, de rester sceptique sur les moyens mis en œuvre pour la réalisation d'un programme ambitieux d'infrastructures routières et de renforcement de la sécurité.

Sur ce dernier point, le tragique accident qui vient d'avoir lieu à Séméac, dans les Hautes-Pyrénées, confirme mes inquiétudes. Il est aberrant qu'existent encore de nos jours des passages à niveau si dangereux sur des axes routiers d'une telle importance et qui, au cours de ces dernières années, ont causé la perte de nombreuses vies humaines.

M. Pierre Forgues. Très bien !

M. Auguste Cazalet. A différentes reprises, je suis intervenu, ainsi que mes collègues parlementaires des Pyrénées-Atlantiques, auprès des plus hautes instances de l'Etat comme auprès du conseil régional, et également lors des travaux préparatoires du plan décennal du grand Sud-Ouest, pour dénoncer le mauvais état du réseau routier du Sud-Ouest, notamment des transversales reliant la côte atlantique à la côte méditerranéenne et plus particulièrement des routes transpyrénéennes.

Ces dernières présentent un intérêt touristique et économique incontestable qui ne fera que s'accroître avec l'entrée prochaine de l'Espagne dans la Communauté économique européenne. Or ces routes deviennent, à la sortie d'Espagne, un goulet d'étranglement du côté français. Cela est inconcevable.

Dans ce domaine, je citerai particulièrement la R.N. 134, sillonnée jour et nuit par des camions qui transportent de l'ammoniac liquéfié et d'autres produits dangereux entre le complexe industriel de Lacq et celui de Sabinanigo. Il est évident que les caractéristiques de cette route sont totalement incompatibles avec un tel trafic.

Ajouterai-je, d'autre part, que, malgré les promesses, nos espoirs ont été déçus par le retard du programme autoroutier, et particulièrement de l'axe A 64 Bayonne—Toulouse ?

Je ne voudrais pas achever mon propos sans évoquer, une fois de plus, le dossier concernant la liaison ferroviaire Pau—Canfranc—Saragosse, interrompue depuis le 27 mars 1970 à la suite de l'effondrement du pont de L'Estanguet.

Là encore, dans le contexte politique et économique nouveau de l'entrée de l'Espagne dans le Marché commun, le problème de la reprise du trafic se pose de façon aiguë.

Bien entendu, cette reprise devrait être précédée d'un réaménagement des infrastructures et, en premier lieu, de la reconstruction du pont. Il est d'ailleurs à noter que l'augmentation rapide des dégradations ne fait qu'accroître le montant des travaux à réaliser.

De nombreuses réunions franco-espagnoles ont eu lieu pour tenter d'aboutir à un accord. Elles ont toutes échoué pour des raisons financières.

Pourtant, de très nombreuses instances s'intéressent à la reprise du trafic sur cette ligne internationale, dont dépend le renforcement des échanges à travers les Pyrénées. Il s'agit là d'un objectif important, qui intéresse non seulement la région, mais aussi les instances nationales, et notamment l'aménagement du territoire. Du côté espagnol, l'Aragon se trouve dans cette situation paradoxale de devoir passer par le Pays basque ou la Catalogne pour entrer en relation avec nos régions.

M. Pierre Forgues. Très bien !

M. Auguste Cazalet. Vous aviez envisagé, monsieur le ministre, un très gros effort de l'Etat en faveur des infrastructures ferroviaires. Ne vous paraîtrait-il pas possible de porter votre attention sur cette ligne d'intérêt international ?

Vendredi dernier, j'étais à Bruxelles avec le G.E.P.A.R. — groupe d'étude parlementaire d'aménagement rural. J'ai notamment appris que le Sud-Ouest pourrait bénéficier, en vue de l'entrée de l'Espagne dans la C.E.E., de subventions d'un montant de 30 p. 100 des dépenses relatives aux infrastructures. Encore faudrait-il que les dossiers puissent être présentés.

Nous aimerions en tout cas être fixés. Il est inadmissible qu'aucune décision, quelle qu'elle soit, ne puisse être prise. Les élus doivent-ils être ainsi laissés indéfiniment dans l'expectative ?

J'espère que vous aurez à cœur, monsieur le ministre, de désenclaver notre région comme nous avons su désenclaver les fermes dans nos régions de montagne. (*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. Boyon.

M. Jacques Boyon. Monsieur le ministre, le 29 septembre 1978, vous avez signé le décret approuvant la convention passée entre l'Etat et la société des autoroutes Paris—Rhin—Rhône pour la concession de la construction de diverses autoroutes, notamment de l'autoroute F 42 reliant Mâcon à Pont-d'Ain et de l'autoroute A 42 assurant la liaison Lyon—Pont-d'Ain—Genève.

Chacun sait qu'il s'agit là d'un axe très important, puisqu'il relie la Grande-Bretagne et le Benelux à l'Italie, à l'Europe de l'Est, au Proche et au Moyen-Orient par le tunnel du Mont-Blanc et, demain, par celui de Fréjus.

Cette convention a été signée après bien des péripéties et bien des lenteurs, dues, je crois, pour l'essentiel, aux réticences du ministre du budget et du ministre de l'économie. Les longues études menées durant ce temps s'expliquent donc moins par un souci d'étroite concertation avec les élus et la population — encore que cette concertation ait été dans l'ensemble satisfaisante — que par les incertitudes du financement. Nul ne s'est beaucoup pressé, dès lors que les fonds manquaient.

Or, le cahier des charges de cette convention fixe des dates précises de mise en service : le 31 décembre 1981 pour l'autoroute A 42 et le 31 décembre 1982 pour l'autoroute F 42.

Nous sommes en octobre 1979 ; ce calendrier ne pourra donc être respecté. Je regrette qu'on n'ait pas pris la peine de l'actualiser, car l'irréalisme actuel dans ce domaine engendre l'incrédulité.

Où en est-on aujourd'hui ? En ce qui concerne l'autoroute A 42, la déclaration d'utilité publique a été publiée en juillet 1979, les travaux sont déjà bien engagés aux deux extrémités du côté de Lyon et du côté d'Annemasse, mais rien ou presque n'a été engagé entre les deux.

En ce qui concerne l'autoroute F 42, la déclaration d'utilité publique doit être signée, je crois, avant janvier 1980, compte tenu des dates auxquelles a été réalisée l'enquête.

Cela me conduit à vous poser deux questions.

La première procède des rumeurs pessimistes qui courent actuellement sur la déclaration d'utilité publique de l'autoroute F 42. On dit en effet que cette déclaration suscite quelques réticences de la part du Conseil d'Etat, pour des raisons qui, d'ailleurs, ne me paraissent pas reposer sur des questions fondamentales. On parle notamment du raccordement à l'autoroute A 6 par le contournement de Mâcon. Pourtant, la convention prévoit bien que ce raccordement doit être réalisé par une voie rapide.

Pouvez-vous donc, monsieur le ministre, nous rassurer sur la détermination du Gouvernement à faire en sorte que cette déclaration d'utilité publique intervienne dans les délais prévus ?

Ma seconde question est plus importante. Le calendrier actuel prévoit un décalage d'un an dans la réalisation de l'autoroute F 42, Mâcon—Pont-d'Ain, par rapport à l'autoroute A 42, Lyon—Genève, et la mise en service en une seule fois de cette autoroute A 42 de Chazey à Châtillon-de-Michaille. Ainsi conçue, l'ouverture de l'autoroute A 42 ne pourrait intervenir qu'à l'achèvement du percement du tunnel prévu au-dessus du lac de Nantua. Etant donné que ce percement exigera cinq ans, cette autoroute ne serait pas mise en service avant 1983 — à la condition qu'il n'y ait pas d'incident technique ou financier — et l'autoroute F 42, Mâcon—Pont-d'Ain, seulement un an après, en 1984. Les retards seraient donc d'au moins deux ans par rapport au calendrier envisagé.

Monsieur le ministre, les populations de l'Ain ne peuvent attendre cette échéance, d'autant plus que l'enchaînement des travaux actuellement retenu ne semble pas très rationnel.

J'observe d'abord que la simultanéité d'ouverture des autoroutes F 42 et A 42 paraît souhaitable à tous les techniciens et à tous les responsables de la société Paris—Rhin—Rhône.

En effet, il y aura une perte de trafic tant que ne sera pas réalisée une liaison continue et directe avec l'autoroute A 6, depuis Mâcon, pour alimenter l'autoroute A 42.

Mais, surtout, la situation ne peut se prolonger cinq ans. Vos services estiment qu'une route classique, même à quatre voies, ne peut écouler normalement un trafic de 10 000 véhicules par jour. Or les comptages les plus récents font apparaître des chiffres bien supérieurs : 10 600 véhicules entre Mâcon et Bourg, 18 000 à l'entrée nord de Bourg, plus de 14 000 entre Bourg et Pont-d'Ain, dont 23 p. 100 de poids lourds.

Vous imaginez les nuisances pour les agglomérations traversées — pour Bourg, pour Pont-d'Ain et, plus loin, pour Nantua et Bellegarde — la fluidité médiocre de la circulation. De plus, la sécurité est compromise sur ces routes, qui comptent parmi les plus dangereuses de France.

Envisagez-vous, monsieur le ministre, de modifier le calendrier et le sectionnement de ces autoroutes pour réaliser et ouvrir en priorité la section Bourg-Nord—Pont-d'Ain, qui est, de loin, la plus chargée ?

Cette modification semble d'autant plus nécessaire que ces autoroutes A 42 et F 42 sont les plus urgentes, compte tenu du relief et du trafic, et d'autant plus opportunes qu'on les dit les plus rentables parmi celles qui restent à construire dans le pays. (*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 des transports.

M. le ministre des transports. Mesdames, messieurs, au terme de ce long débat, il me paraît utile de parler du budget du ministère des transports. (*Sourires.*)

En effet, la variété des interventions et le nombre des questions posées tendraient à faire douter de l'unité de ce ministère, de ses missions, de son efficacité, qui a été contestée dans les domaines du chemin de fer, de la pêche, de la route, de la construction aéronautique, du trafic aérien, voire de la météorologie.

La réalité doit être quelque peu différente ; sinon à quoi serviraient les 35 milliards de francs de ce budget ? Voilà la question qu'on pourrait se poser à la fin de cette discussion.

En essayant de ne pas dépasser le temps de parole qui a été imparti au Gouvernement dans ce débat, je tenterai de répondre aux questions nombreuses et variées qui m'ont été posées.

Le transport joue dans notre pays un rôle essentiel : non seulement il a pour fonction primordiale d'assurer la mobilité des personnes et des biens, mais il constitue un moyen privilégié d'aménagement du territoire — les rapporteurs et certains orateurs l'ont rappelé — un facteur important de l'équilibre de la balance des comptes et un instrument essentiel pour le soutien de l'activité des entreprises de travaux publics et métallurgiques.

Quelques chiffres suffisent à montrer la place du transport dans l'économie nationale.

En 1978, la valeur ajoutée de cette branche a représenté — hors T. V. A. — 84 milliards de francs, soit 4,8 p. 100 du produit intérieur brut. L'accroissement, par rapport à 1977, est de 4,5 p. 100 alors que l'augmentation du P. I. B. était de 3,3 p. 100.

Les ménages ont dépensé près de 160 milliards de francs pour leurs déplacements, soit 12 p. 100 de leur consommation totale. Les transports terrestres de marchandises ont représenté 181 milliards de tonnes-kilomètre. Le trafic passager des compagnies aériennes françaises à dépassé les 32 milliards de passagers-kilomètre et le chiffre d'affaires de l'armement maritime a été de l'ordre de 10 milliards de francs. Le transport occupe, en 1979, 780 000 travailleurs, soit un accroissement de 1,7 p. 100 par rapport à 1977 contre 0,5 p. 100 pour le total des salariés. En y incluant le transport pour compte propre, ce sont environ 1 million d'emplois qui sont concernés par cette activité. Enfin l'investissement de la branche « transport » est de l'ordre de 30 milliards de francs.

Le transport est donc un secteur économique essentiel de la vie de notre pays. Il est en expansion et croît plus vite que la moyenne de l'activité économique.

Mais il doit s'adapter à l'évolution d'une conjoncture difficile marquée par le renchérissement de l'énergie ; il doit se développer avec un souci accru de sécurité, pour les passagers, les usagers en général, et de protection de l'environnement ; il doit enfin fournir les prestations au moindre coût, ce qui est un but extrêmement défendable.

Dans cette optique, la politique du Gouvernement répond, pour l'essentiel, aux objectifs suivants :

Premièrement, améliorer la sécurité de nos infrastructures de transport et des systèmes de régulation et de contrôle des trafics ;

Deuxièmement, assurer, entre les différents modes de transport, une saine concurrence qui reste compatible avec les impératifs du service public, et donner aux entreprises les moyens de soutenir efficacement la concurrence étrangère ;

Troisièmement, permettre aux intérêts maritimes français d'améliorer leur situation internationale et de jouer un rôle positif dans la définition des nouveaux rapports mondiaux en matière d'échanges maritimes et d'exploitation de la ressource biologique.

Quatrièmement, enfin, dans le domaine économique de sa compétence, aider les chantiers navals à s'adapter aux conditions d'un marché difficile et favoriser, pour l'aéronautique, le développement de matériels qui connaissent ou sont susceptibles de connaître des débouchés prometteurs.

Pour toutes ces raisons, le choix et la conception des programmes sont définis en fonction d'une volonté d'efficacité, d'économie d'énergie et de la prévention des nuisances qu'ils peuvent apporter, ainsi que des conséquences qu'ils entraînent sur l'emploi, particulièrement dans les régions les plus touchées par les difficultés économiques.

Le projet de budget, dont nous venons de discuter dix heures durant, est l'un des moyens de cette politique, mais — et j'aurai l'occasion d'y revenir — il n'en est pas le seul.

En y comprenant la part nationale du F. S. I. R., il s'élève à 35 181 millions de francs, soit 25 341 millions de dépenses ordinaires et 9 840 millions de crédits de paiement. Il représente 8,4 p. 100 du budget civil de la nation et il est en augmentation de 11,6 p. 100 par rapport à 1979. Pour ne considérer que les investissements, les autorisations de programme, qui s'élèvent à 10 938 millions, progressent de 13 p. 100, c'est-à-dire plus fortement que l'ensemble du budget civil qui, je le rappelle, ne s'accroît que de 11,5 p. 100.

Ce projet de budget pour 1980 vous est présenté sous une nouvelle forme et un certain nombre d'orateurs ont regretté l'ancienne présentation. Mais, lors de la discussion du budget de 1979, j'avais indiqué à l'Assemblée qu'une nouvelle nomenclature interviendrait en 1980. Malgré les difficultés de comparaison qui en résultent, cette réforme était, en effet, dans la logique des choses. Le ministre des transports ayant désormais compétence pour l'exploitation et les infrastructures et le ministère ayant été réorganisé au mois d'août 1978 en fonction de ces nouvelles attributions, il convenait que les crédits soient présentés conformément à l'organisation mise en place et aux objectifs visés, que j'ai rappelés à l'instant.

Comme je m'y étais engagé l'année dernière, j'ai adressé le projet de cette nouvelle nomenclature à la commission des finances et à celle de la production et des échanges en juin, afin de vous informer le plus complètement et le plus tôt possible de mes intentions.

C'est ainsi qu'à un ministère unique correspondra, en 1980, un budget unique comprenant un seul fascicule et ne donnant lieu qu'à un seul vote du Parlement — avec les différents titres — comme c'est le cas pour les autres ministères.

Le document budgétaire qui est soumis à votre examen comprend cinq sections :

Une section commune qui regroupe les crédits de l'administration centrale et les crédits de la recherche. Elle est dotée de 906 millions de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement et de 191 millions de francs en autorisations de programme ;

Quatre sections pour les crédits spécifiques à chaque direction générale, plus la météorologie ;

La section « Aviation civile », d'un montant de 3 037 millions de francs pour les dépenses ordinaires et les crédits de paiement et de 1 514 millions de francs pour les autorisations de programme ;

La section « Marine marchande », qui cette année comprend les ports, dont les crédits s'élèvent à 4 271 millions de francs en dépenses ordinaires et en crédit de paiement et à 2 493 millions de francs en autorisations de programme ;

La section « Transports intérieurs », qui englobe la totalité des crédits pour les transports terrestres, voies navigables, routes et circulation routière, représente, F. S. I. R. compris, 26 604 millions de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement et de 6 751 millions de francs en autorisations de programme ;

Enfin, la section « Météorologie » est beaucoup plus modeste : 363 millions de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement et 79 millions en autorisations de programme.

Cette décomposition répond essentiellement à un souci de clarté à l'égard du Parlement et correspond à l'organisation nouvelle du ministère ; mais le budget est unique. En effet, l'homogénéité du transport est beaucoup plus profonde qu'on ne l'admet généralement, et surtout beaucoup plus profonde que la diversité des techniques mises en œuvre car la finalité est toujours la même : assurer la mobilité des personnes et des biens.

Quelles sont les grandes masses de ce budget ?

Près des deux tiers — très exactement 62 p. 100 — soit 27 748 millions de francs, concernent des interventions de l'Etat. Plus de 17 milliards sont destinés à la S. N. C. F. Il ne me paraît pas raisonnable de prétendre comme on l'a fait parfois aujourd'hui, que l'Etat abandonnerait le fer, et ces chiffres, par leur simple énoncé, suffisent à prouver le contraire.

La réévaluation de la dotation dont je viens de parler correspond en grande partie à une prise en compte plus conforme à la réalité des charges fixes d'entretien des voies ferrées pour mieux égaliser la concurrence entre le rail et la route. L'objet du contrat que vient de signer la société nationale avec l'Etat clarifie les obligations des deux parties en donnant plus de responsabilité à la S. N. C. F. et en permettant à l'Etat de réduire progressivement la subvention d'équilibre. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point à la fin de mon exposé.

L'entretien et la construction des infrastructures — routes, ports, voies navigables, bases aériennes — absorberont en 1980 7 555 millions de francs. Les routes voient notamment leur dotation en autorisations de programme s'accroître de 16 p. 100, ce qui montre nettement la volonté du Gouvernement de poursuivre sa politique d'investissement et de soutenir l'activité dans le secteur des travaux publics.

On notera la même volonté dans le domaine économique pour lequel sont prévus 2 262 millions de francs pour les programmes aéronautiques civils et les aides à la construction et à la réparation navale. L'effort d'investissement et le souci de soutenir l'activité dans le domaine de la construction et de la réparation navale sont particulièrement significatifs puisque les autorisations de programme sont, par rapport à 1979, en augmentation de 26 p. 100.

Les pêches maritimes, dont on a abondamment parlé et dont on discutera tout à l'heure à l'occasion de l'examen de certains amendements, ne sont pas non plus oubliées, loin de là. Conscient de leur spécificité et de leurs difficultés, le Gouvernement, qui a — je tiens à rassurer M. Le Drian sur ce point — une politique, a augmenté les crédits dans ce domaine de 37 p. 100 ; ils atteignent 192 millions de francs, ce qui n'est pas négligeable !

Enfin, les problèmes de sécurité et de contrôle de la circulation, sur les routes, dans les airs ou sur la mer, restent une préoccupation primordiale : 1 133 millions de francs y seront consacrés en 1980. La sécurité routière bénéficiera notamment de 561 millions de francs de crédits d'équipement, soit 41 p. 100 de plus qu'en 1978.

Voilà, mesdames, messieurs les députés, les caractéristiques générales du budget des transports qui, en dépit d'une conjoncture difficile, me paraît apte à répondre aux besoins du pays en matière de transports.

Mais, comme je vous l'ai indiqué, ce budget ne donne qu'une idée très partielle de l'effort national effectué dans ce domaine capital pour le développement de notre économie.

Certains de ces crédits ne sont en effet qu'une participation à l'effort que consentent les collectivités locales. De plus, les investissements que réalisent nos entreprises nationales et établissements publics — S. N. C. F. réseau principal, Air France, Compagnie générale maritime, Aéroport de Paris — ne sont pas inclus dans ce budget ou ne le sont que partiellement, et je pense à la R. A. T. P., à la S. N. C. F. banlieue ou aux ports autonomes. Or tous ces investissements, qui proviennent d'emprunts, représenteront en 1980, plus de 13 milliards de francs auxquels il importe d'ajouter les 3 milliards d'emprunts autorisés pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Le bilan est simple : en matière d'investissement, c'est plus de 30 milliards de francs de travaux qui s'effectueront dans le courant de l'année 1980. Vous avez été nombreux à regretter l'insuffisance des investissements ; or ces chiffres sont considérables et l'effort ainsi consenti permettra à de nombreuses entreprises d'avoir du travail.

Il n'en demeure pas moins que l'enveloppe des prêts est restreinte et que certains projets faciles à réaliser — je pense à une suggestion de M. Rufenacht — y trouvent pour le moment difficilement leur place. Mais peut-être les conditions de collecte de l'épargne permettront-elles, au cours de l'année 1980, d'obtenir, sous forme de prêts, de nouvelles ressources.

L'effort d'investissement dans les transports, et particulièrement dans les transports collectifs, est donc considérable. Outre les améliorations qu'on peut en attendre pour les usagers, il est le signe que le Gouvernement se donne des moyens pour soutenir la croissance, dans un environnement international difficile.

Les problèmes de transport sont très nombreux et variés. Si je l'avais oublié, le présent débat me l'aurait rappelé. Je ne pourrai pas, dans le temps qui m'est imparti, faire une analyse détaillée de mon budget. Mais les rapporteurs, en commentant leurs rapports devant vous, vous ont fort bien informés. Pour ne pas lasser votre attention, je développerai quatre thèmes, ce qui me permettra de répondre aux rapporteurs et aux orateurs.

Certes, j'ai noté toutes les questions qui m'ont été posées, mais, en dépit des efforts que je vais faire pour essayer d'y répondre, il est possible que j'en laisse quelques-unes sans réponse. Dans le cas où cela apparaîtrait au *Journal officiel*, non seulement je répondrais personnellement aux intéressés, mais je rendrais publiques à tous les membres de cette assemblée les réponses que j'aurais été conduit à donner dans ces conditions. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

Voici les quatre thèmes dont je voudrais vous parler : la sécurité ; l'entretien et le développement des infrastructures ; le domaine économique — pêches maritimes, construction et réparation navales et armement, programmes aéronautiques civils et transport aérien ; enfin, la tutelle de entreprises publiques, point qui mérite d'être regardé de près, car il a suscité nombre de questions.

D'abord, la sécurité.

Dans tous les modes de transport, la sécurité est primordiale à mes yeux. Cette opinion n'est pas seulement celle du ministre responsable du secteur des transports ; elle me semble très largement partagée par tous les membres de l'Assemblée de quelque côté qu'ils siègent.

Dans le domaine de la mer, d'abord, les données du problème que pose la sécurité ont été totalement bouleversées depuis quelques années par deux phénomènes :

D'une part, la densité croissante du trafic, et plus particulièrement du transport des marchandises dangereuses pour l'environnement par des navires de grande capacité dans des zones resserrées ;

D'autre part, le développement considérable de la navigation de plaisance. On en a peu parlé, mais c'est un problème qu'il ne faut pas négliger.

Le ministère des transports s'est organisé pour faire face aux nouveaux aspects de cette mission et poursuit, en 1980, l'effort entrepris depuis plusieurs années et qui s'est accéléré depuis 1978. A ce titre, 155 millions de francs sont prévus dans le projet de budget pour 1980, ainsi que la création de 73 emplois.

Quels sont nos moyens pour assurer la sécurité maritime ?

Trois centres de surveillance fonctionnent sur la route maritime la plus fréquentée au large de nos côtes : Ouessant, Jobourg et Gris-Nez. Le premier, celui d'Ouessant, sera doté en 1981 des équipements les plus modernes grâce à la construction d'une tour radar et d'un centre d'exploitation situé sur le continent.

Pour les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, c'est-à-dire, en abrégé, les C. R. O. S. S., qui coordonnent l'action des divers services dotés de moyens maritimes et centralisent les informations sur la circulation des navires, le projet de budget pour 1980 prévoit 6 540 000 francs de crédits d'équipement, contre 2 800 000 francs en 1979.

Les attributions de la marine marchande, et surtout celles qui intéressent la surveillance et le sauvetage, ont suscité récemment, me semble-t-il, une certaine inquiétude qui n'est absolument pas fondée, ainsi que je l'ai déjà dit en réponse à un orateur. Il est bien évident que ce qui est la marine marchande restera la marine marchande, et notamment les C. R. O. S. S., même si, à l'avenir, les actions en mer sont mieux coordonnées.

Par ailleurs, la mise en place des centres de sécurité implantés dans les ports principaux, et chargés d'appliquer la réglementation relative à la sécurité des navires, tant français qu'étrangers, sera achevée en 1980, ce qui portera à quinze le nombre de ces centres — vingt emplois supplémentaires seront créés à ce titre.

Voilà qui répond, je le pense, aux préoccupations exprimées par plusieurs orateurs, d'origine bretonne essentiellement, mais non exclusivement, qui avaient été frappés par les nombreux accidents survenus en mer.

Enfin, 64 millions de francs sont inscrits pour la signalisation maritime. Ils permettront de poursuivre la mise en place d'aides modernes à la navigation, conformément aux nouvelles règles.

L'activité que nous déployons pour la sécurité maritime apparaît nettement dans deux chiffres : 49 180 visites de navires et 3 216 opérations de sauvetage, dont 2 710 pour la plaisance, ont été effectuées en 1978.

Enfin, pour répondre à une observation de la commission des finances, je précise qu'il est tout à fait exact que la sécurité suppose aussi un contrôle des pavillons de complaisance. Nous continuerons à combattre ces pavillons, je puis vous l'assurer.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. le ministre des transports. Je réponds ainsi aux préoccupations de tous, mais plus particulièrement à une observation de Mme Porte, qui a intenté sur ce point un procès d'intention au Gouvernement, tout en lui refusant les moyens supplémentaires nécessaires à son action, puisqu'elle nous a annoncé qu'elle n'approuverait pas le projet de budget.

A l'échelle nationale, nous multiplierons les visites de bateaux qui relâchent dans nos ports, afin d'en contrôler les normes et, dans les organismes internationaux, nous chercherons à obtenir une réglementation bien plus stricte. Dans ce domaine, l'attitude de la France est, je le crois, assez exemplaire, au point que la plupart des pays européens, pas tous, malheureusement, la copient.

La sécurité aérienne est également fondamentale. Elle exige à la fois des appareils sûrs, des personnels navigants bien formés et des services de la navigation aérienne aptes à remplir leurs missions.

Dans tous ces domaines, nous faisons ce qu'il faut et nous continuerons à le faire en 1980.

D'ailleurs, les résultats sont là. En dépit de l'augmentation continue du trafic aérien, le niveau de sécurité s'est régulièrement élevé ces dernières années.

On a cité, au cours de la discussion, le nombre des « airmiss » relevés dans tel ou tel secteur, mais il convient de comparer le bilan de l'année 1978 à celui des années pas ces. L'amélioration a été constante et, de surcroît, les renseignements dont nous disposons pour le premier trimestre de 1979 confirment l'évolution favorable.

Ces résultats satisfaisants sont obtenus grâce à un effort sérieux pour adapter les moyens de la navigation aérienne à l'accroissement du trafic et au travail des personnels : ingénieurs, techniciens ou cadres, entre autres.

Quels sont les moyens de la navigation aérienne ?

Il s'agit d'abord — on a bien voulu le reconnaître — de renouveler le matériel en remplaçant progressivement le système informatique d'assistance automatisée au contrôle, dit Cautra 3, par un nouveau système plus fiable et plus performant, le Cautra 4, dont le premier exemplaire sera mis en service à Brest en 1980.

Ensuite, il s'agit de perfectionner les outils de contrôle par l'introduction du filet de sauvegarde qui permet d'avertir les contrôleurs de l'imminence d'un rapprochement excessif de deux avions et par l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des échanges radio-téléphoniques entre pilotes et contrôleurs.

Enfin, il fallait augmenter la capacité du système de contrôle : c'est à cet objectif que répond la construction, déjà bien engagée, du C.R.N.A. le Reims qui sera opérationnel en 1982.

En 1980, environ 614 millions de francs seront réservés au fonctionnement et 169 millions de francs à l'équipement de la navigation aérienne. Par ailleurs, quatre-vingt-dix emplois seront créés.

En coopération étroite avec les personnels, des mesures sont en cours de mise en œuvre, afin de faciliter l'adaptation des moyens aux besoins, grâce à l'assouplissement des conditions d'emploi du personnel. De telles mesures vont dans le sens des demandes des intéressés. Ces précisions me semblent de nature à donner tous apaisements à M. Hamel et à M. Raymond qui, entre autres, m'ont interrogé sur ce point.

Le chemin de fer et l'avion sont des moyens de transport très sûrs mais, il faut le savoir, la S.N.C.F. dépense environ 8 milliards de francs — somme colossale — pour l'entretien de son infrastructure et de la signalisation. L'Etat lui rembourse 3 milliards 733 millions de francs, qui correspondent aux charges fixes du transport de marchandises. J'aimerais que tous ceux qui se sont interrogés sur les intentions du Gouvernement quant à l'avenir du chemin de fer, pensent à l'ampleur de ces dépenses d'entretien — 8 milliards de francs ! — qui ne seraient pas engagées si l'avenir de ce moyen de transport était mis en doute.

La participation du Gouvernement, soit 3 milliards 773 millions, je le répète, augmente substantiellement en 1980. Le rapporteur spécial, M. Cornet, l'a d'ailleurs relevé à juste titre. C'est en grande partie le prix à payer pour la sécurité.

S'agissant de cette dernière, le problème le plus préoccupant est celui de la sécurité routière. Je m'y étendrai un peu plus longuement.

La sécurité routière s'analyse classiquement en trois composantes : l'infrastructure routière, le véhicule, l'usager. Sur chacune de ces trois composantes, le ministre des transports exerce ses responsabilités, soit comme maître d'œuvre, soit comme auteur de la réglementation.

De prime abord, il pourrait sembler paradoxal qu'il y ait besoin d'une réglementation pour les véhicules en matière de sécurité. Pourtant, devant le drame national que constituent les accidents de la route — plus de 12 000 morts annuellement — il est rare que les usagers se sentent individuellement concernés et personnellement responsables. Il est irréaliste de penser que les acheteurs d'une automobile consentiront à une dépense supplémentaire au profit d'un dispositif dont l'efficacité pourra être mal perçue, surtout lorsque celle-ci n'est perceptible qu'au moment de l'accident. Elle sera plutôt ressentie comme une gêne que comme une amélioration : la ceinture de sécurité est une illustration parfaite, ou typique, de ce phénomène.

Une bonne réglementation n'est pas facile à élaborer. On n'en a guère parlé, bien qu'elle soit de la compétence du ministère des transports. Est-ce à dire que tout ce qui existe donne satisfaction ? Je n'en suis pas convaincu mais, je puis vous l'indiquer, le but n'est pas de concevoir des textes satisfaisants pour l'esprit ni même des voitures apparemment bien construites. Notre objectif est de sauver le plus possible de vies humaines sur la route.

C'est pourquoi une bonne réglementation suppose d'abord que l'on connaisse la façon dont les accidents se produisent et dont les personnes sont tuées ou blessées dans ces accidents.

En effet, quels que soient les travaux accomplis — et ils seront poursuivis — pour que les accidents soient évités, il n'est pas réaliste d'imaginer que l'on obtiendra sur la route des résultats comparables à ceux que l'on obtient pour l'avion ou pour le train. Des efforts majeurs doivent nécessairement être entrepris pour que, dans les accidents, les usagers de la route soient protégés au mieux. Les travaux accomplis en France dans ce secteur, tant à l'initiative du ministère des transports qu'à celle des constructeurs automobiles, sont jugés comme de toute première qualité dans les confrontations internationales. Ils contribuent, à juste titre, au renom de nos voitures et aussi à leur vente à l'étranger.

Une fois connues les données de l'« accidentologie », il faut découvrir les moyens techniques propres à pallier les faiblesses constatées. Les recherches correspondantes sont entreprises par les industriels ou les laboratoires spécialisés, mais sous l'égide et avec la participation financière de l'Etat. La doctrine du ministère des transports, en matière de recherches automobiles, est évidemment liée à la conception des voitures.

Pour ce qui le concerne, le Gouvernement français a toujours accordé une importance particulière à ce que fussent envisagées simultanément les quatre préoccupations suivantes : sécurité pour les occupants, mais aussi et surtout pour les autres usagers de la route, et notamment les piétons ; consommation de carburant ; protection de l'environnement contre le bruit ou contre la pollution ; coût de fabrication et donc prix de vente.

Sans vouloir méconnaître le long chemin qui va de la démonstration à l'industrialisation et les difficultés que l'on y rencontre, j'estime que les véhicules expérimentaux construits en France, dans une optique de sécurité, aussi bien par l'un que par l'autre groupe, permettent d'affirmer que des progrès sensibles, en matière de protection des occupants, peuvent être réalisés dans des délais raisonnables sur les véhicules actuels.

Ces objectifs de sécurité, il est important de le noter, ne sont pas incompatibles avec le programme gouvernemental relatif aux économies d'énergie : ce programme tend à limiter la consommation moyenne des voitures, qui seront vendues, en 1985, à environ 7,3 litres de carburant aux 100 kilomètres. Si les voitures de fabrication française vendues en Europe, actuellement, répondent, comme leurs concurrents, aux normes européennes de sécurité, de bruit et de pollution, elles sont mieux placées que toutes les autres — y compris les voitures italiennes — sur le plan de la consommation de carburant.

Je vous demande de m'excuser d'être un peu long sur ce sujet, mais il n'a pas été évoqué aujourd'hui. Or c'est le problème clé en matière de transport. A titre indicatif, pour l'année 1978, la consommation moyenne, mesurée conformément à la norme européenne, des voitures de marques françaises vendues dans les pays de la Communauté économique européenne, a été de 8,15 litres aux 100 kilomètres, alors que la consommation moyenne de l'ensemble des voitures vendues dans ces mêmes pays a été de 8,85 litres pour la même distance.

L'industrie automobile a donc accompli un effort, à l'initiative du ministère des transports. On n'y pense pas, mais il est nécessaire. Il est surtout indispensable de le poursuivre pour atteindre l'objectif que je vous ai rappelé tout à l'heure : environ 7,3 litres de consommation de carburant aux 100 kilomètres, en moyenne, en 1985.

Les autres catégories de véhicules ne sont pas tenues à l'écart de nos travaux, bien que la réglementation technique soit souvent moins développée du fait de la nature même de ces véhicules et de leur influence sur la sécurité routière.

Ainsi, pour les véhicules à deux roues, les études sur la protection des occupants sont plus réduites : le port du casque et l'éducation des conducteurs sont les deux facteurs prépondérants pour la sécurité des motocyclistes. A cet égard, les décisions récemment prises par le Gouvernement amélioreront considérablement la situation.

Pour les poids lourds, il s'agit surtout de protéger les personnes qui sont à l'extérieur, sans pour autant, bien entendu, négliger les risques des conducteurs. En effet, le bilan de tous les accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules utilitaires est impressionnant bien que souvent les conducteurs de ceux-ci ne soient pas responsables.

C'est pourquoi nos travaux visent d'abord à réduire « l'agressivité » des véhicules et à améliorer le freinage et la signalisation.

Il convient aussi de développer les limiteurs de vitesse qui, facilitant la mise au point de moteurs conçus pour avoir un rendement optimal au voisinage de la vitesse de coupure, donnent des résultats très favorables tant du point de vue de la sécurité que de celui des économies d'énergie.

Je viens de décider que ces limiteurs seraient obligatoires sur la nouvelle génération de véhicules de transport de matières dangereuses, et le Gouvernement français va proposer à la Communauté européenne d'étendre cette mesure à tous les poids lourds.

J'ai demandé enfin à un haut fonctionnaire de mon ministère de suivre les questions de sécurité des poids lourds et des transports collectifs interurbains, plus particulièrement à longue distance.

Je compléterai ces considérations sur les moyens mis en œuvre pour réduire le nombre des accidents de la route en vous rappelant qu'en ce qui concerne le ministère des transports, les moyens d'engagement budgétaire passeront de 1979 à 1980 de 576 millions de francs à 756 millions de francs.

Nous doublerons l'année prochaine la longueur du réseau routier national équipé de dispositifs de sécurité, c'est-à-dire que nous installerons des glissières sur 2 500 kilomètres de routes nationales contre 1 300 en 1979.

Nous ne pouvons accepter des hécatombes sur nos routes. Il faut que nous réduisions à brève échéance à moins de 10 000 par an le nombre des tués sur la route. C'est déjà un chiffre qui fait frémir. Cela vous explique que 40 p. 100 des crédits du plan de soutien à l'économie aient été consacrés à des opérations ponctuelles de sécurité.

Je me propose, si le projet de budget que je vous présente est adopté par le Parlement, de réserver une part nettement plus significative que par le passé aux opérations de sécurité afin qu'en quelques années — peut-être deux années — le plus grand nombre, sinon la totalité des « points noirs » sur les routes nationales aient disparus.

Avant de conclure sur ce premier thème essentiel, celui de la sécurité, j'ajouterai quelques mots au sujet de la météorologie.

La météorologie participe étroitement à la sécurité par son action d'information et de prévision du temps, car le mauvais temps est un facteur sérieux d'accidents.

Grâce à des recherches de plus en plus poussées en collaboration étroite avec les autres pays, nos connaissances des phénomènes météorologiques vont en s'améliorant.

En outre, dès 1980, l'accent sera mis sur la protection de la forêt méditerranéenne. On me l'a réclamé à plusieurs reprises, non pas au cours de ce débat, mais lors de questions d'actualité.

Par ailleurs, je précise qu'il n'existe aucune étude en cours tendant à transformer la météorologie en établissement public. Je ne me souviens plus du nom de l'orateur qui a posé le problème, mais je constate que l'on démantèle volontiers verbalement mon ministère. Or, il a été transformé au mois d'août dernier et il n'est plus question d'y toucher !

Si la sécurité exige des moyens spécifiques, elle dépend aussi des infrastructures de transport. Cela me conduit à examiner maintenant les projets du ministère des transports dans ce domaine.

Plus de 8 milliards de francs de moyens d'engagement, soit un milliard de francs de plus qu'en 1979, sont inscrits au projet de budget pour les infrastructures de transport, c'est-à-dire les routes et autoroutes, les ports, les voies navigables et les transports collectifs urbains.

La plus grande partie de ces crédits est destinée aux routes et autoroutes avec 7 milliards de francs de moyens d'engagement et 6,428 milliards de francs de moyens de paiement.

Dans ce premier domaine, l'effort portera sur le développement des infrastructures puisque les moyens d'engagement qui leur seront consacrés s'élèveront à 4,238 milliards de francs contre 3,648 milliards l'an passé, soit un accroissement de 16 p. 100, accroissement nettement supérieur à la moyenne des investissements publics français.

S'agissant des programmes d'investissement en milieu urbain et en rase campagne, cette évolution favorable des crédits bénéficiera surtout aux régions en difficulté — Vosges - bassin sidérurgique lorrain — ; à la poursuite du plan routier breton et au plan du Massif central auquel s'ajoute un effort supplémentaire pour la R. N. 9 ; à la réalisation des opérations dans le cadre des programmes d'action prioritaires d'initiative régionale dont on a beaucoup parlé et auxquels, si ce projet de budget est adopté, 440,5 millions de francs seront attribués en 1980.

L'évolution favorable des crédits pour la réalisation des programmes d'investissement en milieu urbain et en rase campagne bénéficiera en outre à la continuation des travaux de construction de la rocade A 86 en Ile-de-France, au plan grand Sud-Ouest, dont M. le Président de la République indiquera dans le courant du mois de novembre les principales réalisations et qui, je le précise d'ores et déjà aux différents intervenants qui m'ont interrogé, sera significatif dès 1980, enfin, à l'exécution des travaux d'accueil des autoroutes de liaison à l'approche des grandes agglomérations ou des agglomérations moyennes. Je réponds ainsi à M. Forens mais aussi à M. Aurillac qui a poursuivi le questionnaire qu'il avait commencé à me poser l'an passé sur le contournement d'Argenton-sur-Creuse par la R. N. 20. L'avant-projet se trouve actuellement en cours d'élaboration à la direction départementale de l'équipement de l'Indre. Il sera vraisemblablement approuvé dans les tout premiers mois de l'année 1980. L'enquête d'utilité publique pourra alors être lancée. Les crédits réservés à cet effet en 1980 sont, comme il avait été prévu, des crédits d'acquisitions foncières. Si, comme je le souhaite, celles-ci étaient effectuées en 1980, les travaux pourraient être entrepris.

Ce n'est là qu'un exemple de mes non-réponses — si je puis ainsi m'exprimer — mais une note sera envoyée à tous les parlementaires.

Ces orientations se traduisent par une progression particulièrement sensible des crédits d'engagement demandés pour les investissements en rase campagne — plus 22,5 p. 100 — et en milieu urbain — plus 27,7 p. 100.

On a beaucoup parlé des autoroutes.

Pour les autoroutes de liaison, les travaux portent actuellement sur les liaisons Paris—Rennes avec la mise en service dans le courant de l'année prochaine du tronçon Le Mans—La Gravelle ; Angers—Nantes ; Beaune—Rhin, avec la mise en service des portions Beaune—Gendrey et Mulhouse—Rhin ; Grenoble—Genève.

La liaison autoroutière Bordeaux—Narbonne sera achevée, à l'exception de la section Agen—Montauban pour une raison qu'a évoquée M. Bonhomme mais, en principe, elle sera entreprise l'année prochaine. Je tenais à lui donner cette précision.

Seront poursuivis les travaux sur la liaison Paris—Poitiers—Bordeaux—Espagne, sur l'étoile de Langres, sur Lyon—Genève, de l'autoroute A 26 avec la section Lillers—Saint-Omer.

Enfin, les acquisitions foncières et les travaux préparatoires sont envisagés pour Orléans—Bourges et Le Mans—Angers ; les crédits nécessaires à ces opérations sont prévus dans le projet de budget pour 1980.

Au total, 1,240 milliard de francs seront affectés en 1980 aux autoroutes, auxquels il convient d'ajouter 3,100 milliards de francs d'emprunts ; 450 kilomètres d'autoroutes et de voies rapides urbaines seront mis en service portant à 7 150 kilomètres le réseau autoroutier et à deux fois deux voies à la fin de 1980.

S'il est exact que les travaux vont lentement, ces retards ne sont imputables ni aux entreprises ni aux concessionnaires. Des difficultés ont surgi, en particulier en ce qui concerne une déclaration d'utilité publique, que j'exposerai dans une note détaillée que j'adresserai à M. Boyon et à ses collègues qui m'ont interrogé sur ce point.

Si le programme autoroutier déjà décidé sera mené à son terme, de nouvelles orientations doivent maintenant être définies. Comme je l'avais indiqué l'année dernière, les grandes liaisons achevées, il s'agira surtout d'assurer à l'avenir de bonnes dessertes régionales. Des routes à deux fois deux voies répondant à tous les impératifs de sécurité, mais réalisées selon une conception et des normes plus économiques que les autoroutes, paraissent être à même de satisfaire ces nouveaux besoins. Je viens de demander au conseil général des ponts de me présenter une étude dans ce sens pour la fin de l'année.

Quant à l'entretien du réseau routier, préoccupation de nombreux orateurs, il disposera de 1,900 milliard de francs de crédits d'engagement en 1980. Priorité sera donnée à l'entretien proprement dit, à l'amélioration de la viabilité hivernale et aux moyens des parcs qui l'assurent, dont les crédits augmentent respectivement de 14 p. 100, de 16,2 p. 100 et de 13,3 p. 100.

Les programmes de renforcements coordonnés des chaussées permettront de porter en 1980 à 15 000 kilomètres la longueur du réseau ainsi renforcé. Il est exact, comme l'ont signalé certains rapporteurs, que les réalisations seront en 1980 moins importantes qu'elles ne l'ont été en 1979 ou les années précédentes. Ce n'est pas volontaire. Mais, comme je vous l'ai longuement expliqué, nous avons voulu privilégier la sécurité — les renforcements coordonnés en offrent précisément le moyen — en traitant en priorité l'élimination des « points noirs » qui demeurent sur les routes nationales. Il a fallu à cet effet retirer des crédits sur différents chapitres. Telle est l'explication de la réduction en 1980 d'une centaine de kilomètres de renforcements coordonnés par rapport à 1979. Néanmoins, plus de la moitié du réseau national aura bénéficié de ce type de travaux.

La commission des finances a relevé que les crédits de paiement augmentaient moins vite que les autorisations de programme et s'en est inquiétée. Je puis la rassurer, les crédits de paiement ont été calculés en fonction des paiements à intervenir en 1980 et seront suffisants. Lorsque des ouvertures de crédits sont opérées, la consommation déborde souvent largement sur l'année suivante. Quand j'étais rapporteur de la commission des finances, pour les crédits de défense, je ne manquais jamais de critiquer cette technique des reports qui me paraissait de mauvaise gestion. J'ai cherché l'explication d'une telle aisance apparente en matière de crédits de paiement, au ministère des transports.

Pour lancer une opération il faut ouvrir des autorisations de programme globales. En effet, il est, par exemple, impossible de construire une route convenable à travers un pré en moins d'un an car il faut procéder aux acquisitions de terrains pour les premiers travaux, laisser se tasser le sol avant de bitumer. L'explication peut vous paraître simpliste, mais elle est exacte.

Telle est la raison des reports implicitement critiqués par le rapporteur. Nous n'avons donc aucune crainte qu'en 1980 certains travaux ne soient interrompus ou même ne soient pas lancés faute de crédits de paiement.

La commission des finances s'est également interrogée sur l'intérêt du maintien du F. S. I. R. Je comprends sa préoccupation, mais je ne lui fournirai pas de réponse immédiate. Je suis tout disposé à étudier en liaison avec elle la disparition de ce fonds.

Les ports constituent un autre secteur des infrastructures. Nous en avons déjà abondamment parlé. Il m'est arrivé, à plusieurs reprises, d'interrompre certains orateurs pour leur donner telle ou telle précision ; je serai donc plus bref dans mon exposé.

Dans le projet de budget pour 1980, 405 millions de francs d'autorisations de programme et 457 millions de francs de crédits de paiement pour l'équipement et 292 millions de francs pour l'exploitation leur sont consacrés.

Il s'agira essentiellement, comme l'ont souligné les rapporteurs, de poursuivre les opérations déjà engagées. La liste en est impressionnante. Mais il ne faut pas oublier que les investissements s'étalent sur plusieurs années. L'énumération que je vais en faire, encore qu'elle ne soit pas exhaustive, vous montrera la variété des opérations que permettra d'entreprendre ce projet de budget. Il s'agira du dock flottant du Havre ; de la forme de radoub de Brest qui sera mise en service au premier semestre 1980 ; de l'approfondissement du chenal de la Loire pour la réception des méthaniers, à Montoir, dont la mise en service interviendra également en 1980 ; de la poursuite de l'aménagement du chenal de la Seine pour l'accès du port de Rouen à des bateaux de plus grande capacité ; de l'aménagement, à Marseille et à Fos, pour la réception des marchandises diverses. Le nouveau port de Nice pose un problème. La participation financière de l'Etat déjà accordée est de 21,2 millions de francs ; 44,4 millions de francs étaient prévus, dont 25,4 millions de francs pour 1980. Il me paraît impossible d'imaginer la poursuite des travaux tels qu'ils étaient prévus.

D'autres opérations pourront être lancées, je pense en particulier au quai à conteneurs de Montoir.

Outre-mer, les principaux crédits sont prévus pour l'approfondissement des accès du port du Degrad de Cannes, en Guyane, et l'achèvement du quai à conteneurs de Pointe-à-Pitre.

L'avenir de nos ports qui se trouvent en position de dure concurrence avec leurs voisins européens, comme on l'a fort bien expliqué, ne sera assuré que s'ils savent améliorer leur compétitivité. Celle-ci n'est pas seulement, je le répète, affaire d'investissement, elle dépend aussi de leur productivité dans le secteur de la manutention, qui représente 50 p. 100 du coût d'utilisation du système portuaire. Il est indispensable que celui-ci s'adapte à l'évolution rapide des techniques et des conditions économiques. Des décisions ont déjà été prises dans ce sens. Cette question est fondamentale.

Je compte également mener en 1980 — je le souligne une fois de plus — une réflexion sur le type d'investissement portuaire qu'il convient de développer pour adapter notre appareil portuaire à la concurrence internationale et à l'évolution des différentes étapes qui constituent la chaîne du transport maritime.

Le système français est peu intégré. Je ne pousse pas à l'intégration, mais l'extraordinaire séparation des divers éléments constitue, par rapport à ce qui existe ailleurs, un élément de faiblesse.

M. Colombier, M. Rufenacht, M. Bourgeois, m'ont interrogé sur la conteneurisation de la banane. Le problème se pose dans des conditions nouvelles du fait des catastrophes survenues aux Antilles. Il mérite une étude approfondie que mes services effectuent actuellement.

Certains ont opposé les ports moyens ou petits aux grands. J'ai bien retenu la liste des ports « voués aux gémonies », qu'a dressée M. le député-maire de Dieppe. Il y a curieusement inclus des ports moyens d'une très grande prospérité comme Sète ou Saint-Malo. Or, en 1979, 29 millions de francs ont été investis dans le port de Sète, et le projet de budget en prévoit plus de 20 millions en 1980. Dire que l'on sacrifie tous les ports traduit donc soit une mauvaise information — et dans ce cas il faut que le maire de Dieppe interroge celui de Sète pour savoir ce qui est effectivement réalisé dans sa commune — soit une volonté d'ignorer la réalité. C'est pourquoi j'ai tenu à rappeler ces faits.

Les voies navigables constituent un autre chapitre des infrastructures de transport.

Elles seront dotées en 1980 de 412 millions de francs contre 395 millions de francs en 1979. Un effort particulier sera fait pour l'entretien. Si le pourcentage d'augmentation est important — 40 p. 100 — le crédit est relativement modeste — 61,3 millions de francs — et a été très discuté au cours du débat. Il s'agit néanmoins d'une orientation assez nette de la politique suivie, qui tend à utiliser, en priorité, les ressources disponibles pour maintenir en bon état et moderniser le réseau actuel, plus particulièrement les sections qui supportent le trafic le plus important.

La même orientation a guidé le Gouvernement dans le choix des opérations ayant bénéficié du récent plan de relance, au titre duquel 45 millions de francs ont été affectés à la voie d'eau pour la reconstruction du barrage d'Ablon, particulièrement vétuste et qui est le dernier barrage à reconstruire sur la Seine en amont de Paris.

Le projet de budget pour 1980 permettra donc, d'une part, de poursuivre de grandes opérations en cours — Rhin—Rhône, liaison du réseau du Nord avec la Belgique, entretien du canal du Midi — et, d'autre part, de faire un effort particulier sur les travaux de restauration et de sécurité.

Plusieurs orateurs ont réclamé l'établissement d'un schéma directeur. Bien que l'exercice me paraisse discutable, je suis prêt à en examiner les conditions d'élaboration et à tenir informées les commissions compétentes si celles-ci persistent à le vouloir.

Lorsque l'on examine le projet de budget concernant la voie d'eau, on voit fort bien quelles ont été les priorités arrêtées par le Gouvernement : 112 millions de francs sont affectés aux voies à grand gabarit et 101 millions de francs aux voies à petit gabarit, c'est-à-dire essentiellement le réseau Freycinet.

La liaison Rhin—Rhône bénéficiera de 140 millions de francs dont 35 millions de francs pour le franchissement du seuil Saône—Rhin. Ainsi, de nombreux travaux seront exécutés, aussi bien sur le Rhône à Fos ou à Vaugris que sur la Saône. Mais

M. Weisenhorn, dont la circonscription est concernée, m'a laissé entendre que ce crédit de 35 millions de francs était trop ou pas assez important. En fait, je suis convaincu que, dans le contexte actuel, si, comme je l'espère, le vote du Parlement est positif, ces 35 millions de francs permettront, compte tenu des plans d'occupation des sols établis ou en cours d'établissement, de procéder aux acquisitions foncières et spécialement sur les biefs des extrémités.

En tout état de cause, le projet de loi transformant la compagnie nationale du Rhône a déjà été examiné par la commission de la production et des échanges. Son adoption est un préalable à la prise en considération de cet important programme dans toute son ampleur. Je crois savoir qu'il sera soumis à votre discussion vers le 20 novembre. J'aurai alors l'occasion de répondre à toutes les questions qui m'ont été posées, dont la plupart — je dois le dire — dépassent très largement le cadre de mon budget. En tout cas, je puis rassurer M. Weisenhorn ainsi que d'autres parlementaires : je leur fournirai bientôt toutes les explications qu'ils désirent.

S'agissant de l'exploitation de la voie d'eau, l'effort de l'Etat restera l'an prochain au même niveau que cette année.

Cette intervention est nécessaire pour permettre le maintien et l'adaptation des entreprises artisanales, ainsi que, dans un autre domaine, notre présence sur le Rhin.

Depuis plusieurs années, se poursuit une politique de rachat des bateaux vétustes, qui permet aux artisans âgés de quitter la profession dans de meilleures conditions. Elle a permis de diminuer de plus de 500 unités, souvent très anciennes, le nombre de petits bateaux et d'assainir la situation. Depuis deux ans, en effet, et malgré un trafic en stagnation, il n'a pas été nécessaire d'intervenir pour octroyer aux artisans des avances en cas de trop longue attente entre les affrètements, car il n'y a pas eu de demande. Le Gouvernement a également mis en place, au début de l'année, un système de prime à la modernisation du matériel qui devrait bientôt permettre un rajeunissement du parc en même temps qu'une augmentation des capacités unitaires.

Dans le domaine des transports urbains, le budget financera pour 317 millions de francs des opérations d'extension du réseau ferroviaire dans la région Ile-de-France, qui concernent surtout l'interconnexion Nord—Sud S. N. C. F. - R. A. T. P. et le prolongement au Sud de la ligne de la R. A. T. P. n° 7. En province, la cotation pour les métros croîtra de 129 à 177 millions de francs au profit de Lille, de Marseille et de Lyon. Un crédit de 125 millions de francs sera, enfin, consacré aux aménagements de voirie pour les transports collectifs.

A ce sujet, M. Gaillard m'a posé quelques questions, après avoir constaté que le budget pour 1980 serait en diminution par rapport à celui de 1979. C'est exact.

Cet état de choses s'explique par l'insuffisance des demandes de la part des collectivités locales. Au demeurant, nous disposons de reports importants que nous pourrons utiliser l'an prochain. C'est pourquoi il n'a pas paru plus utile d'inscrire à cette rubrique des crédits d'un montant plus élevé.

J'en terminerai avec les infrastructures en évoquant la situation des aéroports.

L'effort principal porte sur l'aéroport de Paris pour lequel le conseil de direction du F. D. E. S. a autorisé un investissement de 655 millions de francs consacrés en quasi-totalité à la poursuite de la réalisation du premier module de l'aérogare Charles-de-Gaulle n° 2 et à l'engagement de la construction des deux modules suivants.

Nous faisons depuis l'an passé un effort dans ce sens qui s'inscrit, pour une part, dans les perspectives réclamées par M. Canacos.

Orly entraîne des nuisances que M. Kalinsky n'hésite jamais à dénoncer. Il faut donc que nous puissions, en dépit des difficultés qui en résulteront, orienter le maximum d'activités sur Roissy. Je sais bien, pour avoir entendu M. Canacos, que cet aéroport présenterait de nombreux inconvénients mais je n'ai entendu aucun orateur du groupe communiste suggérer un autre lieu d'implantation.

M. Henry Canacos. Ce n'est pas sérieux !

M. Robert Montdargent. Nous, nous sommes des gens sérieux.

M. le ministre des transports. Vous êtes tellement sérieux que vous contestez tout et que vous ne proposez rien, ce qui vous permet de dire que vous avez toujours raison. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)*

M. Henry Canacos. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Le projet de budget prévoyait également 50 millions de francs pour la seconde piste de Nice.

M. Robert Montdargent. Regardez par ici, monsieur le ministre, M. Canacos demande à vous interrompre !

M. le ministre des transports. Je suis allé dimanche sur place pour me rendre compte de la situation. Les travaux sont actuellement au point mort ou, pour le moins, extrêmement ralentis. Il l'étaient d'ailleurs avant la catastrophe de la semaine passée. Mais l'ordre de reprise ne pourra être décidé que lorsque je serai en possession des conclusions de la mission d'inspection que je viens de désigner et dont le rapport sera rendu immédiatement public.

Le domaine économique du ministère des transports est très varié et comprend en particulier les grands programmes aéronautiques civils, la construction et la réparation navales et les pêches maritimes. C'est d'ailleurs par celles-ci que je commencerai, d'autant qu'elles ont été au centre du débat de cette nuit.

Ces pêches maritimes présentent une situation contrastée. Notre production ne permet pas, à elle seule, de satisfaire les besoins de la consommation intérieure. Le déficit de la balance du commerce extérieur des produits de la mer, rappelé par de nombreux orateurs, s'élève à 2 800 millions de francs, alors même que l'outil de production se modernise. Ce projet de budget doit faciliter la valorisation de ce qui est. Mais cela ne suffit pas.

En effet, l'on pêche des poissons que parfois l'on exporte. Mais le consommateur nous fait importer des produits de la mer qui ne sont pas pêchés par les marins français.

L'accès à la ressource est un problème de fond qui est complexe. Mais il ne faut pas se tromper. M. Le Drian s'est inquiété de la situation des îles Féroé et de nos possibilités d'exploitation.

Notre quota pour 1979 était de 7 000 tonnes pour le lieu noir. A ce jour, 2 500 tonnes seulement ont été pêchées, c'est-à-dire que nous sommes loin d'utiliser la totalité de ce quota.

Le règlement communautaire prévoit pour tous les pêcheurs de la Communauté européenne « la mise en place d'un régime de gestion de la ressource s'appuyant sur le principe de l'égalité des conditions d'accès à cette ressource ».

Ce principe, vous le savez, est remis en cause par le Royaume-Uni qui veut conserver à son bénéfice exclusif une bande côtière de 12 milles et une allocation préférentielle dans la zone de 12 à 50 milles.

La position du Gouvernement français est claire : aucune concession n'a été et ne sera consentie en ce qui concerne l'égalité des conditions d'accès et le maintien des droits historiques. Il en va de même dans notre différend avec la Grande-Bretagne sur le maillage des chaluts pour la pêche de la langoustine. Nous défendrons nos pêcheurs qui appliquent le règlement volontairement ignoré par les autorités britanniques et nous continuerons à défendre dans les instances communautaires le maintien du maillage à 55-60 millimètres.

Nos connaissances actuelles sur la biologie de la langoustine ne permettent pas de justifier le passage à un maillage de 70 millimètres et les discussions de Varsovie sont d'ailleurs, sous l'angle scientifique, extrêmement intéressantes.

Par ailleurs, la création de zones économiques et la mise en place de quotas de captures très contraignants, la consommation de production que la pêche nationale n'est pas en mesure de fournir, conduisent à rechercher de nouvelles ressources.

Le « redéploiement » doit constituer une priorité et pour cela des crédits d'incitation substantiels sont prévus, qu'il s'agisse des campagnes de prospection ou du partage des risques d'exploitation pour des zones nouvelles. L'intervention de nos flotilles dans l'océan Pacifique et autour des îles Kerguelen paraît prometteuse. Il existe aussi des possibilités qu'il convient de ne pas négliger au large des côtes de la Mauritanie, des Seychelles, voire du Mexique.

Parallèlement, l'effort de recherche scientifique et technique doit être mieux ordonné. De nombreux organismes interviennent, les universités, le centre national pour l'exploitation des océans, l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, l'O. R. S. T. O. M., le Muséum national d'histoire naturelle. Il faut tirer le meilleur parti possible de ce potentiel, en faisant travailler ensemble ces organismes et leurs chercheurs, tout en laissant à chacun ses caractéristiques propres. Je tiens à le dire, en pensant à l'I. S. T. P. M. et pour éviter toute ambiguïté, car cet institut a la confiance du monde de la pêche. Il n'est donc pas question de le fondre dans cet ensemble.

Il est néanmoins nécessaire qu'une coordination de la recherche ait lieu. A cet effet, j'ai constitué un comité présidé par le directeur des pêches, qui réunit les responsables des principaux organismes de recherche et dont la mission est de promouvoir et d'orienter la politique dans ce domaine.

Plusieurs députés, M. Guermeur, M. Dupilet, M. Kerguéris, M. Mauger, j'en oublie et je m'en excuse auprès d'eux, m'ont interrogé sur les crédits. Ces derniers ont été fortement augmentés pour 1980. Je voudrais les rappeler.

Cette très forte augmentation correspond à trois objectifs :

Une augmentation sans précédent de la dotation consacrée à l'aide aux investissements, qui triple, passant de 17 à 52 millions de francs. Ces crédits permettront de poursuivre activement la modernisation des navires de pêche artisanale, et, pour la pêche industrielle, de passer des commandes de construction neuves adaptées aux nouvelles conditions d'exploitation, tant en ce qui concerne la taille des navires que leur puissance motrice.

Certains m'ont posé des questions très précises, auxquelles je m'efforcerai de répondre. Pour 1979, nous avions consacré 17 millions de francs en faveur de la pêche industrielle, auxquels s'ajoutaient 15 millions de francs au titre du plan de relance, afin de soutenir ce secteur, soit, au total 32 millions de francs. Encore convient-il d'ajouter les reports de l'année précédente, tous les crédits de l'année 1978 n'ayant pas été consommés.

Le chapitre 64-36 du projet de budget pour 1980 prévoit cinquante-deux millions de francs à ce titre. Quelles sont les prévisions d'utilisation de ce crédit ?

Pour la pêche artisanale, vingt et un millions de francs. L'examen des dossiers se fera à compter du 1er janvier sur le plan régional. Il pourra d'ailleurs dépasser le cadre de la pêche artisanale et s'étendre à d'autres domaines comme l'aquaculture et la conchyliculture.

Vingt millions de francs sont affectés à la pêche industrielle contre douze millions trois cents mille francs en 1979.

Priorité est donnée aux chalutiers de pêche fraîche de trente à trente-cinq mètres et de moins de mille chevaux. Onze commandes de ce type de bateau avaient été passées. La moitié d'entre elles seulement, hélas ! semble confirmées, essentiellement en Bretagne-Sud.

Je répondrai à M. Kerguéris que la flottille d'Etel est concernée par cette catégorie et peut donc bénéficier de ces crédits.

Six millions de francs iront aux installations conchylicoles et aquacoles, cinq millions sont prévus pour les installations à terre et l'informatisation des criées et quatre millions de francs pour la modernisation des entreprises de transformation.

Vous voudrez bien m'excuser d'avoir été si long dans le détail, mais les questions qui m'ont été posées dans ce domaine étaient précises et j'ai jugé normal de répondre à l'attente du Parlement.

En outre, il est prévu des crédits d'incitation pour le développement de l'aquaculture et de la conchyliculture, qui s'élèvent à 2 millions de francs pour les crédits de fonctionnement et à 6 millions de francs, comme je l'indiquais, pour l'investissement. L'aquaculture constitue une chance qu'il convient de saisir et l'Etat apportera son soutien au développement de ces activités.

Enfin, l'aide à la diversification des zones de pêche et l'incitation à la rationalisation d'exploitations à travers les plans de pêche préétablis — car ils existent — se traduit par une progression significative des concours budgétaires du F. I. O. M., qui passeront de 25 millions de francs en 1979 à 36 millions en 1980. Que n'avait-on pas dit sur le F.I.O.M. — fonds d'intervention et d'orientation des marchés — qui ne devait servir à rien !

Pour les chantiers de construction navale, le contexte mondial, caractérisé par une surcapacité importante, est toujours aussi médiocre. Le budget pour 1980 traduit la poursuite du soutien de l'Etat à l'industrie navale.

La dotation globale est de 1 706 millions de francs d'autorisations de programme, c'est-à-dire de 26 p. 100 de plus qu'en 1979, et a pour objet, pour 1 100 millions de francs, le soutien aux chantiers navals, et pour 600 millions de francs l'engagement de crédits correspondant à des commandes antérieures et à l'aide aux petits chantiers.

Ces dotations doivent permettre le soutien de 20 000 emplois dans les grands chantiers, de 3 500 dans les petits chantiers, de 4 000 dans la réparation navale, ainsi que les emplois du secteur connexe, presque équivalents en effectifs, des sous-traitants et fabricants d'équipements.

Pendant l'année 1980, ces effectifs diminueront par le jeu des conventions sociales intervenues dans le cadre d'une concertation chantier par chantier — je pense aux préretraites.

L'effort de diversification indispensable pour diminuer la vulnérabilité des entreprises est déjà amorcé. Il doit être poursuivi et intensifié.

A ce sujet, je voudrais répondre à certains intervenants qui ont mis en doute les engagements de l'Etat sur la politique que l'on entend suivre.

Lorsque, au début de l'année, j'ai reçu les représentants syndicaux, j'ai expliqué que l'ambition du Gouvernement était de parvenir à 500 000 tonneaux de commandes en 1979.

Actuellement, nous en sommes aux quatre cinquièmes de ce montant. Il reste plus de deux mois, et je pense atteindre cet objectif.

Si nous voulons maintenir l'activité des chantiers existants, il est nécessaire, l'an prochain, de prendre commande d'environ 350 000 à 370 000 tonneaux.

Ce chiffre s'explique par le fait qu'à côté de la construction navale, la diversification donne des résultats trop limités mais cependant non négligeables dans deux chantiers au moins.

En matière sociale, la préretraite à cinquante-cinq ans a été mise en œuvre et tout en maintenant l'activité de nos chantiers, nous tendons à adapter progressivement leurs activités.

Cette politique contraste avec celle de certains pays voisins — la Belgique, l'Espagne, la Hollande, la Grande-Bretagne — dans lesquels on n'a pas hésité à fermer des chantiers et à licencier massivement pour maintenir l'activité.

Ce bilan n'a rien de bien mirifique, mais si les objectifs que nous avons fixés sont atteints en 1980 — ils le seront, je crois, pour 1979 — cela sera de nature à fournir à nos chantiers l'activité dont ils ont besoin.

M. Evin m'a posé des questions très précises sur l'aide que nous apportons à ces chantiers. Je lui fournirai des réponses par écrit.

Cette aide aux chantiers, je dois le souligner, n'a de sens que si ces derniers consentent également l'effort nécessaire. De plus, elle est modulée. C'est pourquoi, et je réponds là à une observation de la commission des finances, elle est plus faible pour les petits chantiers, dont la situation est meilleure, que pour les grands.

En tout état de cause, l'avenir de nos chantiers est pour partie seulement lié à celui de notre flotte. Le plan de développement lancé en 1975 a doté notre pays d'un outil moderne et a permis de réduire le déficit de la balance des services du transport maritime. Depuis quinze ans, la capacité de notre flotte en matière de transport a plus que doublé. Mme Porte a semblé l'ignorer qui a, elle, évoqué un recul. Il convient de donner à cet outil un maximum d'efficacité dans l'intérêt de l'économie nationale et du personnel concerné. Des décisions ont été prises lors du dernier conseil des ministres pour atteindre cet objectif. La compétitivité des armements nationaux est la condition de réussite de la politique qui a été arrêtée. Des navires économes en énergie remplacent donc des navires anciens encore en service.

Mme Porte m'a quelque peu surpris lorsqu'elle s'est étonnée que l'on abandonne certains bateaux pour les remplacer par des bateaux neufs. Elle a évoqué le *Frontenac* et la *Joliette* qui sont deux porte-conteneurs de petite taille, peu adaptés au trafic pour lequel ils sont utilisés, c'est-à-dire celui de l'Afrique du Sud ou des Antilles. Ils vont être remplacés sur l'Afrique du Sud par deux navires neufs, construits en France et livrés d'ici à deux mois, le *Mansart* et le *Soufflot*.

Comme on le voit, il est facile de monter en épingle une vente de navires, en l'isolant soigneusement de son contexte, c'est-à-dire de son remplacement par deux navires plus performants. Sur le plan intellectuel, ce type de démonstration n'est pas d'une grande honnêteté.

Cette recherche d'une plus grande compétitivité de notre flotte doit s'accompagner d'une amélioration de la productivité et de la structure des compagnies exploitantes.

Ces actions permettront d'autant mieux de soutenir la concurrence des nouveaux venus dans la Communauté que ces derniers devront respecter l'acquis communautaire que nous avons contribué à renforcer en ce qui concerne le respect des normes de sécurité.

Par ailleurs, une meilleure intégration de la chaîne des transports sera recherchée et, dans ce sens, je veillerai à permettre aux entreprises de développer librement leurs initiatives afin qu'elles exercent pleinement leurs responsabilités.

M. Godfrain a longuement traité de ce problème. Je ne partage pas tout à fait son analyse. Je ne crois pas à l'amélioration spontanée, mais à une recherche incessante à condition de veiller à toutes les composantes du prix de revient et de bannir une notion qui alimente volontiers les discussions mais qui ne concerne pas les réalités, celle du surcoût français.

J'ai fait effectuer toute une série d'études. Il y a incontestablement surcoût par rapport à la Grande-Bretagne, mais non vis-à-vis des pays scandinaves, de l'Allemagne, de la Belgique ou de la Hollande. Mais les études se poursuivent.

Il conviendra essentiellement, en 1980 grâce aux crédits du plan de développement, et en 1981 et 1982 grâce aux aides sélectives, de développer la construction de navires plus productifs et plus économes d'énergie.

On m'a interrogé à plusieurs reprises sur le Trans-Manche. Les indications générales que j'ai apportées valent également pour ce Trans-Manche et j'ai constaté avec plaisir l'arrivée de nouveaux armateurs. Certes, nous regrettons que ces initiatives aient été freinées, et parfois compromises, par l'action des responsables de certaines professions portuaires et je déplore, comme M. Dupilet, le retrait de navires qui en est résulté.

Mais les bateaux ne sont pas tout ; il faut aussi redéployer notre flotte sur le plan international, ce qui suppose une bonne formation des navigants de la marine marchande, les pouvoirs publics ayant décidé, voici une huitaine de jours, de financer des stages embarqués.

Les chantiers français de construction navale bénéficieront de l'action en faveur de l'armement maritime. Pour permettre à la France de rester à la pointe de la technologie de construction de navires modernes, des concours, ayant pour objectif la conception de navires productifs et économes en énergie, seront lancés auprès de chantiers navals français. Ces concours concerneront les navires de commerce, les navires de pêche ou de surveillance des zones économiques.

Enfin, le régime social des marins, qui est un des éléments de notre politique à l'égard de la flotte de commerce, fera l'objet d'une étude particulière. On m'a demandé, à plusieurs reprises, quelles seront les suites données au rapport Dufour sur les pensions des marins. Je pense que ce problème doit être examiné dans un cadre plus vaste qui est celui de l'E. N. I. M. Cet établissement conservera d'ailleurs les caractéristiques que vous lui connaissez.

Il ne s'agit pas de remettre en cause ce régime ancien auquel les marins sont très justement attachés, mais de l'adapter aux conditions actuelles et de rechercher les possibilités d'améliorer les modalités d'intervention de cet établissement. Une étude, de durée limitée, va être confiée sur ce problème à l'inspection générale des finances.

Dès que le Gouvernement sera en possession de cette étude, des mesures pourront alors être prises en toute connaissance de cause. Celles-ci devraient permettre notamment d'améliorer le régime de retraite des plus défavorisés, et particulièrement les pensions des veuves, comme l'ont souhaité, notamment, M. Denvers, M. Kerguéris et M. Guermeur.

Quant aux programmes aéronautiques civils, j'indique à M. Montdargent qu'ils se développent.

Comme il avait l'air de douter des perspectives qui s'offrent aux deux grandes sociétés françaises — la S. N. I. A. S. et la S. N. E. C. M. A. — j'ai fait établir un tableau qui relate la répartition des activités pour les quatre années à venir entre les trois secteurs : le militaire, le spatial et le civil.

A la S. N. I. A. S., 70 p. 100 du chiffre d'affaires sont actuellement consacrés aux activités militaires et spatiales contre 30 p. 100 au secteur civil. Dans quatre ans, les pourcentages s'équilibreront autour de 50 p. 100.

A la S. N. E. C. M. A., les pourcentages sont à peu près identiques, mais en 1983 le secteur civil devrait représenter plus de 55 p. 100.

On ne peut donc pas dire, à moins de croire à des miracles, qu'il n'y a pas de politique pour l'aéronautique civile, car une telle évolution ne se fait pas sans qu'une direction ait été fixée, un choix déterminé et des aides accordées.

La situation, dans le domaine de l'aéronautique civile, se présente sous un jour favorable grâce au développement de machines et de moteurs, qui correspondent aux besoins du marché.

M. Robert Montdargent. Je vous ai interrogé sur les cadences de fabrication.

M. le ministre des transports. Mais attendez !

Chaque fois que j'aborde un domaine où les résultats français sont bons, vous avez l'air de souffrir !

M. Robert Montdargent. Pas du tout : je les ai soulignés moi-même.

M. le ministre des transports. Je m'en réjouis, mais cela ne se traduit pas dans vos votes ! Car jamais un élu communiste n'a voté un franc de crédit pour quelque construction civile aéronautique que ce soit.

Vous prétendez être les défenseurs de l'aviation civile mais, depuis vingt ans, vous n'avez jamais voté un budget. Il faut être sérieux ! (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française. — Exclamations sur les bancs des communistes.*)

Si je me trompe, et je suis prêt à le reconnaître, indiquez-moi l'année où vous avez voté des crédits !

M. Robert Montdargent. Vous avez travaillé pendant vingt ans au démantèlement de l'aviation civile !

M. Michel Couillet. Même votre majorité vote contre !

M. le ministre des transports. Je vous remercie de vos réponses, elles sont éclairantes. Vous reconnaissez que vous n'avez jamais voté un franc pour l'aviation civile !

Alors je vous en prie, ne venez pas nous donner des leçons !

M. Michel Couillet. C'est grâce à l'action des travailleurs !

M. le ministre des transports. Les parlementaires de la majorité qui votent les crédits sont eux aussi des travailleurs et ils ont droit à la reconnaissance de la nation car ils ont su faire des choix, que ce soit pour le Concorde ou pour l'Airbus, choix que vous avez toujours refusés, mais que, maintenant vous défendez. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

Pour le Concorde, les crédits inscrits dans le projet de budget ne concernent plus que le support en service. Cinq appareils restent invendus et nous nous sommes mis d'accord avec la Grande-Bretagne pour que les deux appareils de la chaîne britannique soient mis à la disposition de British Airways et que les trois appareils assemblés en France soient attribués à Air France.

Sur le plan commercial, le coefficient de remplissage n'a cessé de s'améliorer en 1978 et au début de 1979.

Faut-il envisager le lancement d'un supersonique d'une nouvelle génération ? Des réunions ont lieu périodiquement entre constructeurs d'avions sur ce point et nous assurons une veille technologique.

M. Henry Canacos. Une veillée funèbre !

M. le ministre des transports. Mais le lancement d'un nouveau programme exige qu'au préalable deux problèmes soient résolus.

D'une part, il faut que soit défini le moteur. Or la mise au point d'un nouveau moteur demande quinze ans contre seulement six ou sept pour une cellule.

D'autre part, il faut que cet appareil ait un avenir commercial. L'attitude négative de l'Union soviétique qui interdit tout survol du supersonique au-dessus de son territoire, ce qui bloque les liaisons avec l'Extrême-Orient, en réduit sensiblement les chances d'exploitation.

En ce qui concerne l'Airbus, vous connaissez son succès. A ce jour, on enregistre 358 commandes et options pour 28 compagnies, plus des lettres d'intention, accompagnées de versements financiers, pour 24 appareils, soit au total 392 Airbus et 34 compagnies. 632 millions de francs sont prévus dans ce projet de budget pour développer notamment la version A 310 et continuer d'apporter des améliorations aux versions B 2 et B 4.

Sur le plan industriel, toutes les dispositions sont prises pour que les commandes soient satisfaites dans les délais.

En ce qui concerne le titane, M. Montdargent a considéré comme normal que l'U. R. S. S., qui était jusqu'alors le plus grand exportateur de ce métal, ait refusé cette semaine la commande que nous lui avions passée.

M. Robert Montdargent. Je n'ai pas dit cela !

M. le ministre des transports. Vous avez indiqué que l'Union soviétique ne prenait plus de commande. Vous êtes admirablement informé car j'ai reçu la lettre négative cette semaine.

M. André Duroméa. C'est de la malhonnêteté intellectuelle ou je ne m'y connais pas !

M. le ministre des transports. Que cela vous déplaise, que cela vous gêne, monsieur Duroméa, les faits sont là !

M. André Duroméa. Depuis ce matin, vous ne faites que mettre sur le dos des travailleurs vos propres responsabilités !

M. le ministre des transports. Lorsque je suis allé en Union soviétique, en janvier, on m'a laissé espérer que les commandes seraient livrées. Cette semaine, j'ai reçu, je le répète, une lettre négative ! Il faut savoir que l'exportateur principal de titane refuse à la France ce produit dont nous avons besoin.

Pour rassurer les députés communistes, je précise que nous avons pu en acheter ailleurs et que, d'autre part, nous nous apprêtons à construire une usine de fabrication des éponges de titane. Mais là encore, nous ne sommes pas aidés par vos amis politiques.

M. Robert Montdargent. Proposez la construction d'une unité de production !

M. le ministre des transports. Monsieur Montdargent, je voudrais vous renvoyer à vos déclarations des années passées sur ce sujet et à certains articles publiés par la presse du parti auquel vous appartenez.

Il faut savoir que dans ce domaine les difficultés viennent d'un côté et non pas de l'autre. Vous vous targuez des succès qui sont dus au travail des ouvriers de l'industrie aéronautique, mais aussi aux décisions des gouvernements qui depuis vingt ans dirigent la France, grâce à l'appui de la majorité. Jamais vous n'avez voté les crédits !

M. André Duroméa. Parce qu'ils sont insuffisants !

M. le ministre des transports. Vous avez toujours considéré comme inévitables, et parfois en vous en réjouissant, les difficultés que nous rencontrions pour le survol de certains territoires ou pour notre approvisionnement dans certains domaines. (*Protestations sur les bancs des communistes.*)

C'est peut-être désagréable à entendre, mais il n'est pas non plus toujours agréable de vous entendre. A chacun son tour. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française. — Protestations sur les bancs des communistes.*)

Donc, en ce qui concerne la construction des Airbus, notre objectif est d'atteindre la cadence de sept appareils en 1983.

Voilà une réponse à une question précise.

M. André Duromée. Enfin !

M. le ministre des transports. Cela fait près de deux mois que je répète ce chiffre ! Monsieur Duroméa, vous n'écoutez pas ou vous ne lisez pas !

M. André Duromée. Soyez sérieux !

M. le ministre des transports. Dans le domaine des moteurs, les premières commandes portant sur près de 500 moteurs CFM 56 destinés à remotoriser les DC 8 sont intervenues. Des pourparlers sont en cours pour de nouvelles commandes. Un crédit de 318 millions de francs en autorisations de programme est prévu dans le budget que je vous présente pour poursuivre des opérations de développement et d'amélioration pour ce moteur, dont les débouchés sur le marché deviennent sérieux.

Une question précise m'a été posée au sujet de la remotorisation des avions Airbus.

Air France est confronté à un problème difficile, avec les seize premiers Boeing 747 qu'elle a acquis. Ces appareils sont équipés de propulseurs américains Pratt et Whitney, et je vous rappelle que cette société est actionnaire de la S. N. E. C. M. A.

M. Robert Montdargent. Pour 3 p. 100 !

M. le ministre des transports. Cette société américaine avait, il y a peu de temps encore, un administrateur à la S. N. E. C. M. A.

Comme ceux qui ont été achetés au même moment par d'autres compagnies, ils présentent un taux d'incidents qui, sans mettre en cause la sécurité, compromet la régularité et la rentabilité de l'exploitation. Une solution doit donc être trouvée et elle ne peut l'être, raisonnablement, sur le plan de la remotorisation, qu'auprès du fournisseur initial, Pratt et Whitney.

Celui-ci propose des conditions de remise en état particulièrement avantageuses — équivalant en pratique à un don, pour une large part — à condition qu'Air France équipe ses futurs A 310 d'un produit de sa gamme.

Air France, après une étude économique approfondie, souhaite retenir cette solution. Or on sait que General Electric, choisi par la S. N. E. C. M. A. comme partenaire privilégié de coopération, présente lui aussi un propulseur parfaitement adapté à l'A 310, dont il sous-traite d'ailleurs 27 p. 100 à la S.N.E.C.M.A., 10 p. 100 à M. T. U., le reste étant américain. La position d'Air France fondée de son point de vue, car la compagnie se doit d'équilibrer ses comptes dans le cadre de son contrat d'entreprise, pose un problème de politique industrielle à l'égard de la S. N. E. C. M. A.

Il appartiendra au Gouvernement de trancher entre ces intérêts contradictoires. Plusieurs solutions qui ne se limitent pas aux seules propositions initiales des deux motoristes, sont, à cet égard, possibles.

Hier, j'ai reçu une lettre de General Electric modifiant d'ailleurs les conditions qui étaient faites. C'est pourquoi le Gouvernement se donne un peu plus d'un mois avant d'arrêter sa position. Cette affaire pose le problème de la tutelle des entreprises publiques par lequel je terminerai cet exposé.

MM. Labbé, Raymond, Couillet m'ont interrogé sur les subventions aux associations aéronautiques et ils ont regretté que les crédits relatifs à l'acquisition de matériel d'instruction soient en diminution.

Un contrôle a été effectué par la Cour des comptes en 1978 sur les subventions accordées aux aéroclubs en 1975, 1976 et 1977. Parmi les observations présentées par la Cour, l'une intéressait le principe et le fonctionnement du système des « primes d'achat » d'avions, de planeurs et d'équipements.

La Cour relevait en particulier que la formule actuelle ne répondait plus tout à fait aux buts initiaux, à savoir l'acquisition de matériels destinés à l'instruction aéronautique des jeunes, que ces appareils effectuaient à cet égard un nombre insuffisant d'heures de vol et que, de ce fait, l'efficacité de l'aide de l'Etat diminuait d'année en année. De même, la Cour appelait l'attention sur le second aspect de l'objectif initial de ces subventions, à savoir l'aide indirecte apportée par ce biais aux constructeurs français d'avions légers et de planeurs.

Une réflexion approfondie sur ces observations a conduit à en admettre le bien-fondé. Les statistiques montrent que l'utilisation annuelle des avions dans les associations aéronautiques a progressé jusqu'en 1973 mais est depuis stagnante, de l'ordre de 236 heures par avion. Cela signifie que les associations ont acquis, en particulier avec l'aide des « primes d'achat », un matériel d'instruction et des équipements suffisants pour satisfaire les besoins réels de formation aéronautique des jeunes et que l'utilisation plus rationnelle des matériels d'instruction qu'elles possèdent pouvait dans l'immédiat leur permettre de répondre à une augmentation éventuelle de leur clientèle.

Il est apparu également que le décret de 1975 qui a étendu l'aide de l'Etat à l'acquisition d'appareils fabriqués dans la C. E. E., a conduit, en particulier dans le secteur des planeurs, à subventionner indirectement des constructeurs étrangers sur le budget français. Cette situation risque de s'étendre à tous les matériels et en particulier aux avions, lors de la mise en application des accords G.A.T.T.

C'est pourquoi, dans l'attente d'une réforme indispensable du principe même de cette forme d'aide, il a semblé possible de réduire le montant des crédits affectés à l'acquisition par les associations aéronautiques de matériels d'instruction sans porter un préjudice grave à leur développement.

J'en viens au dernier aspect du problème posé par la remotorisation de certains avions d'Air France, celui de la tutelle des entreprises publiques.

Les rapports entre l'Etat et les entreprises publiques sont difficiles à fixer. Les pouvoirs publics leur imposent des obligations justifiées par leur nature de service public, mais qui sont souvent en contradiction avec les règles de stricte gestion économique.

Aussi, afin de clarifier les rapports entre l'Etat et les sociétés nationales, des contrats d'entreprises ont été mis au point. Ils fixent les obligations qui donnent lieu à compensation, les responsables des entreprises publiques étant pour le reste libres de leur gestion qu'ils doivent conduire avec l'objectif d'équilibrer leurs comptes.

Air France a été la première à signer un tel contrat en 1978. Une subvention de 335 millions de francs contre 395 millions de francs en 1979 a été inscrite au budget pour compenser les charges qui lui sont imposées, notamment pour l'exploitation du Concorde. La situation financière d'Air France est saine, sa gestion dynamique. Elle a redéployé son réseau sur certains axes plus rentables en homogénéisant l'exploitation du Boeing 747 pour le long cours, et a consolidé son développement sur les liaisons naturelles de proximité pour le moyen courrier. Son programme de renouvellement de sa flotte devrait lui permettre de faire face à la très vive concurrence internationale.

En conséquence, l'Etat attend de la compagnie qu'elle utilise pleinement la marge de manœuvre qu'autorise sa situation financière pour faire profiter le plus grand nombre des facilités nouvelles de transport et, en priorité, confirmer et améliorer la desserte du service public des départements et territoires d'outre-mer.

J'indique à M. Fontaine que le ministère de l'industrie examine actuellement les conditions d'approvisionnement et les coûts de carburant, car les carburéacteurs coûtent effectivement 30 p. 100 plus cher à la Réunion qu'à l'île Maurice.

Quant aux pratiques signalées par M. Lagourgue, elles ont amené la direction générale de l'aviation civile à intervenir auprès de la compagnie pour, tout en évitant les faux passagers, faire disparaître ce qu'il considère, à juste titre, comme inacceptable.

Les relations avec Air Inter se situent dans un contexte tout à fait différent, celui de la convention. L'actuelle convention expire à la fin de 1980. L'Etat l'a dénoncée avant le 30 juin, comme il y était obligé, pour conserver ouvertes toutes les possibilités d'avenir. La seule contribution financière de l'Etat pour Air Inter est l'application du protocole Mercure, à hauteur de 24 millions de francs.

Plusieurs questions m'ont été posées à propos d'Air Inter. M. Arreckx, notamment, a démontré, chiffres à l'appui, que la desserte de l'aéroport de Toulon-Hyères était insuffisante. Mes services ont pris contact avec la direction d'Air Inter pour faire en sorte qu'un vol supplémentaire soit mis en place, comme il

l'a demandé. Je n'ai pas encore obtenu de réponse, et c'est dans la négociation de la future convention qu'une solution sans doute sera trouvée.

La S. N. C. F. a signé, il y a quelques mois, un contrat d'entreprise en ce qui concerne son réseau principal. Conclu pour une période de quatre ans, ce contrat a pour objectif principal de créer, dans ce laps de temps, les conditions du rétablissement de l'équilibre du compte d'exploitation de la société nationale. Il est fondé sur des prévisions d'augmentation modérée des trafics : plus 2,7 p. 100 pour les voyageurs et plus 1,4 p. 100 pour les marchandises.

Pour rassurer M. Forgues, qui m'a paru bien pessimiste ce matin dans la présentation de son rapport, je lui indique que la S. N. C. F. est tout à fait capable d'améliorer sa productivité et d'atteindre ses objectifs. Pour les premiers mois de l'année 1979, le trafic marchandises a été supérieur aux prévisions ; en revanche, il a été légèrement inférieur pour les voyageurs, essentiellement en raison des grèves.

Certains d'entre vous ont appelé mon attention sur des problèmes de lignes, et M. Forens a mis en relief quelques anachronismes. Bien qu'il n'y ait pas dans le contrat d'entreprise d'obligation pour la S. N. C. F. d'obéir à des injonctions de l'Etat, j'ai pris contact avec la direction générale pour que le problème de Luçon soit étudié.

Je précise par ailleurs, à l'intention de M. Cazalet, que, dans le cadre du plan du grand Sud-Ouest, les élus de cette région auront à définir les priorités. En fait, le Gouvernement suivra leurs propositions, à condition, bien entendu, qu'une priorité soit définie.

Dans le cadre de ce contrat d'entreprise, la S. N. C. F. dispose d'une plus grande liberté en matière de tarifs dans le secteur marchandises, et elle s'en sert, je crois, avec habileté.

Elle a reçu l'assurance d'un effort budgétaire soutenu de l'Etat, constitué notamment par une réévaluation sensible de la contribution aux charges d'infrastructure et par le versement d'une subvention d'équilibre dégressive. Elle a aussi la garantie de ressources d'investissement importantes — environ 5 milliards pour cette année.

En contrepartie, la S. N. C. F. s'est engagée à accomplir un effort de productivité sensible lui permettant de maintenir ses coûts de production en francs constants, et à assurer son équilibre financier au cours des prochains exercices.

Le projet de budget pour 1980 traduit les conséquences de l'application du contrat d'entreprise. Les diverses contributions suivent l'évolution escomptée, soit des tarifs en ce qui concerne la compensation pour les tarifs réduits, soit des salaires, pour ce qui touche à la contribution très importante au régime particulier des retraites des cheminots.

Le point notable est la réévaluation sensible de la contribution aux charges d'infrastructure fixée, comme il a été indiqué ce matin par les rapporteurs, à 3 773 millions sur la base des résultats comptables constatés en 1977 et actualisés.

La compensation du déficit des services omnibus devra être ajustée en fonction des résultats effectifs du trafic, compte tenu du nouveau mode de calcul prévu par le contrat.

Enfin, la subvention forfaitaire dégressive a été fixée à 2 600 millions de francs, conformément aux dispositions de l'article 12 du même contrat.

Par ailleurs, les investissements de la S. N. C. F. — hors banlieue parisienne — devraient dépasser 6,5 milliards de francs en 1980.

Moins de trois mois avant la fin de la première année d'application du contrat, la situation se présente de façon satisfaisante.

La S. N. C. F. a fait largement usage de la liberté qui lui a été consentie en matière de tarifs de marchandises, ce qui lui permet de mettre en place une politique commerciale diversifiée, qui semble, d'après vos interventions, diversement appréciée. Mais il faut un minimum de temps pour pouvoir porter un jugement.

Elle a également su profiter de la liberté tarifaire « encadrée » dont elle dispose désormais pour le transport des voyageurs. Les réductions commerciales qu'elle a instituées depuis septembre dernier témoignent de sa volonté d'en tirer le meilleur parti.

M. Hamel m'a posé des questions ponctuelles mais très importantes auxquelles je répondrai par écrit.

M. Emmanuel Hamel. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Enfin, en matière de consistance du service, les initiatives prises, bien que plus limitées, n'en sont pas moins significatives.

La comparaison des contributions du budget initial de 1979 qui s'élevaient à 14,6 milliards de francs avec celles de 1980, qui s'élèvent à 17,3 milliards de francs a inquiété la commission des finances. En fait, le budget initial — de nombreux orateurs l'ont dit — n'intégrait pas toutes les conséquences budgétaires du contrat, d'où le réajustement dont on a fait état. Dans les prochains budgets, la subvention forfaitaire est appelée à diminuer en francs courants.

La commission s'est également inquiétée de la fermeture des lignes omnibus. Je précise que ces fermetures, qui seront réservées aux lignes les plus déficitaires, resteront très limitées puisque le contrat d'entreprise spécifie qu'elles concerneront un volume de trafic au plus égal à 5 p. 100 de l'ensemble du trafic omnibus assuré par la S. N. C. F. en 1977. En outre, dans ces cas, il s'agira le plus souvent de transferts vers la route et non de suppressions. Par ailleurs, elles n'interviendront qu'après concertation avec les collectivités locales et établissements publics régionaux qui pourront bénéficier, en contrepartie, durant sept ans, d'une subvention annuelle représentant l'économie réalisée de ce fait par l'Etat.

La C. G. M. est la dernière entreprise publique à avoir signé un contrat d'entreprise. Compte tenu de sa situation financière très dégradée, le contrat a une durée limitée à deux ans. L'Etat lui apportera une dotation en capital de 430 millions de francs — 230 millions de francs en 1979 et 200 millions de francs en 1980 — et une subvention de 84 millions de francs pour participation à ses charges sociales est inscrite au budget de 1980. En contrepartie, elle s'est engagée à améliorer sa productivité en réduisant ses coûts d'exploitation, en améliorant sa gestion commerciale et en comprimant très sérieusement ses frais généraux.

Il m'a été demandé de l'indemniser des pertes qu'elle a subies à la suite du cyclone qui a frappé les Antilles. Il convient d'abord d'évaluer ces pertes, si perte il y a, pour la C. G. M. En tout état de cause, le problème n'est pas particulier à la compagnie, et il ne peut donc être traité que dans le cadre de l'ensemble des mesures qui pourraient éventuellement être arrêtées par le Gouvernement — qui en a déjà arrêté un certain nombre — en faveur des victimes de ce cyclone pour lesquelles une indemnisation n'a pas encore été accordée. Je précise que le problème de la C. G. M. ne se pose pas immédiatement.

Les autres entreprises publiques n'ont pas signé de contrat d'entreprise, car de tels contrats étaient pour elles sans objet véritable. C'est notamment le cas pour les transports parisiens. Mais j'ai le sentiment, à la lecture de certains amendements, que nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure.

Avant d'en terminer, je dirai quelques mots des relations aériennes et maritimes avec la Corse. Les subventions inscrites à ce titre au projet de budget sont de 294 millions de francs pour la continuité territoriale maritime et de 12 millions pour la desserte aérienne.

MM. Fontaine et Lagourgue souhaiteraient que ce système soit étendu à d'autres départements français. Nous essayons d'organiser de la façon la plus convenable possible cette continuité territoriale avec la Corse. Sur ce point, le budget de 1980 constituera un budget de transition, car des études sont en cours pour définir la structure des liaisons à l'horizon 1985, et de nouvelles conventions, négociées en 1980, seront passées avec les compagnies maritimes et aériennes. Un fonds commun d'aide aux liaisons maritimes et aériennes permettra d'assurer une bonne coordination entre ces deux modes de transport. Il devrait entrer en vigueur, si le Parlement en retient le principe, en 1981.

Telles sont les grandes lignes de ce projet de budget des transports très varié. En effet, parfois, l'action de l'Etat est une intervention directe, parfois il s'agit d'un soutien. Dans d'autres cas, il ne s'agit que d'une subvention incitative.

Cependant, cet ensemble est en progression dans une conjoncture tendue.

Les transports sont une activité prestataire de services qui concerne les personnes et les entreprises, et dont le besoin va croissant dans les sociétés modernes. La qualité de ces prestations est largement fonction des infrastructures et des véhicules, navires, avions, matériel ferroviaire, poids lourds, cars et voitures, qui sont des éléments importants, certes, mais qui ne constituent cependant que des moyens dont la nature et le volume doivent toujours rester adaptés aux besoins à satisfaire.

Tous ces moyens doivent, en outre, concourir à la sécurité. Celle-ci est en effet une priorité et une responsabilité capitale des pouvoirs publics.

Mais cette sécurité ne dépend pas seulement des infrastructures et des moyens de transport qui doivent être conçus et améliorés sans cesse avec cet objectif. Elle ne dépend pas non plus seulement d'une bonne réglementation ou d'une organisa-

tion des transports hien adaptée, d'un système de contrôle et de régulation perfectionnés. Elle est aussi l'affaire des hommes eux-mêmes ; le grave accident qui vient d'arriver près de Tarbes, et que nous rappelait M. Cazalet, est là pour nous ramener aux réalités. Il faut donc développer dans ce domaine l'information partout, notamment à l'école et dans les familles.

C'est pour avoir une vue très complète de ces problèmes que j'ai confié à un haut fonctionnaire, M. Coudere, la mission de suivre tout ce qui concerne la sécurité routière. J'en attends beaucoup, car il s'agit de sauver des vies humaines. Vous ne serez pas surpris que j'évoque à nouveau cette question que j'ai longuement développée au cours de mon exposé.

Le projet de budget pour 1980 que je viens de vous décrire assurera à notre économie, comme à nos compatriotes, une amélioration de la qualité du transport par rapport à certaines années passées. Cette qualité repose notamment sur la sécurité, et c'est pourquoi, à l'intérieur de chacun des domaines, j'ai voulu privilégier ce secteur soit par le choix des responsables, soit par celui des investissements, soit par des créations d'emplois. Les seules permises par ce budget le sont à cette fin.

Cette volonté rejoint, j'en suis convaincu, les préoccupations de la très grande majorité des parlementaires et des Français, et c'est pourquoi je vous demande d'adopter les différents titres de ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. 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 : 302 787 302 francs ;
« Titre IV : 3 019 086 282 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 2 987 000 000 francs ;
« Crédits de paiement : 1 802 802 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 2 646 625 000 francs ;
« Crédits de paiement : 556 761 000 francs. »

ETAT D

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1981.

TITRE III

IV. — Transports intérieurs.

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

Personne ne demande la parole ?...

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

(*Le titre III est adopté.*)

M. le président. Sur le titre IV de l'état B, M. François d'Harcourt a présenté un amendement n° 320 ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 1 million de francs. »

La parole est à M. François d'Harcourt.

M. François d'Harcourt. Cet amendement a pour objet de réduire les crédits inscrits au chapitre 44-36.

En effet, l'aide au carburant, comprise dans cette ligne budgétaire, s'élève en fait à 53 millions sur les 55 millions prévus. En réalité, l'aide au carburant est purement et simplement reconduite, alors que, dans le même temps, le prix de celui-ci a considérablement augmenté.

Cet amendement vise donc à accroître l'aide au carburant utilisé par les marins-pêcheurs. L'aide au carburant, qui est aujourd'hui de 10.05 francs par hectolitre, est restée inchangée depuis trois ans. Mais, en 1976, le prix du carburant était de 40 francs, alors qu'il atteint aujourd'hui 85 francs.

Devant une telle situation, nous comprenons mal que soit proposée une simple reconduction. En effet, le carburant représente environ 60 p. 100 des frais de mer. Il nous paraît donc plus logique et souhaitable que, dans le cadre des mesures nouvelles, les moyens financiers nécessaires soient consacrés à l'augmentation de l'aide au carburant. Tel est l'objet du présent amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ?

M. Pierre Cornet, *rapporteur spécial.* La commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

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

M. le ministre des transports. M. d'Harcourt a été extrêmement honnête : comme il trouve les crédits insuffisants, il propose de les réduire. Le Gouvernement ne saurait adopter un tel amendement.

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

M. François d'Harcourt. Je propose que la différence entre 53 et 55 millions de francs soit affectée à l'aide au carburant, laquelle constitue une priorité pour les marins-pêcheurs. Il s'agit d'un transfert.

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

M. le ministre des transports. Pour augmenter l'aide au carburant, M. d'Harcourt propose de supprimer les mesures nouvelles en faveur de l'aquaculture. Or un grand nombre de parlementaires ont demandé, à juste titre, que l'aide à l'aquaculture soit plutôt renforcée, car ils la trouvent insuffisante. Si je me suis, à l'instant, opposé à l'amendement de M. d'Harcourt pour des raisons de forme, je m'y oppose maintenant pour des raisons de fond, et je demande à l'Assemblée nationale de le rejeter. L'aquaculture est une chose sérieuse, et il ne saurait être question de réduire les efforts qui ont été entrepris en sa faveur, car cela irait à contre-courant des objectifs visés.

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

M. Jean-Yves Le Drian. Il s'agit là d'un véritable tour de passe-passe qui ne réglera en rien le problème du gazole pêche.

Au demeurant, M. le ministre n'a pas répondu aux questions que nous lui avons posées, et le problème reste entier.

Le groupe socialiste ne pourra pas s'associer à une telle manœuvre qui, compte tenu de la modicité des sommes en cause ne résoudrait rien et qui, en outre, réduirait les aides à la création d'entreprises de cultures marines.

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

M. André Duroméa. Mon ami Bardol a exposé tout à l'heure la position de notre groupe. J'ai souligné dans mon rapport la faiblesse de l'aide au carburant, mais la réduction indicative proposée par l'amendement n° 320 ne réglerait pas ce problème. C'est au niveau du Gouvernement que doit être prise la décision de revaloriser l'aide au carburant pour la pêche. On ne résoudra rien en amputant les crédits de l'aquaculture qu'il conviendrait plutôt d'augmenter.

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

M. Guy Guermeur. Je ne peux qu'être d'accord avec l'esprit qui inspire l'amendement de M. d'Harcourt. Il est évident, et je salue l'unanimité de l'Assemblée à le reconnaître, que 53 millions de francs d'aide au carburant représentent aujourd'hui une somme ridicule, vu l'augmentation des coûts que nous connaissons.

Mais un million de francs supplémentaire sur 53 millions n'a guère de signification économique et, sur ce point tout au moins, je dois partager l'avis des deux orateurs qui viennent de s'exprimer.

Si l'aide au carburant doit bien être revalorisée, le problème doit être réglé à un autre niveau.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 320.

M. Jean-Yves Le Drian. Le groupe socialiste ne prendra pas part au vote.

M. André Duroméa. Le groupe communiste vote contre.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Sur le titre IV de l'état B, MM. Goasduff, Guermeur et les membres du groupe du rassemblement pour la République ont présenté un amendement n° 318 rectifié ainsi rédigé:

« Réduire les crédits de 8 millions de francs. »

La parole est à M. Goasduff.

M. Jean-Louis Goasduff. Les mesures nouvelles prévues au chapitre 44-41 sont importantes et pourraient subir une diminution de huit millions de francs.

Les crédits ainsi dégagés pourraient utilement être employés pour organiser la continuité territoriale entre le continent et les îles finistériennes, voire toutes les îles du Ponant.

Il serait normal que ces îles bénéficient des avantages consentis à cet égard à d'autres départements, comme celui de la Corse que M. le ministre a cité tout à l'heure.

En effet, aujourd'hui plus que jamais, Ouessant est appelé à jouer un rôle stratégique important dans le cadre de la surveillance de la navigation nécessaire à la sécurité. Vous avez rappelé, monsieur le ministre, qu'une tour radar édifiée sur cette île doit assurer une surveillance d'une très grande importance internationale.

De ce fait, la circulation entre Ouessant et le continent ne peut que s'amplifier. Le service maritime départemental du Finistère accusait en 1978 un déficit d'exploitation de huit millions de centimes que toute augmentation de la circulation, pour les raisons que j'ai énoncées, accentuera dans les mêmes proportions, car chaque voyage est un déficit d'exploitation supplémentaire.

Mon amendement a pour objet de solliciter, pour la desserte des îles du Ponant, les mêmes avantages que ceux qui sont accordés à d'autres îles et d'autres départements.

Chaque construction, dans les îles du Ponant, se voit pénalisée d'un coût supplémentaire de 30 à 32 p. 100 par rapport aux constructions édifiées sur le continent. Je crains fort que les îliens ne doivent continuer à faire face à des charges supplémentaires qui les pénalisent et qui, malheureusement, s'aggravent tous les ans.

Aujourd'hui, je le répète, Ouessant se voit doter d'une infrastructure, d'ailleurs peu esthétique, dont le but est d'assurer la sécurité de la circulation maritime internationale et qui imposera des charges nouvelles à l'île et au département du Finistère.

Ces îles et le département auquel elles sont rattachées devront-ils, monsieur le ministre, se contenter d'espérer qu'ils n'auront pas à faire face à nouveau à l'adversité à l'occasion d'une cinquième marée noire ?

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

M. Henri Torre, *rapporteur spécial* La commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

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

M. le ministre des transports. Je demande à M. Goasduff de retirer son amendement.

En effet, le problème qu'il évoque est de compétence non pas nationale, mais départementale.

Je sais bien que de telles distinctions de compétence peuvent paraître artificielles. Mais la desserte des îles a toujours été considérée, dans le Finistère comme dans la Charente-Maritime, comme relevant de la compétence du département. Jamais l'Etat n'est intervenu.

Toutefois, et après en avoir discuté avec M. Goasduff, j'indique que, s'il se révélait qu'une partie du déficit est due à l'activité nouvelle que procure la construction du radar, il conviendrait de reconsidérer la question. Comme je me propose de me rendre dans le Finistère pour voir où en sont les travaux, je pourrai, avec M. Goasduff lui-même, avec le préfet et le bureau du conseil général, étudier ce problème.

Cela dit, l'amendement n° 318 rectifié me paraît inadapté, pour les raisons de compétence que je viens d'indiquer. Il me paraît en outre très dangereux. En effet, et même si l'on s'interroge parfois sur l'opportunité de maintenir ou non l'office national de la navigation, il me paraîtrait pour le moins curieux de le faire disparaître par le biais d'une amendement de ce type. Je rappelle d'ailleurs qu'une majorité de parlementaires siégeant sur tous les bancs de l'Assemblée, se sont prononcés pour le maintien, voire le développement, de son activité, compte tenu du rôle irremplaçable qu'il joue pour la batellerie artisanale.

Le budget de l'office national de la navigation est de l'ordre de 23 millions de francs. L'amputer de huit millions de francs aurait pour effet d'empêcher cet organisme de payer son personnel et paralyserait complètement son action.

Pour ces deux raisons et compte tenu de l'engagement que j'ai pris d'étudier, avec les élus du Finistère, le problème que peuvent poser les travaux en cours à Ouessant, je demande à nouveau à M. Goasduff de retirer son amendement.

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

M. Guy Guermeur. Je regrette l'argumentation que le Gouvernement a choisi de nous opposer, et qui consiste à dire que, puisque l'Etat ne s'est jamais préoccupé d'un problème, il n'y a pas de raison qu'il commence.

Nous sommes placés devant un choix humain. Ou bien nous estimons que les habitants des îles doivent pouvoir y rester, auquel cas la solidarité nationale doit jouer, ou bien nous considérons au contraire — un calcul économique est à faire — qu'il est aujourd'hui anachronique de vivre dans les îles, que celles-ci doivent être rendues aux oiseaux de mer, qu'il existe de bonnes situations sur le continent et que l'argent public peut être plus utilement employé ailleurs.

Le département du Finistère a, jusqu'à présent, fait le choix humain, celui qui consiste à maintenir les hommes dans les îles où ils sont nés, où leurs pères sont nés avant eux et où ils jouissent d'un style de vie et d'un environnement qui leur sont propres.

Mais cela coûte, à la solidarité départementale et à personne d'autre, des sommes qui deviennent absolument insupportables.

Nous ne pouvons plus, aujourd'hui, continuer à assumer seuls ce choix qui dépasse très largement le cadre départemental. Alors, monsieur le ministre, si l'Etat ne nous apporte pas son aide, nous mettrons la clé sous la porte ; nous déposerons le bilan et nous considérerons que la liaison avec les îles ne peut plus être assumée par le département. Sauf au préfet à inscrire d'office les dépenses dans le budget départemental, nous verrons bien comment le problème sera réglé.

L'Etat se doit d'assumer son rôle, c'est-à-dire de prendre lui-même en charge cette dépense. Cela me paraît une question de justice et de simple humanité.

M. le président. Monsieur Goasduff, maintenez-vous votre amendement ?

M. Jean-Louis Goasduff. Oui, monsieur le président.

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

M. le ministre des transports. Le Gouvernement est contre cet amendement.

Je regrette de n'avoir convaincu ni M. Guermeur ni M. Goasduff. Je leur ai indiqué que le problème qu'ils ont évoqué, et qu'ils n'avaient jamais soulevé auparavant, serait étudié. Mais je ne peux pas accepter que l'activité de l'office national de la navigation disparaisse par le biais d'un amendement.

En fait, pour résoudre un problème, on risque d'en créer un autre dont les conséquences seraient supportées par toute la batellerie, notamment la petite.

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

M. André Duroméa. Nous sommes évidemment d'accord pour organiser la continuité territoriale entre le continent et les îles de Molène, d'Ouessant et de Sein.

Si nous pouvons adhérer à cette idée, nous ne sommes pas d'accord, en revanche, pour procéder à un transfert de crédits d'un budget à un autre. Le Gouvernement doit prendre en charge la continuité territoriale, ou en tout cas l'organiser en concertation avec le département qui, nous semble-t-il, ne devrait pas être seul à en supporter la charge.

Quant aux ressources, on peut en trouver soit par un impôt sur le capital, soit en taxant les profits des pétroliers.

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

M. Louis Le Pensec. Qui ne souscrirait à la finalité de l'amendement qui nous est présenté ? *A fortiori,* un conseiller général du Finistère ne peut que l'approuver.

Je ne m'étendrai pas sur le bien-fondé du principe de la continuité territoriale. Simplement, nous pensons que si la fin est bonne, les moyens sont mauvais, et que ce n'est pas en diminuant les moyens de l'office national de la navigation, dont l'indigence a été soulignée par des orateurs de toute tendance, que l'on pourra établir la continuité territoriale.

Ce problème est trop important pour être abordé ainsi à la sauvette, à une heure très avancée de la nuit. La démarche émanant de parlementaires de la majorité, il leur appartient de convaincre le Gouvernement qu'il s'agit d'un problème d'aménagement du territoire, d'un problème d'équité qui doit être résolu par la mise en œuvre de la solidarité nationale.

Pour la Corse, ce principe a prévalu à la suite d'un choix politique opéré par le Gouvernement. Il devrait prévaloir aussi dans le cas présent.

Voilà pourquoi, monsieur le président, nous ne participerons pas à un éventuel scrutin sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 318 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Sur le titre IV de l'Etat B, M. Guermeur a présenté un amendement n° 331 ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 240 millions de francs. »

La parole est à M. Guermeur.

M. Guy Guermeur. Mesdames, messieurs, qu'il me soit d'abord permis de vous citer quelques chiffres.

Au début de l'année, le carburant utilisé pour la pêche coûtait 55 centimes le litre. Les armements, prudents, et les patrons pêcheurs, prudents et pessimistes, prévoyaient qu'à la fin de l'année il coûterait environ un franc le litre. Son prix atteint aujourd'hui 85 centimes. Quelle entreprise pourrait-elle établir des prévisions d'exploitation sur une année quand un poste représentant à peu près 20 p. 100 des charges double en quelques mois ? C'est naturellement impossible.

Or seuls quelques rêveurs peuvent penser que la tendance va s'arrêter et que le carburant coûtera un franc le litre à la fin de l'année 1980. Nous savons, nous, que selon toutes probabilités son prix continue d'augmenter comme il a augmenté cette année.

Quiconque a le souci de maintenir l'activité des pêches maritimes à la fois pour la France et pour les régions littorales concernées, est conduit, après un tel constat, à procéder à une analyse de la situation et, d'abord, à une analyse géographique.

La flotte de pêche maritime française, bretonne ou de l'Atlantique en particulier, est de toutes celles de la Communauté économique européenne, la plus éloignée des lieux de pêche.

Nos partenaires, Danois, Belges, Hollandais, Irlandais, Anglais ou Ecossais, pratiquent la pêche maritime devant leur porte, pourrait-on dire, et ils dépensent donc peu de carburant. Par ailleurs, comme ils peuvent rentrer au port très vite, ils n'ont besoin que de navires relativement peu défendus contre les mers de ces parages et équipés de moteurs relativement faibles.

Nos pêcheurs bretons, vendéens ou du golfe de Gascogne ont, eux, trois handicaps à supporter : la quantité de carburant qu'ils consomment pour se rendre sur les lieux de pêche ; la taille des navires qui doivent pouvoir résister à la mer ; la puissance des moteurs qui sont nécessaires pour vaincre le mauvais temps.

Ces trois handicaps ne sont pas compensés par la solidarité européenne. On se demande d'ailleurs pourquoi puisque, paraît-il, une politique commune des pêches maritimes existe. Ils ne sont pas non plus compensés par la solidarité nationale, puisque le Gouvernement accorde seulement une détaxe de 10,5 centimes par litre de gazole — dont le prix, je le rappelle, est actuellement de 85 centimes et s'élèvera probablement à un franc à la fin de l'année.

Ce constat nous conduit à nous demander ce qui se passera si les choses demeurent en l'état. Il n'est pas difficile de le prévoir : il suffit de prolonger les courbes.

Dans une première hypothèse, les navires, qui ne pourront plus continuer d'aller pêcher à de grandes distances, se replieront dans les zones côtières, d'abord dans le golfe puis, quand les Espagnols y viendront avec leur flotte moderne et leur puissance de capture, sur les côtes françaises elles-mêmes qui seront alors ravagées. Les fonds seront détruits et la pêche artisanale, comme la pêche industrielle, disparaîtra.

La seconde hypothèse est celle de la fuite en avant. C'est l'établissement de bases avancées en Ecosse, par exemple, voire — puisqu'une étude est réalisée sur ce point — dans un port artificiel amarré au large comme une tour de forage pétrolier, où les navires pourront venir débarquer leur poisson avant de repartir à la pêche, et où les équipages seront changés par avion.

Que deviendront alors les ports ? Que deviendront les activités en aval et en amont de la pêche maritime sur nos côtes, si les pêcheurs ont quitté la France et travaillent à partir de bases loin au Nord ?

Toutes ces considérations nous conduisent à nous demander quel est notre devoir aujourd'hui.

Ou bien nous laissons venir les événements, et le risque que je viens d'évoquer se réalisera inévitablement en 1980, ou bien nous agissons aujourd'hui en assemblée et gouvernement responsables, et nous nous donnons les moyens de prévenir ce risque. Pour cela, nous devons prévoir une provision destinée à faire face à l'augmentation inévitable des charges de carburant.

Tel est l'objet de mon amendement n° 331 qui tend, puisque les parlementaires n'ont pas la possibilité de proposer des dépenses sans les gager par des économies, à réduire au titre IV les subventions accordées aux compagnies nationales de transport.

Compte tenu du déficit croissant et de l'importance toujours plus grande des subventions qui sont accordées à ces compagnies, compte tenu aussi des économies de gestion qu'elles pourraient réaliser, je prétends que l'argent qu'elles reçoivent — à défaut d'en trouver ailleurs, mais j'en dirai un mot dans un instant — serait mieux employé par le Gouvernement à sauver les pêches maritimes.

J'ai dit : « à défaut de trouver de l'argent ailleurs ». Je veux rappeler en effet que le groupe du rassemblement pour la République a demandé que des économies, à hauteur de 2 milliards, soient réalisées en faveur d'investissements productifs. Qui pourrait nier que le maintien d'un outil comme les pêches maritimes est un investissement productif, ne serait-ce que parce qu'il permettra d'économiser l'année prochaine 3 milliards d'importations de produits de la mer ? Cela, s'ajoutant à la facture pétrolière, a de quoi nous faire réfléchir.

Tel est le problème. J'entends par avance les groupes communiste et socialiste brocarder le gage et affirmer que c'est là un tour de passe-passe, que l'on va déshabiller Paul pour habiller Pierre. Je prétends, quant à moi, que ce n'est pas en pique-niquant sur les voies de chemin de fer que l'on règlera le problème des marins-pêcheurs.

Le Gouvernement, de son côté, ne manquera sans doute pas de faire valoir que le budget est une construction monolithique et que l'on ne peut y toucher sans mettre en péril son équilibre. J'affirme que de tels arguments sont mauvais. Nous devons aujourd'hui prendre nos responsabilités. Si le risque contre lequel je vous ai mis en garde se produit, chacun reconnaîtra les votes qui vont intervenir.

Je souhaite vivement que mon amendement soit adopté. Il y va du sort de la population littorale et de celui d'une activité nationale.

M. Pierre Forgues. Démagogue !

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

M. Pierre Cornet, *rapporteur spécial.* La commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

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

M. le ministre des transports. Le Gouvernement est contre l'amendement que M. Guermeur a défendu avec talent, après en avoir cet après-midi expliqué les raisons.

M. Kerguéris avait proposé un système différent, mais dont le coût était à peu près équivalent.

Il faut informer aussi complètement que possible les membres de cette assemblée. Quelle est la situation actuelle ?

Les pêcheurs ont des problèmes particuliers. Ils ont à leur disposition un carburant d'abord détaxé et ensuite subventionné. On demande que le carburant reste détaxé, mais que, compte tenu de l'augmentation du prix du pétrole, le taux de subvention augmente dans des proportions plus importantes.

Actuellement, le carburant utilisé par les pêcheurs varie d'un endroit à l'autre et coûte à la pompe, si je puis dire, entre quatre-vingt-deux et quatre-vingt-cinq centimes le litre. De fait, dans l'année qui vient de s'écouler — M. Guermeur a raison — il a augmenté dans des proportions importantes, de 30 à 40 p. 100, à la fois parce que les prix chez les producteurs ont augmenté et parce que les ristournes commerciales ont été supprimées. Ce carburant, acheté entre quatre-vingt-deux et quatre-vingt-cinq centimes, est subventionné depuis trois ans. En 1977, 1978 et 1979, le taux de subvention était de 10 centimes et demi le litre, ce qui représentait pour l'Etat une dépense de 53 millions de francs dont 30 millions allaient à la pêche industrielle et 23 millions à la pêche artisanale. Dans le projet de budget que je vous présente, nous avons reconduit ce chiffre de 53 millions.

Il est certain que, dans d'autres pays, le carburant est plus coûteux. C'est ainsi qu'un thonier, allant chercher du poisson au large des côtes d'Afrique, s'il s'approvisionne à Abidjan, paiera le carburant 1,40 franc le litre. Il n'aura pas de subvention. Dans les pays africains, les prix des carburants ont, en effet, augmenté de 80 à 100 p. 100 en un an du fait des hausses décidées par l'O. P. E. P.

M. Guermeur demande une subvention d'environ 50 centimes par litre, dont le coût serait de 240 millions de francs, qu'il suggère de prendre sur les crédits de la S. N. C. F. Je présenterai deux remarques avant d'expliquer pourquoi je ne suis pas favorable à cette proposition.

D'abord, la hausse du coût de l'énergie est une donnée, hélas ! irréversible, et ce, dans tous les secteurs de l'économie. Elle doit, me semble-t-il, conduire les entreprises à s'adapter, à rationaliser leur production et à adopter pour les navires un style de travail moins coûteux en carburant.

Ensuite, la pêche ne me paraît pas avoir besoin d'une aide indifférenciée. Car, pour les bateaux armés à la part, cette subvention constitue une subvention directe aux marins, et non pas au carburant, puisqu'elle diminue les frais communs et que la part de l'équipage en est augmentée d'autant.

Si l'on veut agir avec efficacité, ce n'est pas par ce biais ; c'est en aidant mieux l'investissement — et ce budget présente d'ailleurs, par rapport au précédent, un effort assez considérable — ou en prenant d'autres mesures qui permettraient de maintenir la flotte.

Voilà ce que je pense sur le fond. Maintenant il faut bien commenter le gage.

La subvention d'exploitation accordée à la S. N. C. F. est, par contrat, de 2 600 millions de francs. Le projet de budget correspond très exactement à l'engagement pris par l'Etat vis-à-vis de la société nationale. Nous espérons que, dans quelques années, à l'aide de cette subvention, les comptes de la société seront équilibrés. Si l'amendement est adopté, c'est-à-dire si l'on fait faire à la S. N. C. F. une économie forcée de 240 millions de francs, il faudra soit augmenter les recettes de l'entreprise par une hausse supplémentaire des tarifs — si on l'applique aux voyageurs, mais ce n'est pas une obligation, il s'agirait d'une hausse de 3 p. 100 environ — soit procéder à une réduction des dépenses, en procédant, par exemple, à la contraction des réseaux et des services offerts, mais, pour avoir participé à tout ce débat, j'ai pu voir que ce n'est pas ce qui est souhaité.

A défaut de ces mesures, si l'on n'appliquait en fait ces 240 millions d'économies forcées ni aux recettes, ni aux dépenses, nous aurions une situation déficitaire, ce qui aggraverait la situation de la S. N. C. F. qui, comme l'ont indiqué plusieurs orateurs, n'est déjà pas brillante puisque son déficit cumulé atteint plusieurs milliards de francs — ce disant, je pense, notamment, aux précisions données par M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement est contre l'amendement n° 331 présenté par M. Guermeur.

En outre, je ne pense pas que le gage préconisé par M. Guermeur soit valable.

Supposons, monsieur Guermeur — ce que je ne souhaite pas — que vous mainteniez votre amendement et qu'il soit adopté par l'Assemblée : il en résulterait 240 millions de francs de moins pour la S. N. C. F., mais pas un franc de plus pour subventionner le gazole pêche.

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

M. Pierre Forgues. Le groupe socialiste souscrit à la première partie de l'exposé des motifs de M. Guermeur. Il est évident que les pêcheurs bretons, les pêcheurs vendéens et ceux du golfe de Gascogne sont placés dans des conditions difficiles de concurrence.

En revanche, la deuxième partie de son exposé des motifs est inacceptable. M. Guermeur pouvait, la semaine dernière, proposer un amendement tendant à augmenter les recettes de l'Etat, au moyen d'une taxe sur les compagnies pétrolières, par exemple.

La deuxième partie de l'exposé des motifs est donc, je le répète, inacceptable et je remercie M. le ministre d'avoir développé tous les arguments que je me proposais de développer moi-même au nom du groupe socialiste, si ce n'est que la subvention d'équilibre de 2,6 milliards de francs nous paraît très insuffisante — j'ai calculé ce matin qu'elle devrait être de 3,6 milliards de francs et nous verrons l'an prochain ce qu'il en sera au niveau des comptes définitifs.

En tout cas, les socialistes ne peuvent laisser M. Guermeur dire que l'entreprise nationale est mal gérée et qu'on peut lui faire réaliser des économies. Le groupe socialiste votera donc contre l'amendement n° 331.

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

M. Henry Canacos. Mon collègue Bardol, lors de l'examen de la première partie de la loi de finances, à propos d'un article additionnel à l'article 10, a fait des propositions concrètes pour soulager la charge du coût du carburant destiné aux marins pêcheurs.

Pour financer cette mesure que nous considérions comme indispensable au sauvetage de la pêche, nous proposions de prendre l'argent là où il se trouve, c'est-à-dire, par une ponction sur les super-profits des pétroliers, dans la poche des majors.

M. Guermeur et la majorité se sont opposés à cet amendement lors de la discussion de la première partie de la loi de finances. Il leur est facile aujourd'hui de se lancer dans la démagogie et de venir pleurer sur le sort des marins-pêcheurs, d'autant qu'ils sont responsables, depuis vingt ans, de la politique qui a abouti à leur situation actuelle. Ce sont des choses qu'il fallait rappeler.

Quant au gage proposé par M. Guermeur, il vous paraît plus logique, messieurs, de prendre l'argent que le Gouvernement refuse aux marins-pêcheurs dans la poche des travailleurs, c'est-à-dire de ceux qui se servent le plus de ce grand service public que représente la S. N. C. F., car ce ne sont certes pas les majors ou les pétroliers qui utilisent ce moyen de transport.

Dans un tel amendement, votre position de classe ressort avec éclat. Mais sachez non seulement que le groupe communiste s'opposera à cet amendement, mais aussi que vous trouverez en face de vous des élus pour combattre votre politique de classe, votre démagogie et pour défendre à la fois les marins-pêcheurs et le grand service public qu'est la S. N. C. F.

M. le président. La parole est à M. Guermeur. (*Murmures sur les bancs des socialistes.*)

M. Guy Guermeur. Que mes collègues qui siègent sur les bancs de l'opposition se rassurent ! Nous arrivons au terme de ce débat et, s'il est quatre heures du matin, je ne les retarderai guère.

Je ne relèverai pas le discours électoral de M. Canacos : nous y sommes habitués. En revanche, je répondrai aux interventions de M. le ministre et de l'orateur socialiste.

Monsieur le ministre, vous avez relevé le fait que le coût du carburant en France était parfois moins élevé que dans d'autres pays. Il est vrai que, sur les côtes d'Afrique, à Abidjan ou à Dakar, le litre de gazole coûte 1,40 franc. Mais, précisément, ce sont les thoniers océaniques de France qui le paient là-bas à ce prix. Et, s'ils font partie de la même coopérative que des chalutiers qui paient, eux, le fuel à 1 franc le litre, cela constitue une aggravation et non pas un allégement pour la coopérative.

Vous nous avez aussi déclaré, monsieur le ministre — et vous me reprendrez si je traduis mal votre pensée — que la pêche artisanale n'avait pas grand besoin de cette aide puisqu'elle allait à la personne et non pas à l'exploitation du navire.

M. le ministre des transports. Pour une part !

M. Guy Guermeur. Mais, quand il s'agit de pêche à la part, le problème est de savoir si, en travaillant de seize à dix-huit heures par jour sur un pont de chalutier, on gagne assez pour nourrir sa famille, ou non. Si l'on ne gagne pas assez, on reste à la maison. Et alors, la pêche cesse avec le départ du marin pêcheur.

Vous avez également évoqué le point d'application de l'aide, indiquant qu'elle est mieux utilisée en investissements qu'elle ne l'est en aide différentielle au carburant. Peu me chaut le point d'application de l'aide. Si vous décidiez d'apporter des aides qui se traduisent par un allégement des charges d'exploitation en diminuant les frais financiers — ce qui est déjà fait dans une certaine mesure pour la construction navale — mais en renforçant ces aides à la dimension nécessaire pour un équilibre des comptes d'exploitation, alors, bien entendu, mon amendement n'aurait pas de sens. Mais nous en sommes loin. Ce que je demande, c'est qu'on soulage les charges d'exploitation là où on peut le faire. On peut le faire dans l'investissement, dans les frais financiers : on peut aussi le faire dans les charges de carburant. Comme ce n'est pas fait, je propose qu'on adopte mon amendement.

En ce qui concerne le gage, je n'en attendais pas moins : le déficit de la S. N. C. F. doit être comblé. Nous entendons cela depuis des années. Je ne porte pas de jugement sur la gestion, bonne ou mauvaise, de la S. N. C. F. ; là n'est pas le problème. Quelle est la compagnie qui souhaite tout naturellement investir et se moderniser et qui ne le ferait, sachant qu'à la fin de l'année l'Etat lui assurera une subvention d'équilibre ? Ne pas en profiter serait tout à fait anormal.

Je suis tout à fait prêt à accepter que la S. N. C. F. retrouve sa subvention, si le Gouvernement, avec les 2 milliards d'économies que nous avons proposés, trouve l'argent pour investir dans l'aide au carburant. Nous n'avons pas eu de réponse pour une simple raison : c'est que vous, messieurs de l'opposition, vous avez repoussé notre proposition d'économies. Il est trop facile aujourd'hui de renvoyer, comme vous le faites, les marins-pêcheurs à leur sort dès lors que vous refusez les moyens que le rassemblement pour la République a proposés. Cette démagogie est indigne.

En réalité, la chose est simple. Chaque fois que la majorité, en particulier le rassemblement pour la République, propose une mesure en faveur des travailleurs, vous avez le sentiment qu'on vous prend quelque chose comme si vous aviez le monopole de l'aide aux travailleurs. Alors nous disons : c'est assez comme cela.

Ce que nous proposons est une aide aux travailleurs de la mer. Vous la refusez. Les travailleurs jugeront.

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

M. Louis Le Pensec. Dans cette assemblée, M. Guermeur est président du groupe parlementaire de la mer et on est fondé à penser qu'à ce titre il n'avance pas de proposition qui n'ait été très sérieusement élaborée. Personne ne comprendrait qu'un chiffre aussi important soit avancé sans reposer sur des bases sérieuses, sans être gagé sur des recettes acquises.

La proposition qui nous est faite est bien légère. M. le ministre comprendra sans doute notre étonnement. Pour nous qui avons vécu un certain nombre de budgets de la marine marchande au fil de ces années, nous avons demandé, depuis déjà plus de quatre ans, qu'un effort soit accompli au niveau gouvernemental pour l'aide au carburant. Nous avons vu très rarement le ministre sortir du chapeau quelques millions — mais quelques maigres subsides étaient avancés. Voilà qu'aujourd'hui il nous est proposé tout simplement 24 milliards d'anciens francs, soit une subvention de 50 centimes sur 85 par litre de gazole. Il est possible que la situation actuelle d'exploitation des armements justifie une telle rallonge. Nous avons souvent demandé que cela soit pris en compte ; mais il n'est pas sérieux de le faire par une telle voie.

Dois-je ici rafraîchir la mémoire du conseiller régional M. Guermeur ? Nous sommes confrontés, notamment au niveau de la région Bretagne, à un conflit très sérieux avec la direction de la S.N.C.F., qui a conduit certains, dont votre serviteur, à arrêter les trains, qui a conduit la majorité du conseil régional à engager une épreuve de force avec le Gouvernement, autorité de tutelle de la S.N.C.F., pour que soit revues les conditions financières de la participation de la S.N.C.F. à la modernisation du réseau ferroviaire breton, à l'électrification Rennes-Brest, Rennes-Quimper ?

A la limite, on serait tenté de vous demander dans quel rapport de forces se trouvera le conseil régional devant la direction de la S.N.C.F. le jour, monsieur Guermeur, où vous arriverez en disant : nous avons proposé que soit réduit votre train de vie de 24 milliards !

Tout cela me fait dire que nous assistons à une mascarade à laquelle il importe de mettre très vite un terme comme à tout assaut de démagogie indigne.

Il revient au Gouvernement et à sa majorité de faire des propositions sérieuses qui créeraient les conditions d'une exploitation normale des armements pour qu'ils n'aient pas recours au G.F.A.I. pour équilibrer leur exploitation. Il incombe au Gouvernement et à la majorité qui le soutient de nous sortir de l'impasse actuelle où sont engagés les armements. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 331.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Sur le titre IV de l'état B, je suis saisi de deux amendements, n°s 242 et 340, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 242, présenté par M. Icart, rapporteur général, M. Robert-André Vivien et M. Ginoux, est ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 2 161 100 900 francs. »

L'amendement n° 340, présenté par MM. Gilbert Gantier, Féron, Wagner, est ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 52 300 000 francs. »

La parole est à M. Cornet, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 242.

M. Pierre Cornet, *rapporteur spécial.* Cet amendement a été adopté par la commission des finances sur l'initiative de son président M. Robert-André Vivien et de M. Henri Ginoux.

Comme je l'ai indiqué ce matin en présentant mon rapport, son objet est de supprimer la dotation de 2 161 100 000 francs prévue pour 1980 en faveur de la contribution de l'Etat aux transports publics parisiens qui figure au chapitre 46-41 de la section des transports terrestres.

Chacun aura vite compris qu'il ne s'agit pas de remettre en cause de manière brutale le principe de cette contribution. Le problème posé par la commission est ailleurs. Il s'agit de concilier les votes budgétaires avec les décisions qui doivent être prises prochainement par le Parlement sur la réforme de l'organisation des transports parisiens, laquelle fait l'objet d'un projet de loi en instance d'examen par la commission de la production et des échanges.

La commission des finances a été soucieuse de marquer clairement que cette évaluation strictement technique pour 1980 ne devrait être qu'une mesure d'attente.

Dans l'esprit de la commission, la reconduction de la contribution ne saurait, en effet, préjuger les décisions qui devront être prises sur le fond du dossier avant la fin de la présente session.

Pour éviter que l'adoption du crédit ne soit interprétée comme une approbation implicite de cette réforme par ailleurs assez controversée, la commission a estimé préférable de rejeter toute évaluation pour 1980.

D'ici à la fin de la session, il vous sera loisible, monsieur le ministre, de demander le rétablissement de ce crédit à un niveau résultant des débats sur le projet de réforme en cours qui constitue la question essentielle. Mais l'évaluation proposée est prématurée actuellement et il est donc apparu préférable à la commission de s'en dispenser pour l'instant.

C'est la raison pour laquelle la commission vous demande d'adopter l'amendement n° 242. La discussion devrait permettre au Gouvernement d'indiquer à l'Assemblée ses intentions sur l'inscription de ce texte à l'ordre du jour et sur les propositions nouvelles qu'il envisage de formuler à l'égard du régime de financement des transports parisiens pour 1980.

N'étant pas parlementaire de Paris, j'espère avoir rapporté objectivement l'avis de la commission des finances, même si je ne partage pas personnellement toutes les options de la commission. J'ai d'ailleurs consigné des réserves, dans la deuxième observation de mon rapport, sur la contribution de l'Etat aux transports parisiens.

M. le président. La parole est à M. Gantier, pour soutenir l'amendement n° 340.

M. Gilbert Gantier. Bien qu'il s'agisse d'un problème important et grave, je serai bref compte tenu de l'heure matinale, d'autant que M. le rapporteur Cornet a très clairement exposé le problème.

L'article 6 du projet de réforme de l'organisation des transports parisiens prévoit que, à partir d'une certaine date — peut-être le 31 décembre prochain — l'Etat transférera à la région d'Ile-de-France la charge d'assurer le financement des transports parisiens. Mais ce texte n'est pas venu en discussion devant l'Assemblée. Nous espérons qu'il ne lui sera pas soumis au cours de la présente session compte tenu des problèmes qu'il soulève. Il n'en reste pas moins, comme le rapport le signale clairement à la page 26, que « les propositions budgétaires pour 1980 sont établies en fonction de l'entrée en vigueur de cette réforme, à compter du 1er janvier prochain ».

Je ne m'étendrai pas sur l'anomalie d'une procédure budgétaire qui consiste à fixer le montant d'un crédit en supposant acquis le vote d'un projet de loi dont l'Assemblée n'a pas entamé la discussion. Tant que le régime du financement des transports parisiens n'aura pas été modifié par le Parlement, il n'existe aucune base pour bloquer, en francs courants, la participation de l'Etat au déficit des transports parisiens au montant atteint en 1979

Je prolongerai ma réflexion sur la situation des transports dans la région parisienne. Assurément, les mécanismes existants doivent être revus, ne serait-ce que pour tenir compte des dispositions de l'article 6 de la loi du 6 mai 1976 qui confie à la région la responsabilité de définir et de conduire la politique de circulation et de transport des voyageurs Mais s'agissant de la région parisienne, dont la spécificité n'échappe à personne, le droit commun, auquel on se réfère souvent en matière financière, ne peut être appliqué sans précautions ni délais. Depuis vingt ans, l'Etat, soucieux de contrôler l'évolution de l'indice des prix, a imposé des décisions tarifaires qui ont lourdement pesé sur l'équilibre des comptes d'exploitation de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue.

De 1960 à 1978, le prix du ticket a été multiplié par 3,38, alors que le module d'équilibre a été multiplié par 5,75. Dans ces conditions, on ne peut demander aux élus régionaux et départementaux de reprendre un tel héritage sans transition. Un redressement financier s'impose, qui pourrait d'ailleurs faire l'objet de mesures d'application rapide.

J'en arrive au point central de mon intervention qui porte sur le fait que les crédits qui nous sont proposés ne sont pas adaptés car ils reprennent les chiffres de 1979.

L'amendement de suppression de crédits que je présente à l'Assemblée ne me satisfait pas spécialement. J'aurais préféré déposer un amendement tendant à suspendre l'effet de l'article 6

de la loi du 6 mai 1976 ou à l'abroger. Mais cette procédure n'est pas acceptable dans le cadre d'une loi de finances et, au surplus, l'article 40 de la Constitution n'aurait pas manqué de m'être opposé.

J'aurais préféré également déposer un amendement tendant à la conclusion d'un contrat d'entreprise entre l'Etat et la R. A. T. P., mais l'article 42 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances m'interdit de proposer un cavalier budgétaire.

Faute de pouvoir recourir à ces moyens, une suppression de crédits, d'ailleurs relativement modique, vous est proposée.

Monsieur le ministre, quelle attitude adopterez-vous à l'égard du projet de réforme des transports parisiens ? Présenterez-vous ce projet au cours de cette session ou lors de la prochaine ? Nous donnerez-vous l'assurance que les mesures de transition nécessaires seront adoptées et qu'un contrat d'entreprise sera signé entre l'Etat et la R. A. T. P. ?

De vos réponses dépendra notre vote. En effet, nous ne souhaitons pas priver les transports parisiens des moyens financiers qui leur sont nécessaires, mais nous avons besoin de réponses précises pour lever l'incertitude actuelle.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 340 ?

M. Pierre Cornet, *rapporteur spécial.* L'amendement n° 340 vient d'être déposé. La commission des finances ne l'a donc pas examiné.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 242 et 340 ?

M. le ministre des transports. J'ai écouté avec beaucoup d'attention M. Cornet et M. Gantier. Je suis convaincu que le projet de budget de mon ministère est l'objet d'une incompréhension et que l'on me prête des intentions qui ne sont pas les miennes.

Certains élus ont l'impression qu'en adoptant ce projet de budget, ils mettent le doigt dans un engrenage dont ils ne sortiront pas et que, par le biais de la discussion budgétaire, on veut leur faire — excusez la vulgarité de l'expression — avaler un texte qu'ils refusent ou qu'ils entendent modifier.

J'expliquerai clairement la position du Gouvernement.

En 1976, un projet de loi adopté par le Parlement prévoyait, dans son article 6, que la responsabilité des transports parisiens serait transférée, dans un délai précis, à la région parisienne, selon des modalités à préciser dans un texte de loi.

Il y a deux ans, mon prédécesseur n'ayant pas mis au point le projet sur la réorganisation des transports parisiens, a demandé à bénéficier d'un délai supplémentaire d'un an que le Parlement lui a accordé.

Ayant pris mes fonctions au mois d'avril 1978, je n'ai pas eu le temps d'étudier le problème des transports de la région parisienne et j'ai alors déposé un projet de loi pour demander à nouveau le report d'un an des dispositions de l'article 6 de la loi de 1976.

J'ai un souvenir vivant de ce débat au cours duquel mon projet a été accepté pour la dernière fois sous prétexte qu'il serait trop commode au Gouvernement de ne pas remplir son devoir et de demander, année après année, un report d'application du texte de 1976.

En collaboration avec mes services, j'ai étudié un texte de loi. Plusieurs solutions étaient d'ailleurs possibles. Le Gouvernement a élaboré un projet qui a été déposé, au cours de la précédente session, sur le bureau de l'Assemblée nationale. Un rapporteur a été désigné mais le rapport n'est pas encore connu et la commission compétente ne s'est pas encore prononcée. Sans attendre, je me suis rendu devant le conseil régional d'Ile-de-France, qui m'a écouté à la fois courtoisement et froidement. Incontestablement, les dispositions contenues dans ce texte sont loin de recueillir l'unanimité — c'est un euphémisme — des membres de cette assemblée.

M. Henry Canacos. C'est plutôt le contraire !

M. le ministre des transports. Néanmoins, ce texte peut être le point de départ d'une discussion. Le Gouvernement souhaite d'ailleurs qu'il soit examiné.

Mais nous devions également élaborer le projet de loi de finances et nous étions confrontés à cet égard à une situation assez paradoxale. En effet, le régime actuel, qui prévoit d'accorder une subvention d'équilibre à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F.-banlieue, expire le 31 décembre 1979. Après cette date, plus rien n'est prévu. Aucun texte n'étant encore voté par l'Assemblée, nous avons reconduit la subvention d'équilibre de l'an passé. Mais si l'Assemblée adopte les propositions du Gouvernement, cela ne signifie pas pour autant qu'elle adopte le texte qu'elle devra discuter à cette session ou à une autre.

Plusieurs hypothèses sont imaginables.

Première hypothèse : le texte présenté par le Gouvernement est adopté assorti de certaines modifications.

Deuxième hypothèse : si aucun texte n'est voté par le Parlement avant la fin de l'année, le vote du projet budgétaire ne permet pas d'assurer l'équilibre financier de la S. N. C. F.-banlieue et de la R. A. T. P. Si cette hypothèse se vérifiait, il appartiendrait au Gouvernement de proposer un complément de crédits dans un collectif budgétaire en 1980. Mais le vote du texte budgétaire n'implique nullement un choix sur le projet de loi concernant le transfert à la région de l'Ile-de-France du financement des transports parisiens qui relèvent actuellement de la compétence de l'Etat.

Ce projet a sans doute des qualités ; il a aussi des défauts, me dit-on. Néanmoins, il prévoit une évolution progressive étalée sur trente-trois ans et non pas sur quelques années.

M. Robert Wagner. En francs courants.

M. le ministre des transports. Un palier sera fixé au départ puis la diminution s'opérera sur trente ans.

Le vote des crédits inscrits dans la loi de finances n'engage en rien l'Assemblée sur le futur mode de gestion des transports parisiens. En revanche, le vote des amendements peut avoir des conséquences immédiates.

L'amendement n° 242 propose de réduire les crédits de 2 161 100 000 francs.

Que se passera-t-il si cet amendement est adopté, c'est-à-dire si mes arguments selon lesquels il est possible de voter le texte budgétaire sans pour autant se déterminer sur le projet de loi déposé par le Gouvernement ne vous ont pas convaincus ? Le Gouvernement sera obligé de recourir, par une hausse tarifaire, à l'équilibre de la subvention qui serait ainsi rompu. Il en résulterait, par exemple, une augmentation du prix du ticket de métro de 73 p. 100. Une telle augmentation n'étant guère souhaitable, je demande aux auteurs de l'amendement n° 242 de le retirer ou de ne pas le voter.

L'amendement n° 340 de M. Gantier a une portée financière plus limitée. En effet, il propose de réduire les crédits de 52 millions de francs. En année pleine, on peut évaluer la hausse qui en résulterait à cinq centimes environ et à 2 ou 2,5 centimes pour l'année prochaine. Je vous cite ces chiffres à titre purement indicatif car je n'ai pas fait les calculs avec exactitude.

Le Gouvernement est en présence de deux textes législatifs : d'une part, le texte législatif sur le transfert de la responsabilité des transports parisiens, non satisfaisant dans la forme, qui doit venir en discussion et, d'autre part, le projet de loi budgétaire. Mais l'adoption du projet de loi budgétaire n'entraîne pas celle du texte législatif sur l'organisation des transports dans la région parisienne.

J'ai imaginé une troisième hypothèse à laquelle je n'ose croire, mais qui est vraisemblable : l'adoption du budget et le rejet du projet de loi. Le Gouvernement serait alors obligé d'inscrire, dans un collectif budgétaire pour 1980, le complément de crédits nécessaires pour assurer l'équilibre financier de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.

Ces explications ont peut-être été longues, mais j'ai tenu à les donner car le problème, dont les conséquences sont graves, est d'importance. Je demande donc aux auteurs des amendements n°s 242 et 340 de bien vouloir les retirer.

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

M. Pierre Forgues. Les deux amendements sont différents dans leur formulation puisque l'amendement de M. Vivien propose de supprimer l'ensemble des crédits alors que celui de M. Gantier ne vise qu'une partie d'entre eux. Mais sur le fond du problème, les deux amendements sont de même nature.

Au cours des réunions de la commission, j'ai eu l'occasion d'exposer la position du parti socialiste sur cette affaire. Il est évident que nous n'allons pas juger ce soir le différend qui existe au sein de la majorité et c'est pourquoi nous refuserons de participer au vote. Cependant, je tiens à souligner que la procédure utilisée est inacceptable dans la mesure où le Gouvernement propose de prendre en compte la loi n° 1054 portant réforme des transports collectifs en Ile-de-France, qui n'est pas encore venue en discussion devant le Parlement !

Je répète, à cet égard, les propositions que nous avons présentées. La subvention de 2 161 millions de francs nous paraissait, en effet, faible et, si nous admettons qu'il convient de mettre un frein à la participation de l'Etat au financement des transports parisiens, nous proposons un certain nombre de moyens pour équilibrer la gestion. Je cite, en particulier, l'augmentation de la taxe versement-transport et le reversement de 25 p. 100 de la taxe sur les produits pétroliers perçue en région parisienne.

Le groupe socialiste refuse donc de prendre parti dans cette affaire purement majoritaire et ne participera pas au vote.

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

M. Roger Gouhier. Que M. Guermeur se rassure, je ne prononcerai pas un discours électoral. Je tiens cependant à formuler une remarque de principe sur les amendements présentés par le groupe du rassemblement pour la République.

A la suite de longues discussions sur la première partie de la loi de finances, qui ont été marquées par le poids du mécontentement que provoque la politique gouvernementale, le groupe communiste à déclaré ce soir que « l'attitude politicienne comme la démagogie du R. P. R. et de l'U. D. F. ne doivent créer aucune illusion.

Nous en avons une nouvelle fois la démonstration ce soir avec ces amendements.

On nous propose de supprimer les crédits destinés au financement des transports collectifs parisiens. L'argument — d'ailleurs contenu dans le rappert — selon lequel il faut attendre le vote de la loi portant réforme des transports de voyageurs à l'intérieur du périmètre des transports parisiens est non seulement fallacieux, mais dangereux pour l'avenir.

Chacun sait, ici, en dépit des déclarations de M. le ministre ce soir, que le Gouvernement a toujours eu pour objectif de supprimer complètement les crédits d'Etat pour les transports de la région parisienne — ce qui aurait pour conséquence une augmentation importante des tarifs et une charge supplémentaire pour les départements et la région.

Comme l'a lui-même reconnu M. le ministre, les élus du conseil régional se sont tous prononcés contre ces transferts de charges, ce qui prouve, une fois de plus, messieurs de la majorité, votre duplicité en la matière.

Le groupe communiste considère qu'une part plus large du budget de la nation devrait être consacrée à l'amélioration des transports dans la région parisienne.

C'est pourquoi nous refuserons la suppression de ces crédits en nous opposant aux deux amendements qui nous sont présentés.

M. le président. Je vais donner la parole à deux orateurs, M. Gantier et M. Wagner, qui sont signataires de l'amendement n° 340. Nous passerons ensuite aux votes.

La parole est à M. Gantier.

M. Gilbert Gantier. Tout d'abord, monsieur le ministre, je vous remercie de votre déclaration concernant un éventuel collectif ajustant les crédits au niveau des besoins.

Mais je veux appeler votre attention sur deux points.

Premièrement, il risque d'y avoir un vide juridique à partir du 1er janvier 1980. D'ici là, une décision législative doit donc être prise pour combler ce vide.

Deuxièmement, j'aimerais connaître votre sentiment sur le contrat d'entreprise que j'ai évoqué tout à l'heure et qui me paraît un bon moyen de remettre de l'ordre dans les finances de la R. A. T. P.

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

M. le ministre des transports. En ce qui concerne le risque de nous trouver devant un vide juridique, j'indique à M. Gantier que la session doit encore durer deux mois. Cette réponse peut paraître simpliste mais elle correspond à une réalité.

Quant à l'étude d'un contrat d'entreprise entre la R. A. T. P. et l'Etat, j'avoue que, au premier abord, cette idée m'a séduit. Cependant, on ne sait pas au juste avec qui signer ce contrat. On imagine bien un partenaire R. A. T. P. ou S. N. C. F. banlieue. Mais on parlera alors de démembrement !

En fait, les collectivités locales — je pense aux départements — interviennent actuellement pour assurer l'équilibre. Tant la Ville de Paris que les départements de la région parisienne effectuent des versements, en fonction de clés de répartition, qui devraient d'ailleurs être revues.

M. Emmanuel Hamel. De 10 p. 100 par an !

M. le ministre des transports. Ce contrat d'entreprise comporterait donc une foule de signataires : d'un côté la R. A. T. P., par exemple ; de l'autre, l'Etat, mais aussi les départements de la région parisienne. Ce contrat d'entreprise serait donc d'un type particulier, que je n'ai pas étudié mais qui me paraît difficile à élaborer.

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

M. Robert Wagner. Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de polémiquer à cette heure de la nuit avec M. Gouhier. Il a parlé de « duplicité ». En ce qui le concerne, c'est plutôt de simplicité qu'il faudrait parler !

M. Roger Gouhier. C'est trop simple comme argument !

M. Robert Wagner. Mes amis et moi-même ne sommes pas d'accord pour voter l'amendement n° 242, car son adoption placerait la R. A. T. P. dans une position difficile.

En revanche, j'insiste, monsieur le ministre, pour que vous acceptiez l'amendement n° 340, qui prévoit une réduction de 52 300 000 francs des crédits nouveaux sur un budget qui s'élevait, l'an dernier, à 2 095 800 000 francs et qui serait donc reconduit.

De toute façon, il serait étonnant que le projet de loi dont vous avez parlé soit voté avant la fin de l'année. Aussi peut-on penser qu'un projet de loi de finances rectificative nous sera soumis, vraisemblablement au début de l'année 1980. Il sera facile, dans ce collectif, de rétablir le crédit de 52 300 000 francs que nous proposons aujourd'hui de supprimer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 242.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 340.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

Je mets aux voix le titre IV.

M. Pierre Forgues. Le groupe socialiste vote contre.

M. Robert Montdargent. Le groupe communiste également.

M. le ministre des transports. Monsieur le président, je demande un scrutin public.

M. le président. Monsieur le ministre, le vote est commencé. Je ne puis accéder à votre demande.

(*Le titre IV est adopté.*)

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

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

M. Robert Montdargent. Le groupe communiste votre contre.

(*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 est adopté.*)

Article 56.

M. le président. J'appelle maintenant l'article 56 rattaché à ce budget :

« Art. 56. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée pour 1980 à 455 000 000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. L'article 56 correspond à une intention exposée de façon très claire par le rapporteur de la commission des finances. Il concerne la dotation attribuée aux routes déclassées. Je demande la réserve de cet article jusqu'à la fin de la discussion du projet de loi de finances.

M. le président. La réserve est de droit.

L'article 56 est donc réservé.

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui à quinze heures, première séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Election, par scrutin dans les salles voisines de la salle des séances, d'un juge titulaire de la Haute Cour de justice et, quatrième tour de scrutin, dans les salles voisines de la salle des séances, pour l'élection d'un juge suppléant de la Haute-Cour de justice ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1980, n° 1290 (rapport n° 1292 de M. Fernand Icart, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) ;

Commerce et artisanat :

(Annexe n° 6 (Commerce). — M. Alain Bonnet, rapporteur spécial ; annexe n° 7 (Artisanat). — M. Jean Bardol, rapporteur spécial ; avis n° 1297, tome III, de M. Joseph-Henri Maujoüan du Gasset, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Services du Premier ministre ;

V. — Recherche :

(Annexe n° 36. — M. Jean-Pierre Chevènement, rapporteur spécial ; avis n° 1293, tome XIV, de M. Jean-Claude Pasty, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 1297, tome XVI, de M. Antoine Porcu, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 24 octobre 1979, à quatre heures quarante.)

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 mardi 23 octobre 1979.)

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mercredi 31 octobre 1979, inclus :

Mardi 23 octobre 1979, soir :

Suite de la discussion, de la deuxième partie, du projet de loi de finances pour 1980 (n°s 1290, 1292, 1293 à 1297) ;
Transports (*suite*).

Mercredi 24 octobre 1979 :

Matin :

Commerce et artisanat.

Après-midi :

Questions au Gouvernement ;
Scrutins pour l'élection d'un juge titulaire et d'un juge suppléant de la Haute Cour de justice ;
Commerce et artisanat (*suite*).
Recherche.

Soir :

Suite de l'ordre du jour de l'après-midi.

Jeudi 25 octobre 1979, matin, après-midi et soir :

Travail et participation.

Vendredi 26 octobre 1979, matin, après-midi et soir :

Culture et communication :

Culture ;
Radiotélévision ;
Information.

Lundi 29 octobre 1979, après-midi et soir :

Jeunesse, sports et loisirs.

Mardi 30 octobre 1979, matin, après-midi et soir :

Environnement et cadre de vie.

Mercredi 31 octobre 1979, matin et après-midi après les questions au Gouvernement :

Territoires d'outre-mer ;
Départements d'outre-mer.

Candidatures à la Haute Cour de justice.

JUGE TITULAIRE

(1 siège à pourvoir.)

Candidature présentée par le groupe Union pour la démocratie française : M. Nicolas About.

JUGE SUPPLÉANT

(1 siège à pourvoir.)

Candidature présentée par le groupe Union pour la démocratie française : M. Loïc Bouvard.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

SOMMAIRE

1. **Questions écrites** (p. 8843).

2. **Réponses des ministres aux questions écrites** (p. 8852).
   - Budget (8852).
   - Défense (p. 8854).
   - Economie (p. 8854).
   - Fonction publique (p. 8856).
   - Justice (p. 8856).
   - Transports (p. 8857).
   - Travail et participation (p. 8860).
   - Universités (p. 8860).

3. **Questions écrites pour lesquelles les ministres demandent un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse** (p. 8861).

4. **Rectificatif** (p. 8861).

QUESTIONS ÉCRITES

(Art. 139 et 133 du règlement.)

Article 139 du règlement :

« 1. *Les questions écrites sont rédigées, notifiées et publiées dans les conditions fixées par l'article 133. En outre, elles ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ;*

« 2. *Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption ;*

« 3. *Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois ;*

« 4. *Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois ;*

« 5. *Dans le cas où la question écrite est transformée en question orale, celle-ci prend rang dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 133 ;*

« 6. *Font l'objet d'un rappel publié au Journal officiel les questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans les délais prévus aux alinéas 2, 3 et 4 du présent article ;*

« 7. *Le texte des questions écrites est reproduit dans les rappels. Il est communiqué aux auteurs des questions en même temps que le rappel leur est notifié.* »

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Jeunesse, sports et loisirs (ministère : personnel).

21541. — 24 octobre 1979. — **M. Jean Laurain** appelle l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur la situation des conseillers techniques de son administration. Il lui rappelle que ces agents de l'Etat, mis à la disposition des fédérations sportives, et qui sont près de 800, ne bénéficient d'aucun statut d'emploi, alors que certains exercent leur fonction depuis plus de vingt-cinq ans, et alors qu'un projet de statut qui avait été mis au point il y a deux ans, avait reçu l'accord des intéressés. Il lui demande donc s'il entend donner un débouché concret aux promesses faites depuis quelques années pour la parution de ce statut d'emploi des cadres techniques de la jeunesse et des sports.

Formation professionnelle et promotion sociale (stages).

21542. — 24 octobre 1979. — **M. Jean Laurain** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur l'injustice dont sont victimes les candidats malheureux à un C. A. P., à un B. E. P. ou à un B. T. d'enseignement technologique. Ces élèves n'ont en effet pu bénéficier des stages rémunérés qui étaient prévus pour leur cas, et qui ont été offerts en priorité aux recalés au baccalauréat technique. Il lui demande, en conséquence, de supprimer cette discrimination en dégageant les crédits nécessaires à de nouveaux stages dont les bénéficiaires seraient les recalés à un C. A. P.

Retraites complémentaires
(retraités : clercs et employés de notaire).

21543. — 24 octobre 1979. — **M. Jean Laurain** demande à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** quelles mesures il compte prendre pour assurer le bénéfice d'une pension de retraite complémentaire aux clercs et employés de notaire qui ont exercé leur profession pendant moins de vingt-cinq ans avant le 1er juillet 1939. Il lui rappelle que le conseil d'administration de la caisse de retraite et de prévoyance des professionnels concernés a émis un avis favorable à la reconnaissance de tels droits.

Poissons et produits de la mer (langoustines).

21544. — 24 octobre 1979. — **M. Louis Le Pensec** expose à **M. le ministre des transports** que l'activité de toute la pêche artisanale bretonne vient d'être stoppée pendant plus de quinze jours pour soutenir le chalutage langoustinier, victime d'une violation flagrante du traité de Rome et d'une atteinte grave à la construction communautaire de la part de la Grande-Bretagne. Les marins ont repris la mer avec rancœur car ils n'ont pas obtenu une garantie d'indemnisation intégrale et sont saisis d'un grand doute sur la volonté politique gouvernementale. En conséquence, il lui demande des précisions sur les points suivants : 1° le Gouvernement, au niveau

de ses plus hautes instances, est-il prêt à défendre totalement le bon droit de nos marins, confirmé par le récent jugement de la cour de justice européenne, y compris, si la détermination anglaise les conduit à outrepasser le droit en continuant les arraisonnements, en prenant en charge entièrement le conflit au niveau politique ? Ceci suppose bien sûr d'indemniser complètement pour les frais et le manque à gagner les bateaux indûment arraisonnés et de se subroger à eux pour faire valoir les droits de la France ; 2° des études, financées par les comités locaux des pêches, ont été faites sur l'impact économique et scientifique d'une telle mesure de restriction des maillages. Le Gouvernement les considère-t-il comme base de l'argumentation française ou envisage-t-il de financer d'autres études sur ce thème ; 3° le principe d'une commission de scientifiques et de professionnels ayant été décidé pour procéder à l'examen détaillé des problèmes de conservation des stocks et du problème corrélatif des maillages dans le golfe de Gascogne, de quels moyens en crédits, chercheurs et navires va disposer cette commission sachant qu'à l'heure actuelle l'I. S. T. P. M. n'a pas les moyens suffisants pour assurer sa mission normale.

Energie (gaz de fumier).

21545. — 24 octobre 1979. — La solution au problème de l'énergie ne pouvant dépendre d'une technologie unique et les économies à réaliser devant être recherchées par le biais des procédés les mieux adaptés au milieu, **M. Martin Malvy** demande à **M. le ministre de l'industrie** de préciser les résultats obtenus dans le milieu rural, en France et à l'étranger, par les expériences de récupération de gaz de fumier et les aides financières dont peuvent bénéficier les agriculteurs qui seraient décidés à rechercher ainsi une plus grande autonomie énergétique.

Boissons et alcools (bière).

21546. — 24 octobre 1979. — **M. Jacques Mellick** appelle l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur la situation des petits brasseurs qui ne peuvent plus faire face à la concurrence des grandes surfaces. En effet, les supermarchés peuvent, grâce à leur grand débit de vente, pratiquer des prix avantageux pour leur clientèle, et notamment en ce qui concerne les boiss au détriment des petits brasseurs qui se trouvent dans l'impossibilité de suivre ces prix de vente. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre afin de permettre à ces petits commerçants d'exercer leur profession dans de meilleures conditions.

Electricité et gaz (E. D. F. : centrales).

21547. — 24 octobre 1979. — **M. Louis Mexandeau** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur le fait que le 6 septembre 1979 un bateau de la marine nationale, envoyé par la direction de l'équipement de Clamart, effectuait des relevés thermographiques au large d'Englesqueville-la-Percée, situé entre Vierville et Grandcamp, sur la côte normande. Cet incident a provoqué une vive émotion dans ce village dont les habitants avaient refusé, par référendum, l'implantation d'une centrale nucléaire en 1975. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il s'agissait d'activités purement cadastrales ou isothermiques et, plus précisément, de bien vouloir l'assurer que ces relevés n'ont rien à voir avec le projet de centrale nucléaire un moment envisagé sur ce site mais qui a été abandonné, notamment par suite de l'hostilité de la population.

Automobiles et cycles (Calvados : emploi et activité).

21548. — 24 octobre 1979. — **M. Louis Mexandeau** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur l'inquiétude suscitée à l'usine R. V. I. ex-Saviem de Blainville-sur-Orne, par les menaces qui pèsent sur la fabrication de la boîte de vitesses dite Boîte 350. Il semble en effet que la direction de R. V. I. ait envisagé l'abandon éventuel de cette fabrication. Or il s'agit d'une pièce de haute valeur technique et qui permet de synchroniser le passage des vitesses. Elle pourrait être adaptée sans difficultés majeures sur certains camions de la gamme ex-Berliet, et notamment le T. R. 305 et T. R. 350. Mais il paraîtrait que dans la région lyonnaise des pressions s'exercent pour que les camions ex-Berliet soient équipés par des boîtes Fuller, puis par des boîtes Berliet. L'usine de Blainville-sur-Orne qui a déjà subi le déménagement à Lyon de la D. P. R. (division des pièces de rechange) devrait supporter un nouvel appauvrissement du secteur mécanique alors que les services à emplois qualifiés (conception, recherche, fabrication de précision) ont toujours été insuffisamment développés, et mériteraient une extension conforme à une application saine de la fusion Saviem-Berliet. Réduire R. V. I. Blainville à n'être qu'une usine de montage de pièces importées en accentuant le déséquilibre à son détriment ne pourrait avoir que des conséquences néfastes sur l'économie et les conditions de vie et de salaires d'une région touchée plus qu'une autre par le chômage et le manque d'emplois qualifiés. En conséquence il lui demande de lui apporter toutes précisions sur cette affaire et de l'informer des mesures qu'il compte prendre pour sauvegarder l'activité de l'usine R. V. I. Blanville.

Viticulture (chaptalisation).

21549. — 24 octobre 1979. — **M. Henri Michel** demande à **M. le ministre de l'agriculture** l'état actuel de l'étude de fabrication de moûts concentrés rectifiés (sucre de raisin). Cette utilisation des moûts : après les mises au point techniques réalisées il y a plus de deux ans tant par l'I. T. V. et l'A. P. R. I. A. que par le syndicat général des Côtes-du-Nord et le C. E. A. ; après les discussions sur la dénomination heureusement terminées, après les difficultés hygiéniques maintenant évanouies, apparaît comme la solution la plus réaliste pour résoudre le problème de l'enrichissement des vins de qualité car : elle permet l'absorption de productions excédentaires certaines années, elle ne pose pas de problème de stockage, elle satisfait aux critères de qualité les plus exigeants, elle régularise, par son coût relativement élevé, la pratique de l'enrichissement, elle peut être pratiquée avec des sources d'énergie récupérées notamment à Eurodif, enfin, elle satisfait les aspirations des consommateurs en tant que produit de la vigne dans la composition du vin. Il semble qu'une décision rapide pourrait éviter que se renouvellent comme encore cette année, les graves difficultés rencontrées en ce qui concerne l'enrichissement par saccharose. En conséquence, il lui demande de prendre rapidement une telle décision.

Education (ministère : inspecteurs départementaux de l'éducation nationale).

21550. — 24 octobre 1979. — **M. Rodolphe Pesce** rappelle à l'intention de **M. le ministre de l'éducation** que les inspecteurs départementaux de l'éducation attendent des réponses précieuses aux assurances de principe qu'ils ont obtenues lors de précédentes négociations. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour : qu'une réponse satisfaisante soit apportée au problème du taux réel d'encadrement ; que les engagements annoncés par une étude en 1978 soient pris en compte et confirmés en 1979 ; que ces personnels puissent exercer pleinement, dans l'intérêt même des usagers du service public, leur rôle d'animation et de gestion proche du terrain.

Entreprises (concurrence étrangère).

21551. — 24 octobre 1979. — **M. Christian Pierret** s'étonne et s'indigne auprès de **M. le Premier ministre** de certaines déclarations de la Société Comex selon lesquelles elle prendrait actuellement des dispositions pour échapper à la législation française, sous le prétexte que « pour actualiser les tarifs face à la concurrence, il est indispensable de ne plus supporter le carcan imposé par la législation française ». Face à de tels propos. Il lui demande s'il envisage de prendre de sévères mesures pour que les sociétés françaises ne puissent dorénavant plus se soustraire à la législation en vigueur, ce qui ne manque pas de nuire gravement aux intérêts de l'ensemble des travailleurs français.

Patrimoine esthétique, archéologique et historique (monuments historiques : classement).

21552. — 24 octobre 1979. — **M. Christian Pierret** s'étonne de ce que **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** ne lui ait toujours pas apporté de réponse à sa question écrite n° 14723 du 6 avril 1979 concernant la Grange de Malvialle. Il lui demandait, dans cette question, dans quels délais il envisageait d'ouvrir la procédure de classement de la Grange de Malvialle, propriété de l'Etat depuis 1929 et qui est dans un état de délabrement qui la menace de disparaître si des travaux de restauration ne sont pas entrepris au plus tôt. Il lui rappelle que ce monument a en effet été qualifié par l'architecte des Bâtiments de France de « bâtiment rural le plus remarquable du Puy-de-Dôme ».

Mutuelles (sociétés) : politique du Gouvernement.

21553. — 24 octobre 1979. — **M. Christian Pierret** proteste avec vigueur auprès de **M. le Premier ministre** contre les mesures portant de graves préjudices à des organismes développant une éthique différente de celle du libéralisme avancé. Il en veut pour

preuve les deux exemples suivants : 1° les vigoureuses attaques contre le crédit mutuel. Par le biais du non-cumul du livret bleu avec le livret A des caisses d'épargne et les transformations du régime fiscal des caisses de crédit mutuel, c'est le caractère original et les valeurs différentes de cette banque que votre Gouvernement cherche à atteindre ; que cette institution facilite la vie quotidienne (prêts à la consommation) et future (épargne et prêts à long terme) des petites gens et des collectivités locales écrasées par votre politique vous apparaît inacceptable dans la phase actuelle de restructuration du capitalisme ; 2° la remise en cause de certaines dispositions concernant la mutualité. L'annonce d'un ticket modérateur obligatoire de 5 p. 100 pénalisant de la même manière les mutualistes et les clients des compagnies d'assurances (qui ne poursuivent pourtant pas les mêmes objectifs), le vote par la majorité parlementaire d'un amendement mettant les mutuelles qui gèrent des cabinets dentaires, des centres d'optique, etc., sur le même plan que les établissements privés à but lucratif traduit, là encore, la volonté de pénaliser des institutions sociales qui gênent votre politique de remise en cause des acquis de la Libération en matière de santé et de sécurité sociale. Il lui demande s'il compte revenir sur toutes les mesures discriminatoires concernant les secteurs coopératifs, mutualistes et le crédit mutuel et, dans la négative, s'il compte avoir le courage, l'honnêteté et la rigueur intellectuels et politiques de dire clairement que son Gouvernement est hostile à ces formes de développement économique et social.

Radiodiffusion et télévision (programmes)

21554. — 24 octobre 1979. — **M. Christian Pierret** proteste avec vigueur contre la tribune libre accordée à la confédération des syndicats libres (C. S. L.) le 28 septembre 1979 sur F. R. 3. Il rappelle à **M. le ministre du travail et de la participation** que cette organisation n'est pas considérée comme représentative nationalement. Cette émission sur une chaîne nationale de télévision constitue une grave insulte aux travailleurs et aux travailleuses de notre pays ainsi qu'à leurs organisations représentatives qui luttent chaque jour pour améliorer ou transformer les rapports sociaux. Si les membres du Gouvernement n'ont pas à autoriser ou à interdire à une société nationale de programmes d'inviter telle ou telle association, il est du devoir de ceux à qui le pouvoir réglementaire est confié de faire appliquer les dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Il lui demande donc qu'une telle violation des libertés ne se reproduise plus et s'il compte prendre des mesures à cet effet.

Commerce et artisanat (Meurthe-et-Moselle).

21555. — 24 octobre 1979. — **M. Christian Pierret** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** quelles mesures il compte prendre pour indemniser les commerçants et artisans de Lunéville (Meurthe-et-Moselle) qui ne manqueront pas d'être touchés par les opérations de déviation de la route nationale 4. Il lui demande, en particulier, si les dispositions de l'article 52 de la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat trouveront à s'appliquer pour ceux des commerçants et artisans qui verraient leur situation compromise par ces travaux d'équipement collectif. Enfin, il lui demande s'il compte réformer les modalités d'attribution de cette aide qui n'a touché, semble-t-il, qu'une infime minorité d'ayants droit éventuels.

Elevage (durée du travail).

21556. — 24 octobre 1979. — **M. Alain Richard** demande à **M. le ministre de l'agriculture** les raisons pour lesquelles la durée du travail pour le personnel inséminateur des coopératives d'élevage est du domaine conventionnel ou contractuel alors que la loi du 27 décembre 1974 a étendu à l'ensemble des salariés du régime agricole la semaine de quarante heures. Cette situation contraint certains membres du personnel à effectuer jusqu'à 350 heures de travail par mois, au mépris des conditions de sécurité. Estimant que l'absence de norme légale sur un point aussi fondamental que la durée hebdomadaire du travail représente une anomalie dans les principes acquis de notre droit du travail, il lui demande s'il compte proposer, par voie législative ou réglementaire, un texte comblant cette lacune.

Postes et télécommunications (timbres).

21557. — 24 octobre 1979. — **M. Alain Richard** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** s'il serait possible de revoir la réglementation des bureaux premier jour, à l'occasion de l'émission d'un nouveau timbre. En effet, lorsqu'un timbre représente une œuvre d'art, le bureau premier jour est installé dans la localité où l'œuvre représentée est conservée. L'intérêt serait bien plus grand pour les philatélistes et les amateurs d'art que ce bureau soit ouvert dans la commune où l'œuvre a été créée car, bien souvent, l'œuvre est conservée dans l'un des musées de Paris, ce qui ne facilite pas par conséquent la décentralisation de la diffusion artistique. Ainsi la commune d'Auvers-sur-Oise où a été peint le célèbre tableau de Van Gogh « l'Eglise d'Auvers » pourrait accueillir un bureau premier jour les 27 et 28 octobre 1979, à l'occasion d'un timbre la représentant. La meilleure mesure à prendre serait peut être d'ouvrir deux bureaux premier jour : l'un dans la localité de création, l'autre dans la localité de conservation de l'œuvre.

Enseignement (Val-d'Oise).

21558. — 24 octobre 1979. — **M. Alain Richard** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre pour répondre aux besoins impérieux qui se sont mis en évidence lors de la dernière rentrée scolaire. Compte tenu de l'accroissement démographique dû à l'extension de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et à la décentralisation de la population parisienne ou de très proche banlieue ; compte tenu des problèmes précis soulevés par les enseignants d'Eragny-sur-Oise dans une lettre qu'ils ont fait parvenir à M. le ministre le 18 septembre dernier ; compte tenu des résultats de l'enquête menée par l'inspecteur départemental dans sa circonscription qui montre qu'un fort pourcentage des enfants scolarisés pour la première fois en ville nouvelle viennent de communes extérieures au Val-d'Oise ; compte tenu du fait que de nombreux logements seront livrables en cours d'année et représenteront un accroissement de 20 p. 100 de la population actuelle à Eragny-sur-Oise ; il lui demande : quels sont les résultats de l'étude qui a dû être faite par les services ; quelles solutions sont envisagées pour que la situation scolaire et pédagogique encore difficile, voire inadmissible, dans certains établissements s'améliore dans les prochains mois et permette l'accueil des nouveaux élèves attendus.

Enseignement (personnel : agents de service).

21559. — 24 octobre 1979. — **M. Joseph Vidal** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les suppressions de poste d'agents qui sont effectuées dans les établissements scolaires et qui conduisent généralement à aggraver les conditions de travail. De plus, les agents de service, en effectuant un service hebdomadaire de 44 h 30 réalisent le plus grand nombre d'heures de travail de toute la fonction publique. En raison de cette situation, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour procéder à une amélioration des conditions de travail et à une réduction d'horaire des agents de service des établissements scolaires.

Enseignement (personnel : agents de service).

21560. — 24 octobre 1979. — **M. Joseph Vidal** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le déroulement de carrière des agents de service et sur les modalités de classement. Le 20 mai 1978, il avait déjà appelé l'attention de M. le ministre sur les disparités qui existaient entre les maîtres ouvriers classés au groupe 6 et les agents chefs classés aux groupes 4 et 5. Dans sa réponse du 19 octobre 1973, M. le ministre de l'éducation annonçait qu'« un projet de décret a été établi, portant réforme de l'actuel statut des personnels de service (fixé par le décret n° 65-923 du 2 novembre 1965) et qui tend notamment à permettre aux agents chefs d'accéder au corps des contremaîtres (groupe 6) ». En conséquence, il lui demande : d'une part, les raisons pour lesquelles cette réforme n'est pas encore appliquée ; d'autre part, s'il ne serait pas possible de regrouper les catégories des agents chefs des groupes 4 et 5 en un seul groupe 5, puisqu'ils remplissent exactement les mêmes fonctions et qu'ils ont les mêmes responsabilités.

Handicapés (myopathes).

21561. — 24 octobre 1979. — **M. Jean-Pierre Bechter** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les préoccupations qui lui ont été exposées par une organisation regroupant les myopathes. Celles-ci concernent en particulier les mesures à prendre en matière de dépistage, de prévention et de recherche. Il apparaît indispensable que la recherche médicale sur la myopathie dispose des moyens qui avaient été prévus en ce domaine aux V[e] et VI[e] Plans et promis par plusieurs ministres de la santé. Les espoirs des équipes de recherche qui se consacrent à l'étude exclusive de la myopathie reposent en particulier sur l'ouverture de l'unité de recherche sur la myopathie à Meaux, édifiée par la Croix-Rouge française et l'I. N. S. E. R. M. La construction est en cours

ainsi que les pourparlers avec l'I. N. S. E. R. M. concernant son fonctionnement. Dès la création de cette unité de recherche, il apparaît indispensable que des chercheurs supplémentaires puissent se joindre à l'actuelle équipe. En matière de traitement, la kinésithérapie est pour l'instant seule capable de ralentir l'évolution de cette maladie. Ce traitement demande une attention et des soins particuliers qui justifient une cotation des actes de l'ordre d'au moins A. M. M. 8. Actuellement, la cotation inscrite à la nomenclature est d'A. M. M. 5, ce qui est nettement insuffisant. Depuis 1972, la réévaluation de ces actes est à l'étude, mais aucune décision n'a encore été prise. Enfin, dans la forme la plus grave, la myopathie fait du myopathe un grand handicapé qui ne peut plus assurer aucun travail et a besoin de l'aide constante d'une tierce personne à la fois de nuit et de jour. Il est indispensable qu'il bénéficie de ressources suffisantes pour ne pas être pour sa famille une charge à la fois physique et financière. C'est pourquoi le principe selon lequel les allocations qui sont accordées le sont sur justifications des dépenses engagées est regrettable. En effet, ceux qui ne disposent pas de revenus ne peuvent pas engager de dépenses. D'autre part, il n'est pas suffisamment tenu compte du caractère particulier de l'aide aux handicapés. Les services hors des heures normales de travail ou les services à caractère amical peuvent avoir pour effet une impossibilité de déclaration à la sécurité sociale. Lorsque l'aide est apportée par un proche parent non rémunéré, celui-ci perd le bénéfice d'une autre activité et la couverture sociale qui peut lui être attachée. Enfin, la faiblesse des allocations et les conditions restrictives d'attribution n'incitent personne à assumer ce rôle de tierce personne. Par exemple, en ce qui concerne les mineurs, l'allocation d'un montant de 400 francs ne constitue pas une indemnisation décente. En outre, l'évolution des allocations ne suit pas celle du coût de la vie et elles ne sont pas accordées aux familles dont les enfants sont accueillis dans la journée par un établissement spécialisé pris en charge par la sécurité sociale. Enfin, les tarifs des compléments de première et deuxième catégories ne permettent pas de moduler les aides selon les besoins réels. En ce qui concerne les adultes, l'allocation ne permet pas non plus de rémunérer de manière satisfaisante la tierce personne et la suppression de fait des allocations lorsque le conjoint exerçant le rôle de tierce personne a des revenus personnels est pénalisante. Il est indispensable que la fonction de tierce personne soit reconnue comme un métier, quelle que soit la personne qui l'exerce, mère, épouse..., celui ou celle qui l'exerce devrait être normalement rémunéré et bénéficier de la totalité de la législation sociale. La rémunération devrait être fixée au tarif de la convention professionnelle des travailleurs de ce secteur. La mère et l'épouse doivent pouvoir choisir leur activité, le foyer où vit un handicapé ne doit pas être pénalisé par rapport aux autres foyers. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître sa position en ce qui concerne les trois problèmes sur lesquels il vient d'appeler son attention : le dépistage, la prévention et la recherche, le traitement, la tierce personne.

Produits pharmaceutiques (prix).

21562. — 24 octobre 1979. — La réponse faite à sa question écrite n° 15134, publiée au *Journal officiel* du 14 juillet 1979 ne constituant, en fait, qu'une réponse d'attente, **M. Pierre-Bernard Cousté** demande à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** de bien vouloir lui retracer l'évolution des prix des produits pharmaceutiques au cours des cinq dernières années. Peut-il rapprocher cette évolution de celle des principaux pays de la Communauté européenne. Il souhaiterait savoir s'il est exact que, dans l'ensemble les prix des produits pharmaceutiques sont nettement inférieurs aux prix pratiqués en Allemagne ou en Grande-Bretagne et se situent à 40 p. 100 au moins en dessous. Il lui demande quelle politique il entend suivre à l'égard des industries pharmaceutiques ; celles-ci, du fait du blocage des prix, voient leurs marges d'autofinancement consacrées à la recherche et à leur développement diminuer considérablement. Peut-il indiquer si le Gouvernement entend, au moins progressivement, libérer les prix des produits pharmaceutiques, et quand. Sans attendre la liberté des prix, il lui rappelle que le Gouvernement n'a accordé, en 1978, pour les produits pharmaceutiques de plus de deux ans, qu'une hausse conjoncturelle de 2,5 et 2 p. 100 en avril et en septembre 1978 et, pour 1979, que 3 p. 100 au 1er juillet, ce qui, comparé à une inflation de l'ordre de 10 p. 100, est manifestement insuffisant. Il demande en conséquence si, comme envisagé, une hausse conjoncturelle immédiate doit intervenir, et pour quel montant.

Communautés européennes (législation communautaire et législations internes).

21563. — 24 octobre 1979. — **M. Michel Debré** signale à **M. le Premier ministre** que certains arrêtés ministériels (le dernier en date est du 3 octobre 1979, signé partie par des ministres, partie par des fonctionnaires portent la mention suivante : « Si une directive adoptée par le conseil des ministres des Communautés européennes comprend des dispositions incompatibles avec celles du présent arrêté, ce dernier sera modifié en conséquence », lui fait observer : 1° qu'aucun des grands pays de la Communauté (Grande-Bretagne, Allemagne notamment) n'adopte pareil procédé juridique ; 2° que les directives du conseil peuvent poser de sérieux problèmes d'adaptation et d'application et qu'il n'est pas convenable, pour les intérêts français, de se rallier à l'avance ; 3° que selon l'esprit et les principes de la Constitution, il n'y a pas de dispositions supérieures à celles qu'édicte le droit français et que toute disposition d'une autorité internationale ne vaut que si elle est expressément reprise par une autorité française ; 4° qu'enfin, du point de vue politique et moral, cet abaissement du Gouvernement est à la fois regrettable et condamnable. Il lui demande en conséquence quelles mesures il entend prendre pour corriger des errements qui paraissent contraires à l'intérêt bien compris de l'Etat.

Professions et activités sociales (aides ménagères).

21564. — 24 octobre 1979. — **M. Jean-Pierre Delalande** expose à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que, par décision de la caisse primaire centrale d'assurance maladie de la région parisienne, les retraités de la fonction publique, ouvriers de l'Etat, collectivités locales, secteurs nationalisés vivant en Ile-de-France, n'ont plus droit depuis fin mai 1979 aux services de l'aide ménagère à domicile. Cette décision, qui lèse environ un millier de retraités (350 pour la seule ville de Paris), est motivée, paraît-il, par l'insuffisance de la dotation d'action sanitaire et sociale. Depuis la mise en œuvre de cette mesure, les associations assurant cette action ont, dans l'ensemble, maintenu leurs services auprès des retraités concernés, dont la moyenne d'âge est de quatre-vingt-deux ans et dont la plupart sont de grands handicapés ne disposant que de faibles ressources. Toutefois, ces associations ne peuvent plus, sans l'aide de financement nécessaire, poursuivre leur intervention auprès de ces personnes sans risquer de compromettre jusqu'à l'existence de l'ensemble des 160 associations de la région parisienne (Seine-et-Marne exclue). Les solutions qui sont envisagées dans le cadre de l'aide sociale facultative ne peuvent être que des palliatifs, n'apportant pas de règlement au problème de fond et enfermant les fonctionnaires retraités dans un système d'assistance. Sans soulever la question de la détermination de l'organisme devant assurer le financement de l'aide ménagère à cette catégorie de personnes âgées, il s'étonne de constater que les fonctionnaires n'ont pas droit, contrairement aux retraités du régime général, à l'aide ménagère, sauf s'ils relèvent de l'aide sociale comme tout Français reconnu économiquement faible. Il lui demande en conséquence que les déclarations faites en matière d'aide ménagère dans le cadre du maintien à domicile entrent dans les faits et que cette action soit rendue possible pour tous, en prévoyant à cet effet les crédits nécessaires.

Sécurité sociale (caisses : personnel).

21565. — 24 octobre 1979. — **M. André Durr** rappelle à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que M. Burckel avait posé une question écrite à son prédécesseur afin d'appeler son attention sur une augmentation des rémunérations des agents enquêteurs de la sécurité sociale. En réponse à cette question écrite n° 41144 (*Journal officiel*, débats A. N. n° 112 du 3 décembre 1977, p. 8272), il était dit que le relèvement du montant des émoluments alloués aux greffiers et aux agents assermentés qui procèdent à l'enquête prévue à l'article L. 474 du code de la sécurité sociale allait faire l'objet d'une revalorisation. Effectivement, celle-ci est intervenue et les frais d'enquête ont été augmentés de 33,68 p. 100 et portés de 31 francs à 41,50 francs à compter du 1er mai 1978. Il était dit en outre dans la réponse précitée que « par ailleurs le ministre de la santé et de la sécurité sociale ne perd pas de vue le problème de l'institution d'une revalorisation plus régulière qu'il étudie en liaison avec ses collègues intéressés ». La promesse ainsi rappelée n'a pas été tenue depuis l'intervention de l'arrêté précité qui a pris effet au 1er mai 1978 et ceci bien que l'augmentation du coût de la vie soit de l'ordre de 10 p. 100 par an. Toutes les rémunérations des administrations et des entreprises publiques ou privées ont été réajustées en conséquence. C'est pourquoi il lui demande que soit tenu l'engagement pris dans la réponse précitée et que les frais d'enquête soient revalorisés tous les ans à une date précise.

Protection civile (organisation et moyens).

21566. — 24 octobre 1979. — **M. André Durr** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** que lors de la pose de la première pierre de l'école nationale supérieure des sapeurs-pompiers M. le Président de la République avait rappelé que la sécurité quotidienne était une grande aspiration et un grand objectif national. Or, les grands feux de l'été et nombre de sinistres industriels ou urbains

ont montré que les sapeurs-pompiers ne disposaient pas des moyens nécessaires pour faire face à des situations sérieuses. Néanmoins, il devient courant dans nombre de départements d'entendre affirmer que ce service coûte trop cher, que les corps seraient suréquipés et les effectifs engagés pléthoriques. Aussi, lui demande-t-il si de telles déclarations relèvent d'une volonté délibérée ou d'initiatives personnelles et dans quelles mesures il se propose d'étudier les moyens de parvenir à l'équipement qui permettrait des interventions plus efficaces, d'où résulteraient des dommages humains et matériels plus réduits.

Produits agricoles et alimentaires (aliments du bétail).

21567. — 24 octobre 1979. — **M. Henri de Gastines** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** qu'il a attiré fréquemment l'attention des ministres de l'agriculture qui se sont succédé sur le problème de l'approvisionnement de la France en protéines d'origine végétale nécessaires à l'alimentation animale. Les réponses qui lui ont été faites ont toujours été décevantes. En septembre dernier même, selon une information de presse, M. le ministre de l'agriculture se serait interrogé sur l'intérêt de développer nos ressources en protéines, compte tenu de ce que le coût des importations de celles-ci n'avait guère varié depuis 1974. En regard de cette indifférence, on peut citer la position contraire prise par les Danois qui doublent d'une année sur l'autre les surfaces consacrées à la culture du colza afin de se soustraire aux contraintes de l'importation de protéines nécessaires à l'alimentation animale Des mesures analogues prises en France économiseraient évidemment des devises et nous rendraient plus indépendants économiquement, mais ouvriraient aussi à nos agriculteurs une perspective de débouchés intéressants. Les surfaces ainsi utilisées diminueraient d'autant celles jusqu'ici consacrées à des productions classiques pléthoriques. On peut faire observer par ailleurs que les conditions climatiques françaises pour la production des oléagineux sont *a priori* aussi favorables que celles du Danemark. Il lui demande quelle politique il entend mener en ce qui concerne le problème qu'il vient de lui soumettre.

Constructions aéronautiques (emploi et activité).

21568. — 24 octobre 1979. — **M. Didier Julia** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur la profonde inquiétude de l'ensemble des personnels de la S. N. E. C. M. A. à propos du choix des moteurs des appareils A 310 d'Air France et de la décision prétée au Gouvernement d'autoriser la compagnie aérienne nationale à commander des moteurs Pratt et Whitney. Air France a joué un rôle d'entraînement dans le lancement et le succès du programme Airbus, puisqu'elle a été la première compagnie à commander des Airbus avec le moteur CF 6.50 de General Electric, que la S. N. E. C. M. A. réalise dans la proportion de 27 p. 100 (fabrication et montage). Alors que l'Airbus BE/B 4 a été présenté pendant plusieurs années avec le seul moteur CF 6.50, l'A. 310 est offert dès l'origine avec : le moteur Pratt et Whitney JT 9 D-7 R ; le CF 6.80 de General Electric, avec une participation de la S. N. E. C. M. A. comparable à celle du CF 6.50, et bientôt le RB 211 de Rolls-Royce. Selon des informations parues dans la presse, Pratt et Whitney offrirait des conditions avantageuses à Air France et promettrait 30 p. 100 de compensations industrielles (sous-traitance) à l'industrie française. Or, ces compensations présentent un caractère aléatoire, comme le prouve la non-réalisation des contreparties américaines promises aux industries hollandaises et belges pour les achats du F 16. En outre, elles soulèvent de nombreuses questions industrielles (qualité et variété des pièces non définies — outillage à créer et à amortir — concurrence directe apportée par l'industrie française au CFM 56 par la fabrication des pièces du JT 8 D). Il apparaît bien en fait qu'à travers cette opération, Pratt et Whitney espère récupérer une part du marché conquis par General Electric - S. N. E. C. M. A. sur l'Airbus et porter un coup fatal à la S. N. E. C. M. A., nouveau motoriste civil. La décision gouvernementale envisagée mettrait en cause la crédibilité et la commercialisation du moteur CFM 56, ainsi que celle de la S. N. E. C. M. A. comme constructeur international de moteurs civils. Les conséquences seraient très graves pour la S. N. E. C. M. A. car si elle a un accord pour la fabrication et le montage des CF 6.50 et des CF 6.80 destinés aux Airbus A. 300/A. 310, elle est aussi présente sur le CF 6.32, mais surtout elle est associée avec General Electric à 50 p. 100 sur le CFM 56. Sur ces deux derniers programmes, la S. N. E. C. M. A. a une part d'étude, de développement et de production qui lui est garantie. Une décision gouvernementale favorable au choix des moteurs Pratt et Whitney aboutirait à un monopole de cette société américaine, annulant les avantages accordés dans l'immédiat à Air France. Elle pourrait, surtout à terme, conduire la S. N. E. C. M. A. et l'ensemble de l'industrie aéronautique française au rôle de sous-traitant, ce qui entraînerait inévitablement la fin de son indépendance. Il lui demande en conséquence que la société Air France soit invitée à faire appel à la S. N. E. C. M. A. pour la fourniture des moteurs devant équiper ses appareils A 310

Départements et territoires d'outre-mer (aides ménagères).

21569. — 24 octobre 1979. — **M. José Moustache** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer)** que le décret n° 62-445 du 14 avril 1962 à énoncé le principe de l'application aux départements d'outre-mer de l'aide ménagère à domicile. Ce texte a toutefois prévu que c'est un arrêté interministériel qui doit fixer le taux horaire maximum par la prise en charge des services ménagers par les collectivités publiques. Le décret du 14 avril 1962 ne pouvant, plus de dix-sept ans après sa publication, recevoir d'application du fait de la non-parution de l'arrêté envisagé, il lui demande de lui préciser quand sera publié l'arrêté en cause.

Départements et territoires d'outre-mer (aides ménagères).

21570. — 24 octobre 1979. — **M. José Moustache** rappelle à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que le décret n° 62-445 du 14 avril 1962 a énoncé le principe de l'application aux départements d'outre-mer de l'aide ménagère à domicile. Ce texte a toutefois prévu que c'est un arrêté interministériel qui doit fixer le taux horaire maximum par la prise en charge des services ménagers par les collectivités publiques. Le décret du 14 avril 1962 ne pouvant, plus de dix-sept ans après sa publication, recevoir d'application du fait de la non-parution de l'arrêté envisagé, il lui demande de lui préciser quand sera publié l'arrêté en cause.

Plus-values (imposition) (législation).

21571. — 24 octobre 1979. — **M. Etienne Pinte** rappelle à **M. le ministre du budget** que l'article 10-IV de la loi n° 76-660 du 19 juillet 1976 portant imposition des plus-values stipule : « Lorsque l'indice moyen annuel des prix à la consommation aura varié de 10 p. 100 par rapport à celui de l'année d'entrée en vigueur de la présente loi, le Parlement sera saisi, à l'occasion du vote de la loi de finances, de propositions tendant à aménager en fonction de cette évolution les limites et abattements prévus aux articles 6 et 7 et au présent article... » Il appelle par ailleurs son attention sur le fait que, dans la notice n° 2049 *bis*, le coefficient des variations de l'année 1978 a été fixé à 1,10 par l'administration fiscale pour la détermination des plus-values immobilières à moyen ou long terme réalisées en 1978. Il apparaît donc qu'est ouverte l'obligation de mettre en œuvre les dispositions de l'article 10-IV rappelées ci-dessus, conduisant à la revision des limites et abattements figurant dans la loi du 19 juillet 1976, lesquels sont restés inchangés depuis le 1er janvier 1977, date d'entrée en vigueur de ladite loi. Il lui demande qu'une mesure intervienne à cet effet dans le cadre du projet de loi de finances pour 1980 dont la discussion va commencer prochainement.

Professions et activités sociales (aides ménagères).

21572. — 24 octobre 1979. — **M. Etienne Pinte** expose à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que, par décision de la caisse primaire centrale d'assurance maladie de la région parisienne, les retraités de la fonction publique, ouvriers de l'Etat, collectivités locales, secteurs nationalisés vivant en Ile-de-France n'ont plus droit depuis fin mai 1979 aux services de l'aide ménagère à domicile. Cette décision, qui lèse environ un millier de retraités (trois cent cinquante pour la seule ville de Paris) est motivée, paraît-il, par l'insuffisance de la dotation d'action sanitaire et sociale. Depuis la mise en œuvre de cette mesure, les associations assurant cette action ont, dans l'ensemble, maintenu leurs services auprès des retraités concernés, dont la moyenne d'âge est de quatre-vingt-deux ans et dont la plupart sont de grands handicapés ne disposant que de faibles ressources. Toutefois, ces associations ne peuvent plus, sans le financement nécessaire, poursuivre leur intervention auprès de ces personnes sans risquer de compromettre jusqu'à l'existence de l'ensemble des cent soixante associations de la région parisienne (Seine-et-Marne exclue). Les solutions qui sont envisagées dans le cadre de l'aide sociale facultative ne peuvent être que des palliatifs, n'apportant pas de règlement au problème de fond et enfermant les fonctionnaires retraités dans un système d'assistance. Sans soulever la question de la détermination de l'organisme devant assurer le financement de l'aide ménagère à cette catégorie de personnes âgées, il s'étonne de constater que les fonctionnaires retraités n'ont pas droit, contrairement aux retraités du régime général, à l'aide ménagère, sauf s'ils relèvent de l'aide sociale comme tout Français reconnu économiquement faible. Il lui demande, en conséquence, que les déclarations faites en matière d'aide ménagère dans le cadre du maintien à domicile entrent dans les faits et que cette action soit rendue possible pour tous, donc également pour les retraités de la fonction publique, en prévoyant à cet effet les crédits nécessaires.

Impôt sur le revenu (bénéfices non commerciaux).

21573. — 24 octobre 1979. — **M. Antoine Rufenacht** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur le régime fiscal des rémunérations versées aux médecins membres des commissions du permis de conduire. D'après les renseignements qui lui ont été donnés, il semble que, devant les incertitudes existantes ces dernières années, certains médecins aient déclaré ces rémunérations à l'impôt sur le revenu dans la catégorie des traitements et salaires, d'autres dans la catégorie des bénéfices non commerciaux. Rencontrant les mêmes difficultés, les services fiscaux ont, pour leur part, été conduits, tantôt à accepter les interprétations différentes, tantôt à exiger une déclaration dans la catégorie du B. N. C. Une instruction ministérielle publiée en 1977 met fin à cette situation en précisant que les sommes en cause seront imposées dans la catégorie des bénéfices non commerciaux à compter du 1er janvier 1979. Cependant, cette instruction précise aussi que les impositions établies avant cette date selon les règles applicables aux traitements et salaires ne seront pas remises en cause mais que celles déjà assurées conformément à la présente doctrine ne sauraient faire l'objet de dégrèvements. Cette décision paraissant de nature à sanctionner les médecins qui ont déclaré ces rémunérations dans la catégorie des B. N. C. et respecté les instructions de certains directeurs des services fiscaux, il lui demande s'il ne peut être envisagé de faire bénéficier ceux-ci de dégrèvements. A son avis, une telle décision irait dans le sens d'une plus grande équité fiscale et pourrait éviter aussi d'inévitables réclamations devant le tribunal administratif.

Entreprises (création).

21574. — 24 octobre 1979. — **M. Xavier Hunault** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur les dispositions du décret n° 77-850 du 27 juillet 1977 concernant la prime régionale à la création d'entreprises industrielles. Il lui demande de bien vouloir envisager de compléter les dispositions de ce décret par la notion de création d'unités industrielles, les entreprises n'étant pas toujours désireuses de mettre en place de nouvelles structures juridiques à cette occasion, rejoignant par-là l'intérêt des collectivités locales de traiter directement avec les sociétés promoteurs des projets.

Plus-values (imposition) (immeubles et activités professionnelles).

21575. — 24 octobre 1979. — **M. Jean-Pierre Abelin** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur sa question écrite n° 13053 publiée au *Journal officiel* (Débats A. N., du 3 mars 1979), dont il lui rappelle ci-après les termes : « M. Jean-Pierre Abelin expose à **M. le ministre du budget** les faits suivants : deux époux, mariés sans contrat, acquièrent en 1949, pour le compte de leur communauté, un fonds de commerce qu'ils exploitent, à titre personnel, jusqu'en 1968, date du décès du mari qui laisse, d'une part, sa veuve, commune en biens meubles et acquêts, et donataire en usufruit, donation à l'exécution de laquelle les enfants ont consenti, et, d'autre part, pour seuls héritiers, ses trois enfants issus de son union avec sa épouse survivante. Le fonds de commerce est exploité directement par la veuve jusqu'au 31 décembre 1969 sous le bénéfice de l'application de l'article 41 du code général des impôts. Le 1er janvier 1970, la veuve constitue, avec ses trois enfants, une société à responsabilité limitée qui prend en location-gérance le fonds de commerce comprenant les éléments incorporels et le matériel d'exploitation, et, à titre d'accessoire à ce contrat de location-gérance, la société prend à bail pour la même durée tous les immeubles ayant le caractère d'immeubles commerciaux, appartenant indivisément à la veuve et à ses trois enfants. La veuve, bailleresse du fonds de commerce, est imposée sous le régime du forfait de 1970 à 1977 et a opté au 1er janvier 1978 pour le nouveau régime du réel simplifié. La veuve envisage de faire une donation à ses enfants de ses droits indivis tant en toute propriété qu'en usufruit, dans le fonds de commerce et dans les immeubles, à charge par les donataires de réunir, aux droits indivis donnés, ceux leur appartenant pour les avoir recueillis dans la succession de leur père, et de procéder ensuite au partage du tout. Aux termes de cet acte, il serait attribué : aux deux fils actuellement associés et salariés de la S. A. R. L. le fonds de commerce et l'un des immeubles commerciaux ; à la fille, associée de la S. A. R. L. mais sans participer à l'exploitation, un autre immeuble commercial. La bailleresse ne remplit pas les trois conditions pour lui permettre d'être exonérée des plus-values (cette location ne constitue pas son activité principale). Compte tenu de ces éléments, il lui demande de bien vouloir fournir les renseignements suivants : 1° est-ce que la plus-value sur les éléments incorporels du fonds de commerce sera calculée selon le régime applicable à la vente des meubles (d'où exonération du fait que ce fonds de commerce a été acquis depuis plus de vingt ans, étant précisé que l'application de l'article 41 du code général des impôts permet d'ajouter à la durée d'exploitation par la veuve le temps d'exploitation du mari prédécédé) ; 2° pour calculer la plus-value provenant des immeubles selon le régime applicable aux particuliers, est-ce que le prix de revient à prendre en considération est le prix d'achat de l'immeuble ou sa valeur nette comptable (déduction faite des amortissements pratiqués depuis son acquisition). Dans ce dernier cas, de quelle façon la plus-value doit-elle être calculée ; 3° est-ce que les deux fils qui continueront à exploiter le fonds de commerce pourraient bénéficier de l'application de l'article 41 du code général des impôts sur les éléments leur revenant. Il lui demande de bien vouloir donner une réponse à cette question dans les meilleurs délais possibles.

Adoption (frais d'adoption).

21576. — 24 octobre 1979. — **M. Edmond Alphandery** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les problèmes que rencontrent les familles qui cherchent à adopter un enfant. Il lui signale que le coût des démarches à entreprendre est une discrimination à l'encontre des familles les plus démunies financièrement. C'est ainsi, en particulier, que la visite par un psychiatre qui est obligatoire et qui n'est pas remboursée par la sécurité sociale, étant donné qu'il s'agit de médecine préventive, coûte environ 100 francs. Il lui demande si, étant donné que cette consultation d'un psychiatre ainsi que celle d'un médecin de médecine générale sont des formalités obligatoires, il ne serait pas possible d'en prévoir le remboursement par les services de l'action sociale qui imposent ces formalités.

Taxe sur la valeur ajoutée (champ d'application).

21577. — 24 octobre 1979. — **M. Hubert Bassot** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur les difficultés que rencontrent une vingtaine de petites écoles d'aviation légère et scolaire par suite de l'application des dispositions de la loi de finances rectificative n° 78-1240 du 29 décembre 1978 qui les assujettissent obligatoirement à la T. V. A. Cet assujettissement à la T. V. A. au taux de 17,6 p. 100 des quelques écoles de ce type, fonctionnant conjointement avec une association loi 1901, ne peut qu'entraîner la récession des leçons particulières dispensées. D'après l'indication donnée dans l'instruction administrative du 31 mai 1979, 3 A-5-79, qui apporte des précisions sur la portée de l'exonération de T. V. A. prévue par l'article 261-4-4° du code général des impôts en matière d'enseignement, les cours ou leçons dispensés à un ou plusieurs élèves sont exonérés de la T. V. A. même si un enseignant dispose, en qualité de propriétaire ou de locataire, d'un local aménagé à cet effet, dans la mesure où il exerce son activité sans l'aide d'aucun salarié. Il lui demande si, pour éviter la fermeture de ces quelque vingt clubs d'aviation légère et scolaire qui fonctionnent en France, il ne serait pas possible d'étendre l'exonération de la T. V. A. prévue pour les associations loi 1901 aux particuliers qui exercent une activité d'enseignant dans ces clubs.

Enseignement secondaire (personnel : auxiliaires).

21578. — 24 octobre 1979. — **M. Sébastien Couepel** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des maîtres auxiliaires qui ne font l'objet d'aucune inspection alors que celle-ci est nécessaire pour leur permettre d'être titularisés. Les intéressés ne peuvent, d'autre part, espérer être titularisés à l'ancienneté du fait que, bien souvent, ils ont un nombre d'heures de cours insuffisant. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre les mesures nécessaires pour améliorer cette situation.

Banques et établissements financiers (crédit maritime).

21579. — 24 octobre 1979. — **M. Sébastien Couepel** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les difficultés que rencontrent les marins pêcheurs désireux de réaliser des emprunts auprès de la caisse régionale de crédit maritime. Il apparaît, en effet, que les taux pratiqués (11 p. 100 pour l'achat d'un moteur) sont devenus aussi élevés que dans n'importe quelle autre banque (11,5 p. 100 C. M. B.). Cette situation proviendrait d'une insuffisance de la dotation F. D. E. S. de la caisse régionale. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre toutes mesures utiles pour remédier à cette situation, à la veille de campagnes de pêches difficiles, et pour permettre au crédit maritime de conserver son rôle privilégié auprès des marins pêcheurs.

Enseignement secondaire (personnel : auxiliaires).

21580. — 24 octobre 1979. — **M. Sébastien Couepel** expose à **M. le ministre de l'éducation** le cas d'un maître auxiliaire âgé de cinquante-six ans qui enseigne à temps complet dans le même établissement depuis seize ans et qui vient d'être nommé à un poste à mi-temps dans un établissement situé à 40 kilomètres de son domicile, celui-ci étant situé près du lieu de travail antérieur.

Il lui demande s'il n'estime pas qu'il conviendrait de prendre toutes dispositions utiles afin d'assimiler à des titulaires les maîtres auxiliaires âgés qui ont enseigné dans le même établissement pendant une longue période.

Transports routiers (licences).

21581. — 24 octobre 1979. — **M. Sébastien Couepel** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur la situation des transporteurs publics et loueurs de véhicules industriels qui, régulièrement inscrits aux registres départementaux par leur C. T. D. T., ont librement accès pour leur activité à toutes les zones courtes de leur département (décret du 2 mars 1979). Or cette possibilité se trouve largement annihilée en régime de location par l'application d'un texte en matière de taxe à l'essieu qui n'a plus lieu d'être, allant à l'encontre de la politique de libéralisation du ministère. En effet les services des douanes obligent ces transporteurs, pour obtenir la délivrance d'un T.V.R.1 sous le régime de la location, à choisir une seule zone courte, contrairement à ce qui se pratique en transport public où le T. V. R. 1 reprend toutes les zones courtes auxquelles peut prétendre le déclarant. Ainsi, il semble que ce qui leur est accordé par la coordination leur est retiré par la direction des douanes s'appuyant, elle, sur un texte antérieur à celui décrétant le libre accès à plusieurs zones courtes. Une contradiction n'existe-t-elle pas. Il demande donc comment ce différend peut être réglé.

Etablissements d'hospitalisation, de soins et de cure (personnel : infirmières).

21582. — 24 octobre 1979. — **M. Sébastien Couepel** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la situation des infirmières qui, exerçant dans les hôpitaux psychiatriques, ne sont pas autorisées à concourir pour accéder aux postes qui sont offerts dans les hôpitaux publics où il existe un service spécialisé. Il lui demande dans quelle mesure il envisage de mettre fin à cette discrimination.

Impôt sur les sociétés (détermination du bénéfice imposable).

21583. — 24 octobre 1979. — **M. Charles Deprez** demande à **M. le ministre du budget** de lui préciser si : 1° une société anonyme peut, en application de l'article 217 de la loi du 24 juillet 1966, acquérir à l'un de ses actionnaires l'intégralité des actions qu'il détient, représentant 40 p. 100 du capital social, et ce, en vue de les annuler, étant précisé que la valeur d'achat de ces actions est supérieure à leur valeur nominale augmentée de la quote-part des réserves constituées depuis la création de la société ; 2° dans le cas d'une réponse positive au paragraphe précédent, si cette société anonyme serait redevable de l'impôt sur les sociétés sur la différence entre le prix de rachat payé à l'actionnaire et la valeur nominale augmentée de la quote-part des réserves, étant précisé que la société a une existence d'une durée inférieure à cinq années.

Taxe sur la valeur ajoutée (déductions).

21584. — 24 octobre 1979. — **M. Charles Ehrmann** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation des entreprises dont les déclarations de chiffres d'affaires ont fait apparaître des crédits de taxe déductible en 1971 et qui se voient ainsi opposer, lors de la cessation de leur activité, la règle du crédit de référence en matière de remboursement de crédit de taxe déductible non imputable. En application de l'article 242-0G de l'annexe II au code général des impôts, lorsqu'un assujetti cesse son activité, le crédit de taxe déductible dont il dispose peut faire l'objet d'un remboursement pour son montant total. Toutefois, pour les assujettis visés à l'article 242-0B, c'est-à-dire ceux qui avaient un crédit de taxe déductible en 1971, le remboursement ne peut porter que sur la fraction excédant le crédit de référence défini audit article 242-0B. Ces restrictions au droit à déduction ont été introduites pour limiter les effets budgétaires de la suppression de la règle du butoir. Revêtant une portée générale, aucune disposition législative ou réglementaire ne permet d'y faire exception. Elles n'ont d'ailleurs fait l'objet d'aucune dérogation de caractère sectoriel ou individuel. Cependant, le Gouvernement a constamment déclaré son intention de supprimer progressivement cette limitation. Il lui demande dans quel délai il envisage de prendre des mesures en ce sens.

Pétrole et produits raffinés (commerce de détail).

21585. — 24 octobre 1979. — **M. Emmanuel Hamel** rappelle à **M. le ministre du travail et de la participation** la question qu'il lui posait le 14 juillet 1979 pour attirer son attention sur les gérants libres des stations-service menacés de licenciement par une filiale française d'une société pétrolière américaine pour avoir demandé l'application de la loi du 21 mars 1941 (article 781-1 du code du travail). La réponse tardant à cette question, il lui demande à nouveau par quels moyens il va mettre un terme à ces procédures de licenciement et obtenir le retrait de ces menaces d'expulsions à l'encontre de locataires gérants de station-service de distribution d'essence suscitant la colère de trusts internationaux pour avoir demandé que leur soit appliquée une loi française et notamment de l'article 781-1 du code du travail.

Professions et activités sociales (aides ménagères).

21586. — 24 octobre 1979. — **M. Georges Mesmin** expose à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que la caisse primaire d'assurance maladie de la région parisienne (direction des services spéciaux) a interrompu depuis le mois de juin dernier le remboursement de l'aide ménagère dispensée par des associations de soins et services aux retraités de la fonction publique et aux anciens agents des collectivités locales. Une telle mesure cause un grave préjudice à ces retraités qui se trouvent ainsi désavantagés par rapport aux retraités du secteur privé. Il est permis, d'autre part, de s'interroger sur la rentabilité d'une telle décision, étant donné que, dans la plupart des cas, les personnes intéressées ne peuvent se passer d'une aide et qu'elles devront être hospitalisées, ce qui aura pour effet de multiplier par dix les dépenses à la charge des collectivités, le prix de journée dans les maisons de cure médicale étant environ dix fois plus élevé que la somme moyenne dépensée par jour et par bénéficiaire pour le remboursement des frais d'aide à domicile. Il lui demande quelles raisons ont motivé une telle décision et s'il n'estime pas qu'il conviendrait de revoir ce problème.

Politique extérieure (exploitation des ressources de l'hémisphère sud).

21587. — 24 octobre 1979. — **M. Georges Mesmin** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelle est la position de la France au sujet de la convention pour l'exploitation des ressources de l'hémisphère sud, qui est actuellement négociée par les pays membres du traité de l'Atlantique. Ce projet de convention est l'objet de critiques très vives d'un grand nombre d'associations de protection de la nature et de l'environnement ainsi que de certains pays, notamment la Nouvelle-Zélande, qui émettent d'importantes réserves à l'encontre de ce projet qui aurait pour effet de modifier les équilibres écologiques des océans de l'hémisphère Sud Antarctique, océan Indien, Pacifique Sud et Atlantique Sud), de l'Antarctique aux zones tropicales. Il demande si ces réserves ont été étudiées par les négociateurs français et quelles conclusions ils ont tiré de cette étude.

Environnement (protection : zones à protéger).

21588. — 24 octobre 1979. — **M. Arthur Paecht** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur les difficultés d'application de l'article L. 123-2 du code de l'urbanisme dans les régions viticoles. En effet, cet article de loi renvoyait à des décrets la définition de zones à protéger en raison de la qualité de leur paysage. Par un décret en date du 7 juillet 1977, article 5, l'article L. 123-5 a exclu des zones constituant ce paysage de qualité, « les parties de territoire présentant des intérêts pour le développement des exploitations agricoles ou forestières ». Il lui demande si le Gouvernement n'envisage pas de modifier cette réglementation.

Professions et activités sociales (aides familiales et aides ménagères).

21589. — 24 octobre 1979. — **M. Francisque Perrut** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les inégalités très grandes qui frappent encore les agriculteurs en matière d'aide sociale, et notamment pour l'aide familiale et l'aide ménagère à domicile. En effet, par suite de la distorsion entre le mode de financement de l'aide sociale en régime général de sécurité sociale et en régime agricole les familles et retraités des professions agricoles ne peuvent prétendre que rarement au bénéfice de l'aide à domicile, les caisses locales de mutualité agricole ayant de plus en plus de difficultés à faire face aux besoins. Il lui demande quelles mesures pourraient être prises pour assurer l'extension au régime agricole du système de prestations de services en vigueur dans le secteur familial du régime général, par lequel les caisses locales d'allocations familiales reçoivent chaque année du plan national une somme équivalente à près du tiers de leurs dépenses d'action sociale.

Professions et activités sociales (aides ménagères).

21590. — 24 octobre 1979. — **M. Michel Barnier** expose à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que son attention a été appelée par l'ensemble des organismes employeurs d'aide à domicile aux personnes âgées de la Savoie sur la situation ou se trouvent les différentes caisses de retraite et, notamment, la C. R. A. M. Rhônes-Alpes en ce qui concerne les prises en charge des heures d'aide ménagère pour les personnes âgées. En effet, depuis le mois de février 1979 tous les dossiers sont pratiquement bloqués et les organismes employeurs d'aide ménagère se sont vus contraints de se substituer aux caisses. Les organismes gestionnaires ne peuvent plus se permettre d'assurer un financement qui vient d'être interrompu par les caisses de retraite. Ce problème est extrêmement grave et de très nombreuses personnes âgées vont en supporter les conséquences infiniment regrettables. M. Michel Barnier demande à M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale les dispositions qu'il envisage de prendre pour rétablir une situation normale en ce domaine.

Handicapés (allocations).

21591. — 24 octobre 1979. — **M. Gérard Chasseguet** rappelle à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que les règles de cumul de l'allocation aux adultes handicapés avec une prestation pour aide constante d'une tierce personne sont différentes selon qu'une personne handicapée bénéficie de l'allocation compensatrice ou d'une majoration de pension de sécurité sociale pour aide constante d'une tierce personne. Dans le premier cas, le cumul de l'une et l'autre prestation est possible du fait qu'aux termes de l'article 16 du décret n° 77-1569 du 31 décembre 1977, l'allocation compensatrice prévue à l'article 39 de la loi d'orientation n'est pas comprise dans les ressources prises en compte pour l'appréciation des droits à l'allocation aux adultes handicapés. Par contre, dans le deuxième cas, le cumul n'est pas possible puisqu'aux termes de l'article 35-1 de la loi précitée, l'allocation aux adultes handicapés ne peut se cumuler avec un avantage d'invalidité que dans la limite du montant de cette allocation. Cette inégalité de traitement, malgré les raisons qui ont pu être avancées pour en nuancer la consultation, s'avère particulièrement préjudiciable aux handicapés bénéficiaires d'une majoration de leur pension d'invalidité. Aucune véritable justification ne pouvant être donnée au maintien de cette mesure, M. Gérard Chasseguet demande à M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale que les termes de la loi d'orientation du 30 juin 1975 fassent en conséquence l'objet d'un aménagement, permettant de ne pas comprendre, dans les ressources prises en compte pour l'ouverture au droit de l'allocation aux adultes handicapés la majoration de pension d'invalidité de la sécurité sociale perçue par le demandeur de cette allocation.

Pensions de retraite civiles et militaires (paiement mensuel).

21592. — 24 octobre 1979. — **M. Charles Miossec** s'étonne auprès de **M. le ministre du budget** de constater que la mesure d'extension du système de paiement mensuel des pensions de l'Etat à quatre nouvelles régions dont celle de Rennes, épargne curieusement la Paierie de Brest, contrairement aux assurances formelles qui avaient été données sur ce point par monsieur le ministre lui-même. Il lui demande donc quelles mesures il entend prendre pour renforcer éventuellement les moyens en effectifs et en matériels, notamment informatiques, afin que la mensualisation des pensions de l'Etat soit effective dans le département du Finistère comme dans les autres départements de la région dès l'année 1980.

Energie (politique énergétique).

21593. — 24 octobre 1979. — **M. Charles Miossec** expose à **M. le ministre de l'industrie** que les prévisions en besoins énergétiques pour la Bretagne et les Pays de Loire à l'horizon 1990 font apparaître, malgré la prise en compte des deux tranches-charbon supplémentaires à Cordemais, un grave déficit qui risque de compromettre l'essor économique de ces deux régions : production d'énergie électrique couvrant 72 p. 100 des besoins jusqu'en 1982 (besoins estimés à 3 642 mégawatts pour les deux régions), 78 p. 100 des besoins en 1984 (ceux-ci étant estimés à 4 443 mégawatts), 73 p. 100 des besoins en 1985 (ceux-ci estimés à 4 800 mégawatts), et 47 p. 100 seulement à l'horizon 1990 (besoins estimés à 7 000 mégawatts). Plus que jamais, par conséquent, il apparaît que l'apport nucléaire s'avère indispensable à la poursuite de notre développement, et ceux qui le nient encore font régresser le débat public, qui devrait à présent s'orienter, à l'exclusion de toute considération partisane, vers les problèmes liés à la maîtrise de la technique du nucléaire et aux conditions de sécurité. Mais tout aussi indispensable est la mise en œuvre des énergies nouvelles, pour les usages domestiques notamment, telles que les énergies solaire, géothermique et éolienne. Ainsi les nouveaux types d'aérogénérateurs, par exemple, autorisent beaucoup d'espoirs. En conséquence, il demande à M. le ministre de lui indiquer l'état actuel du projet de construction de la centrale nucléaire du Pellerin ainsi que les encouragements qu'il compte apporter à l'utilisation à une échelle plus importante des nouvelles sources d'énergie précitées.

Minerais (nodules polymétalliques).

21594. — 24 octobre 1979. — **M. Charles Miossec** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur l'exploitation dans les fonds marins, des gisements de nodules polymétalliques dont on peut extraire, notamment, du nickel, du cobalt et du cuivre. A la suite de la découverte au large des côtes de la Réunion, dans le périmètre des 200 milles marins, d'importants gisements de nodules à forte densité, il demande à M. le ministre de bien vouloir l'informer : des principaux gisements découverts à ce jour, avec indication de leur teneur en métaux, de leur densité et de leur profondeur moyenne ; des moyens mis en œuvre et des zones géographiques, dans lesquelles s'effectuent les recherches ; de l'état actuel des techniques d'extraction et de traitement ; des normes en vigueur concernant les gisements exploitables et des perspectives quant à la rentabilisation de l'exploitation de tels gisements.

Matières plastiques (vin).

21595. — 24 octobre 1979. — **M. Michel Noir** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la nocivité de l'emballage plastique utilisé pour le vin et ses dérivés. Le centre international de recherche sur le cancer de Lyon a fait appel à des spécialistes qui ont conclu sans équivoque au caractère cancérigène du chlorure de vinyl. M. Michel Noir souhaite connaître les intentions du ministre sur cette question et s'il est actuellement envisagé d'interdire par arrêté les emballages plastiques pour le transport des vins.

Police (police des frontières).

21596. — 24 octobre 1979. — **M. Raymond Forni** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'arrestation par la police des frontières jeudi 18 octobre, d'un citoyen français, secrétaire général d'une formation participant activement et pacifiquement à la vie politique de la République italienne, ainsi qu'à celle de l'assemblée parlementaire européenne, où il est représenté depuis le 10 mai dernier. Il lui rappelle que l'arrestation de cette personnalité politique venue en France pour traiter de problèmes concernant les libertés survient le jour même où le Gouvernement français extradait vers l'Italie M. Francesco Piperno, poursuivi par la justice de son pays pour un délit de nature incontestablement politique. Il lui demande les raisons pour lesquelles le Gouvernement français a pris la décision inopportune de procéder à cette arrestation.

Ameublement (Paris : emploi et activité).

21597. — 24 octobre 1979. — **M. Paul Quilès** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la situation de l'industrie du meuble et, particulièrement, à Paris, sur celle de l'entreprise Société nouvelle Gamma, située dans le 12e arrondissement et appartenant au groupe Jansen. Cette société a été, peu avant l'été, mise en liquidation, sans que ses quatre-vingt-trois travailleurs aient été prévenus. A leur retour de vacances, ils ont appris qu'ils étaient licenciés. Il semble qu'une restructuration totale de la branche soit en cours. Les ouvriers de Gamma en font les frais. D'autre part, on assiste, à Paris, depuis plusieurs années, à une désindustrialisation massive et à une fuite rapide des emplois productifs. Tout le monde s'accorde à reconnaître que ces phénomènes doivent être enrayés. Aussi, il lui demande de lui préciser : 1° quelle est la situation exacte de la branche industrielle de l'ameublement, de celle du groupe Jansen en particulier et quelles sont les solutions industrielles que le Gouvernement entend y apporter ; 2° ce qu'il entend faire pour maintenir, dans la capitale, les emplois productifs comme ceux des ouvriers hautement qualifiés de la Société nouvelle Gamma.

Chômage (indemnisation : bénéficiaires).

21598. — 24 octobre 1979. — **Mme Hélène Constans** rappelle à **M. le ministre du travail et de la participation** que les gens de maison ne sont pas affiliés à l'Assedic et ne touchent donc aucune aide lorsqu'ils se trouvent au chômage. Dans cette catégorie de travailleurs se trouvent beaucoup de femmes, souvent des femmes seules, qui sont placées dans des situations extrêmement difficiles, lorsqu'elles sont licenciées et sans travail. Elle lui demande de prendre les mesures nécessaires pour que les diverses catégories de gens de maison soient affiliées à l'Assedic.

Assurance vieillesse (fonds national de solidarité : allocation supplémentaire).

21599. — 24 octobre 1979. — **M. Bernard Deschamps** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les dossiers de pensions non liquidés dans le Languedoc-Roussillon, en raison de la mise en place des chaînes nationales tendant au traitement des pensions par l'informatique. Il a notamment eu connaissance de cas de personnes âgées ayant déposé en août 1978 une demande d'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité à laquelle aucune suite n'avaient encore été donnée à la fin du mois de septembre 1979. Il lui demande : le nombre de dossiers, ainsi que la durée des retards ; les mesures qu'il compte prendre pour mettre fin à cette situation tout à fait intolérable.

Produits fissiles et composés (Gard : conditions de travail).

21600. — 24 octobre 1979. — **M. Bernard Deschamps** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation des travailleurs de l'énergie atomique de Marcoule (Gard), qui pratiquent le 24×48 et le 2×8. En dépit de la pénibilité de leurs conditions de travail, ils ne bénéficient pas des avantages acquis par les salariés des services continus (3×8 et 5×8), tels qu'ils ressortent du contrat d'entreprise : « Chap. IV. — Dispositions particulières aux services continus et travaux pénibles ». Il leur est, entre autres, refusé la possibilité de prendre, s'ils le souhaitent, une retraite anticipée avant soixante ans aux mêmes conditions que leurs collègues des services continus. M. Bernard Deschamps demande à M. le ministre les mesures qu'il compte prendre afin de remédier à une anomalie préjudiciable à cette catégorie de travailleurs.

Mines et carrières (mineurs retraités).

21601. — 24 octobre 1979. — **M. Joseph Legrand** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la nécessité de revaloriser l'indemnité de logement des mineurs et retraités. Il lui signale que des retraités, qui ont obtenu l'attribution d'un logement type F 2 d'une société immobilière, ont perdu le droit à la gratuité de logement pourtant reconnue par le statut du mineur. Il lui cite l'exemple de M. C. H.... de Courcelles-lès-Lens qui, après avoir libéré un grand logement des Houillères pour un logement mieux adapté à sa situation de retraité, est dans l'obligation de prélever sur sa retraite pour régler le prix du loyer. Le calcul s'établit de la façon suivante : montant du loyer (mensuel) : 464,60 F ; indemnité de logement : 234 F ; allocation de logement : 103 F, soit 337 F de remboursement. Le prélèvement mensuel sur la retraite est donc de 127,60 F. En conséquence, il lui demande s'il ne juge pas nécessaire d'augmenter l'indemnité de logement aux mineurs et retraités, en fonction de l'évolution des prix de loyer.

Enseignement supérieur et postbaccalauréat (sections de techniciens supérieurs).

21602. — 24 octobre 1979. — **M. Joseph Legrand** signale à **M. le ministre de l'éducation** la déception d'étudiants qui n'ont pu trouver place dans les sections de techniciens supérieurs « électrotechnique ». Il lui cite l'exemple de M. J. P...., de Carvin, qui, plusieurs semaines après la rentrée scolaire, n'a pu être inscrit en section B. T. S. Le lycée technique du Hainaut, à Valenciennes, a enregistré plus de 300 demandes pour 90 places. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour permettre à ces jeunes étudiants de poursuivre leurs études dans la profession qu'ils s'étaient fixée.

Enseignement préscolaire et élémentaire (Drôme : établissements).

21603. — 24 octobre 1979. — **M. Louis Maisonnat** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation inadmissible faite aux six élèves d'âge primaire de la commune de Glandage dans la Drôme. Ces enfants doivent, en effet, quotidiennement faire 52 km sur les routes de montagne enneigées et verglacées l'hiver pour se rendre à l'école de Châtillon-en-Diois. Le grand isolement de ce village et les rudes conditions climatiques de cette région de montagne justifiaient pleinement le maintien de l'école de Glandage. Mais, jusqu'à ce jour, l'administration n'a tenu aucun compte de la situation tout à fait exceptionnelle de ce village et contraint de ce fait les enfants à des trajets quotidiens pénibles et dangereux en hiver, dont la durée est d'au moins deux heures. Une telle attitude soulève un mécontentement grandissant parmi la population et l'ensemble des élus qui ne peuvent que constater l'écart croissant entre les déclarations des pouvoirs publics sur le nécessaire maintien des services publics dans les régions de montagne, et la réalité des faits. Il lui demande donc de prendre les mesures nécessaires dans les meilleurs délais pour que soit rouverte l'école à classe unique de Glandage.

Agriculture (Gard : zones de montagne et de piémont).

21604. — 24 octobre 1979. — **M. Gilbert Millet** expose à **M. le ministre de l'agriculture** le mécontentement des éleveurs des Cévennes gardoises qui n'ont pas encore perçu leur indemnité spéciale montagne. Cette situation est d'autant plus préjudiciable que la situation économique qui les frappe est des plus préoccupante, aggravée d'ailleurs, dans la période présente, par une sécheresse exceptionnelle qui les contraindra à des frais importants pour l'alimentation de bétail. Il semble que cette prime soit perçue normalement au mois de juin. Dans ces conditions, le retard constaté est lourd de conséquences. Il lui demande quelles sont les raisons de ce retard et de prendre toutes les mesures pour verser cette prime aux éleveurs afin qu'ils puissent continuer dans de bonnes conditions la poursuite de leur exploitation.

Edition, imprimerie et presse (journaux et périodiques).

21605. — 24 octobre 1979. — **M. Louis Odru** porte à la connaissance de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** la motion suivante adoptée par le conseil d'administration du foyer montreuillois des anciens combattants et victimes de guerre : « Le conseil d'administration du foyer montreuillois des anciens combattants et victimes de guerre, dans sa réunion du 4 octobre 1979, s'indigne de l'autorisation donnée par la commission paritaire de la presse française à la publication *Notre Europe*, mensuel nazi, du mouvement « national européen ». A cette commission siègent, outre les représentants de la presse, ceux des ministères des P.T.T., des finances, des affaires économiques, de la justice, des affaires étrangères et de l'information. Nous, anciens combattants et victimes de guerre, trouvons scandaleux l'autorisation légale donnée à cette publication nazie qui reprend à son compte le programme national-socialiste d'Hitler. Cette autorisation permet à la publication, grâce à son numéro d'inscription à la commission paritaire, de bénéficier des tarifs postaux réduits et de s'approvisionner en papier au tarif presse. Nous considérons que la parution de cette publication nazie est une atteinte à la loi internationale qui a condamné formellement l'idéologie nazie et a interdit toutes propagandes et publications. Nous exigeons donc le retrait de l'autorisation de parution pour cette feuille de propagande nazie. » Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour donner une suite positive à cette demande qui exprime une légitime préoccupation des patriotes et des démocrates de notre pays.

Impôts et taxes (Seine-Saint-Denis : centre des impôts).

21606. — 24 octobre 1979. — **M. Louis Odru** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation difficile faite aux agents des impôts de la Seine-Saint-Denis face à leur mission de service public, notamment dans la mise en œuvre de la réforme des impôts locaux. Dans un document rendu public, le syndicat C. G. T. des impôts du département déclare notamment : « ... En dehors même du caractère profondément injuste de la fiscalité actuelle, les conditions présentes de son application la rendent doublement injuste. L'ensemble des tâches auxquelles sont confrontés les contrôleurs des secteurs d'assiette : tâches de contrôle et de règlement du contentieux des impôts d'Etat et des impôts locaux, ne leur permettent pas, en raison de l'absence d'effectifs, d'assurer la quasi-totalité des opérations de contrôle. Dès lors, la recherche des impositions supplémentaires, tant en matière de taxe professionnelle que de taxe d'habitation, ne peut être effectuée, ce qui conduit à aggraver la charge des contribuables imposés. Par ailleurs, cette année, les données de calcul de la taxe d'habitation et l'établissement des rôles ont été pris en compte par procédé informatique ; cette opération s'est faite dans de telles conditions (absence de personnel qualifié, délais impératifs permettant d'alimenter les sociétés privées sous-traitantes — recensement superficiel antérieur à la date du 1er janvier) qu'un contentieux supplémentaire commence à apparaître et se poursuivra dans les mois qui viennent. A cela, il faut ajouter que la situation dramatique vécue par un nombre toujours plus important de travailleurs de la Seine-Saint-Denis (baisse du pouvoir d'achat, chômage, etc.) ne leur permet pas de payer leur taxe d'habitation, dont on sait qu'elle est sans relation avec le revenu imposable. Aussi constatons-nous une multiplication importante des demandes en remise gracieuse présentées aux services locaux, soit lors des réceptions du public, soit par écrit. Les files d'attente s'allongent et les demandes écrites s'empilent sur les bureaux. Il faut que la population sache que les problèmes qu'elle rencontre dans ses relations avec les services locaux des impôts ne tiennent en aucune façon à la responsabilité des agents des impôts. Bien mieux, nous pouvons affirmer que, dans l'ensemble, ces derniers ont tout mis en œuvre pour essayer de régler le maximum de questions, y compris pour nombre d'entre eux, en mettant de côté les tâches auxquelles ils auraient dû normalement se consacrer et en assurant en priorité l'accueil des centaines de contribuables présents les jours de réception dans les centres

des impôts. Mais cette situation ne pourra se prolonger si les effectifs nécessaires ne sont pas mis en place d'urgence, dès lors que l'administration, bien que misant sur la bonne volonté des personnels dans l'utilisation de moyens de fortune, n'abandonne vis-à-vis d'eux aucune de ses exigences en ce qui concerne les tâches laissées à l'abandon. Au demeurant, telle n'est pas notre revendication ; ce que nous voulons, c'est obtenir l'ensemble des moyens de nature à nous permettre de remplir l'ensemble de nos missions. Enfin, nous devons signaler à la population que, contrairement à ce qu'elle pourrait croire, les agents chargés d'instruire les demandes en remise grâcieuse — de plus en plus nombreuses du fait de la politique d'austérité actuelle — ne sont pas libres des décisions qu'ils prennent puisque aussi bien il existe dans le département un barème officieux (n'ayant jamais donné lieu à publication) qui fixe les remises à accorder en fonction des ressources dans de telles proportions que seul un état de misère prononcé peut justifier une remise ou une modération de l'impôt. » Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour répondre positivement aux légitimes revendications ainsi qu'aux observations présentées par les agents des impôts de la Seine-Saint-Denis.

Instruments de précision (Seine-Saint-Denis : emploi et activité).

21607. — 24 otobre 1979. — **M. Louis Odru** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la décision prise par la direction de la société Pesty-Technomed, rue de l'Ermitage, à Montreuil (Seine-Saint-Denis), qui vient de faire connaître à son personnel son intention de dissoudre l'entreprise. La société Pesty-Technomed emploie cent quinze personnes ; elle est spécialisée dans la fabrication de matériel médico-chirurgical et, essentiellement, de respirateurs, dont les brevets sont français. Monsieur le ministre de l'industrie, interrogé en 1976 sur le devenir de cette industrie, avait alors écrit : « Dans l'ensemble, la situation de l'industrie française du matériel médico-chirurgical est d'ailleurs saine et suit une progression satisfaisante... Il n'y a donc pas de raison de douter des perspectives de cette branche, d'autant que celle-ci met en œuvre des technologies fines — mécanique de précision, micro-mécanique, électronique — que tout pays industriel doit détenir et valoriser. » Aujourd'hui, pour les cent quinze membres du personnel de la société Pesty-Technomed, cette « valorisation » est devenue menace de licenciement et de chômage. Le but de l'opération est de favoriser l'entrée en France de matériel médico-chirurgical américain ou anglais, au détriment du matériel de fabrication française (la société Pesty-Technomed relève d'une société à base anglo-américaine). Il lui demande quelle intevention rapide il compte faire pour empêcher la liquidation de la société Pesty-Technomed à Montreuil, dans l'intérêt des cent quinze travailleurs menacés, de la ville de Montreuil (qui compte déjà plus de cinq mille chômeurs) et dans l'intérêt national.

Enseignement (Bouches-du-Rhône : établissements).

21608. — 24 octobre 1979. — **M. Marcel Tassy** rappelle à **M. le ministre de l'éducation** la question qu'il lui posait le 8 juin dernier sur la situation qui risquait de s'instaurer à la prochaine rentrée scolaire dans les écoles maternelles et élémentaires. En effet, cette rentrée est préparée sous le signe de l'austérité et du redéploiement de moyens néfastes à des conditions d'enseignement convenables pour les enfants de ces classes. En particulier, les écoles de la Rose connaissent des fermetures de classes qui auront des conséquences hautement préjudiciables pour les élèves. En effet, les effectifs de chaque classe augmenteraient par rapport à l'année scolaire précédente alors que pour la première fois depuis lontemps, les élèves auraient pu bénéficier d'effectifs moins chargés et une moyenne de vingt-cinq élèves par classe du fait de la baisse globale de ces effectifs et de l'arrivée de deux cent trente normaliens qui s'ajoutent aux cinquante titulaires et soixante-dix auxiliaires en surnombre par rapport aux austères normes gouvernementales. De cette fermeture s'ensuivrait une désorganisation de la structure pédagogique du fait du fonctionnement de plusieurs cours doubles entraînant l'aggravation des conditions de travail des élèves et de leurs enseignants en même temps qu'une situation difficile pour des enseignants dont on fermerait la classe. Il lui demandait quelles mesures il comptait prendre à l'encontre de cette aggravation particulièrement catastrophique dans un quartier dont les enfants comptaient déjà parmi les plus défavorisés par leur environnement socio-culturel et leurs conditions de vie difficiles du fait de la misère à laquelle la politique gouvernementale réduit nombre de leurs familles. Compte tenu des conditions difficiles dans lesquelles s'opère la rentrée scolaire 1979 : création de vingt postes d'instituteurs nécessaires, refusée ; 80 p. 100 des établissements secondaires dépourvus des enseignants nécessaires pour assurer toutes les heures de cours prévus aux programmes et notamment en dessin, éducation manuelle, musique et en matière scientifique, ou littéraire, par exemple. Il attend avec intérêt la réponse de M. le ministre de l'éducation.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

BUDGET

Administration (rapports avec les administrés).

12361. — 17 février 1979. — **M. Jean Bolnvilliers** demande à **M. le ministre du budget** de bien vouloir lui indiquer : 1° combien de revues, lettres d'information, bulletins et autres périodiques sont édités par son ministère pour l'information des usagers et du public ; 2° quel est le tirage de ces publications (par titre) et quels crédits ont été consacrés en 1977 et 1978 et sont prévus en 1979 pour leur financement ; 3° s'il existe, en dehors de la direction générale pour les relations avec le public au sein des administrations dont il est responsable des services chargés de l'information du public, quels en sont les effectifs et les crédits de fonctionnement pour 1977, 1978 et 1979.

Administration (rapports avec les administrés).

18777. — 28 juillet 1979. — **M. Jean Bolnvilliers** rappelle à **M. le ministre du budget** sa question écrite n° 12361 du 17 février 1979 relative à l'effort d'information du public consenti par son ministère et lui demande de bien vouloir lui apporter une prompte réponse. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer : 1° combien de revues, lettres d'information, bulletins et autres périodiques sont édités par son ministère pour l'information des usagers et du public ; 2° quel est le tirage de ces publications (par titre) et quels crédits ont été consacrés en 1977 et 1978 et sont prévus en 1979 pour leur financement ; 3° s'il existe, en dehors de la direction générale pour les relations avec le public, au sein des administrations dont il est responsable des services chargés de l'information du public, quels en sont les effectifs et les crédits de fonctionnement pour 1977, 1978 et 1979.

Réponse. — 1° et 2° L'information du public et des usagers est assurée d'une manière complémentaire au sein du ministère du budget à la fois par la direction générale pour les relations avec le public (D. G. R. P.) et par certaines grandes directions classiques. La direction générale pour les relations avec le public remplit une mission d'animation globale et assure un rôle de coordination des actions d'information entreprises essentiellement au niveau des services de base par les directions spécialisées du département. A ce titre, elle édite deux types de publication de caractère général : 1° des notes faisant le point sur des questions d'ordre général ou faisant la synthèse d'actions menées par le ministère. Dans cette catégorie figurent : les notes bleues (une centaine par an) diffusées à 16 500 exemplaires ; les notes blanches destinées essentiellement à la presse. Elles sont quotidiennes et tirées à 1 500 exemplaires. Ces notes bleues et blanches sont imprimées et diffusées par les ateliers du service de l'information ; elles sont donc financées sur l'ensemble des crédits de personnel et de matériel affectés à ce service. Leur coût peut être évalué à : 875 000 francs en 1977, 1 040 000 francs en 1978, 1 160 000 francs en 1979 (évaluation). Des publications destinées au très grand public, comme la brochure annuelle sur le budget et l'économie de la France, tirée à 1 350 000 exemplaires. Son coût s'est élevé à : en 1977, 201 590 francs ; en 1978, 171 200 francs ; 2° des dépliants et brochures portant sur des sujets extrêmement précis et limités (à titre d'exemple : « la taxe d'habitation », « comment calculer son impôt sur le revenu », etc.). Leur périodicité est variable ; le tirage varie suivant le sujet traité : de 5 000 à 5 000 000 d'exemplaires. Leur coût s'est élevé à : en 1977, 440 000 francs ; en 1978, 2 550 000 francs ; en 1979 (évaluation) 2 400 000 francs. Par ailleurs, au plan pratique, deux directions éditent des publications techniques spécialisées destinées à informer le public directement intéressé : ainsi la direction générale des impôts publie : Précis de fiscalité : 54 000 exemplaires ; Code du domaine de l'Etat : 9 000 exemplaires ; Charte du contribuable vérifié : 105 000 exemplaires ; Notices accompagnant les imprimés de déclaration : tirage variable allant de 10 000 à 1 600 000 exemplaires ; Fascicules d'informations pratiques sur les services fiscaux : tirage variable de 5 350 à 30 600 exemplaires. De son côté, la direction générale des douanes et droits indirects publie : *Bulletin officiel* des douanes : 11 250 exemplaires. Suppléments au *B. O. D.* (ou réglements particuliers), dont la diffusion varie en fonction de chaque titre dans le cadre de la documentation fonctionnelle mise en place en 1975/1976 et destinée à limiter les dépenses d'impression. Tarif d'usage des douanes édité sur « microfiches », mis en place au 1er janvier 1979 et généralisé au 1er janvier 1980 et dont le tirage devrait être identique au 1er janvier 1980 à celui du tarif édité sur papier, soit 7 250 exemplaires. Dépliants touristiques s'adressant aux étrangers (en huit langues), tirage 300 000 exemplaires. Dépliants cars-ferries : 900 000 exemplaires. Opuscules de vulgarisation s'adressant à des publics spécialisés : 260 000 exem-

plaires, 3° dans le prolongement de l'action menée par la direction générale pour les relations avec le public, les trois directions à services extérieurs ont mis en place un dispositif d'information du public au niveau local, notamment par la voie de l'accueil et du renseignement. Ces actions locales sont coordonnées au niveau central par des cellules spécifiques d'information et de relations publiques. Ainsi, à la direction générale des impôts cette cellule « Relations publiques », créée en 1977, est composée de onze agents dont deux à mi-temps. A la direction générale des douanes et droits indirects ces services ont été au 1er janvier 1979 regroupés au sein d'un bureau de l'information et des relations publiques, directement rattaché au chef de service, adjoint du directeur général. Ce bureau comprend vingt agents. Jusqu'en 1979, ces directions ont financé leurs actions d'information dans le cadre de leur budget global de fonctionnement. Mais la loi de finances de 1979 les a dotées de crédits affectés de façon spécifique à l'information. Le montant de ces crédits est le suivant :

Pour l'amélioration de l'accueil :

Direction de la comptabilité publique	622 500 F.
Direction générale des impôts	873 000 F.
Direction générale des douanes et droits indirects.	470 000 F.

Pour l'édition et la diffusion des documents d'information, films, etc. :

Direction de la comptabilité publique	404 000 F.
Direction générale des impôts	1 155 000 F.
Direction générale des douanes et droits indirects.	326 000 F.

Pour les centres d'information et des relations avec le public :

Direction de la comptabilité publique	100 000 F.
Direction générale des impôts	125 000 F.
Direction générale des douanes et droits indirects.	22 000 F.

Par sa complémentarité, cet ensemble paraît donc présenter un caractère rationnel et cohérent. Toutefois, dans le souci de réaliser toutes les économies possibles sans pour autant nuire à la qualité de l'information, un réexamen d'ensemble de toutes les publications du ministère du budget a été engagé depuis le début de 1979. Sans attendre le résultat définitif de cette étude, des mesures immédiates applicables dès 1979, se sont traduites d'ores et déjà par une économie d'un million de francs sur le budget des publications. Elles ont eu pour objet : de supprimer pour 1979 la brochure annuelle sur le budget et l'économie de la France ; de fusionner les séries rouges et bleues des statistiques et études financières ; de réduire les coûts d'impression, d'édition et de distribution des publications suivantes : le Bulletin de liaison et d'information de l'administration centrale ; le cahier d'information de l'administration centrale ; le Bulletin de la direction générale des impôts ; la Vie de la douane ; les brochures et dépliants destinés au public ; les notes bleues.

Impôts locaux (taxe professionnelle).

13145. — 3 mars 1979. — **M. Laurent Fabius** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur le caractère discriminatoire de la taxe professionnelle appliquée aux opérations de location de véhicules. En effet, lorsque l'utilisateur est propriétaire du véhicule, l'assiette de la taxe est égale à 16 p. 100 de son prix de revient. En revanche, s'il est locataire pour une durée au moins égale à six mois, le bien est pris en compte dans l'assiette de la taxe pour la valeur locative afférente à la période d'utilisation sans pouvoir excéder de plus de 20 p. 100 le taux de 16 p. 100 du prix de revient cité ci-dessus. Dans la réalité, cette règle conduit à imposer, dans la quasi-généralité des cas, le bien loué au taux maximal de 19,2 p. 100 de son prix de revient. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte proposer au Parlement dans le cadre de la prochaine session pour remédier à cette injustice.

Impôts locaux (taxe professionnelle).

13591. — 15 mars 1979. — **M. Laurent Fabius** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur le caractère discriminatoire de la taxe professionnelle appliquée aux opérations de location de véhicules. En effet, lorsque l'utilisateur est propriétaire du véhicule, l'assiette de la taxe est égale à 16 p. 100 de son prix de revient. En revanche, s'il est locataire pour une durée au moins égale à six mois, le bien est pris en compte dans l'assiette de la taxe pour la valeur locative afférente à la période d'utilisation sans pouvoir excéder de plus de 20 p. 100 le taux de 16 p. 100 du prix de revient cité ci-dessus. Dans la réalité, cette règle conduit à imposer, dans la quasi-généralité des cas, le bien loué au taux maximal de 19,2 p. 100 de son prix de revient. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte proposer au Parlement dans le cadre de la prochaine session pour remédier à cette injustice.

Réponse. — La taxe professionnelle ayant pour base, notamment, la valeur locative des immobilisations dont le contribuable dispose pour les besoins de sa profession, il est normal que, dans le cas de biens loués, les loyers soient pris en compte pour l'assiette de cette taxe puisqu'ils sont l'expression même de la valeur locative. Pour les autres biens, cette dernière ne peut être appréciée qu'à partir du prix de revient. Le législateur a fixé à 16 p. 100 de ce prix la valeur locative des biens qui appartiennent au contribuable et dont la durée moyenne d'amortissement est inférieure à trente ans. Ce pourcentage, unique pour tous les matériels, correspond forfaitairement au taux d'amortissement calculé pour une durée moyenne d'utilisation des matériels et majoré de la rémunération du capital. Dans ces conditions, il est bien évident que la comparaison d'une valeur locative appréciée forfaitairement et d'une valeur locative réelle peut présenter quelques différences selon, notamment, la durée normale d'utilisation du bien. Afin de limiter ces différences et d'écarter les locations anormales, le législateur a donc prévu que le loyer retenu pour l'assiette de la taxe professionnelle ne pourrait différer de plus de 20 p. 100 de la valeur locative forfaitaire tirée du prix de revient. Cela dit, la décision prise par une entreprise de prendre un bien en location plutôt que d'en faire l'acquisition constitue un choix de gestion dont les motivations sont multiples et non pas fondées sur ses seules incidences en matière de taxe professionnelle.

Plus-values immobilières (imposition).

18892. — 28 juillet 1979. — **M. Francis Hardy** rappelle à **M. le ministre du budget** que, depuis le 1er janvier 1977, date de la mise en application de la loi n° 76-660 du 19 juillet 1976 portant imposition généralisée des plus-values, la vente des parcelles de vigne, à condition qu'elle n'entre pas dans le cadre des plus-values professionnelles, est susceptible de donner ouverture à l'imposition au titre des plus-values immobilières, lorsque les biens vendus se trouvent dans le patrimoine du vendeur depuis moins de trente ans et qu'il ressort notamment que le prix au mètre carré est supérieur à : 33 francs pour les vignobles à appellation contrôlée ; 9 francs pour les vignobles produisant des vins délimités de qualité supérieure ; 6 francs pour les vignobles autres qu'à appellation contrôlée. Or, les vignobles situés dans la région délimitée cognac n'étant pas considérés comme produisant des « vins à appellation contrôlée » ni même des « vins délimités de qualité supérieure », les ventes de vignes intervenant pour un prix égal ou supérieur à 60 000 francs l'hectare, prix qui commence à être couramment pratiqué pour les vignes de rapport situées dans les trois premiers crus de cognac, apparaissent ainsi soumises aux dispositions de la loi précitée portant imposition des plus-values. M. Hardy s'étonne du caractère anormal de cette situation qui concerne une région viticole dont les produits bénéficient du statut de l'appellation d'origine et demande, en conséquence, à M. le ministre du budget de faire procéder au classement des vignes situées dans la région délimitée cognac comme vignoble à appellation contrôlée ou, au moins, comme vignoble produisant des vins délimités de qualité supérieure.

Réponse. — Compte tenu de la spécificité des vignobles situés dans la région délimitée cognac, telle qu'elle a été définie par le décret du 1er mai 1909, il paraît possible de rattacher fiscalement les terrains en cause à ceux affectés à la production de vins délimités de qualité supérieure. Ces terrains bénéficieront donc de l'exonération prévue à l'article 150 D du code général des impôts lorsque le prix de cession n'excédera pas la limite de 9 francs au mètre carré fixée par l'article 41 *duovicies* de l'annexe III au même code.

Impôts (paiement).

19493. — 25 août 1979. — **M. Gilbert Sénès** rappelle à **M. le ministre du budget** ses déclarations relatives aux subrogations partielles établies par des rapatriés en vue du paiement de leurs impôts. Les précisions apportées étaient sans ambiguïtés : « C'est une novation considérable de prévoir que le paiement exigé des débiteurs de l'Etat (impôts dus par exemple) qui disposent par ailleurs d'une créance certaine non réglée par l'Etat, sera systématiquement différé jusqu'à la date du règlement attendu de l'Etat. » Or il se trouve que M. le trésorier-payeur général de la région Languedoc-Roussillon a renvoyé à M. le président du mouvement unifié des rapatriés quatre acceptations de subrogations partielles établies par des rapatriés en vue du paiement de leurs impôts. Ce haut fonctionnaire indique que son administration centrale ayant toujours considéré que ces acceptations n'ont aucune valeur juridique s'est trouvé dans l'obligation de renvoyer dorénavant celles qui seraient remises à ses services. M. Sénès demande en conséquence à M. le ministre de lui faire connaître sa position

par rapport à sa propre déclaration et aux réactions de l'administration car il paraît inadmissible que des créanciers de l'Etat soient traités de façon aussi désinvolte.

Réponse. — S'il est vrai qu'à la suite des mesures récemment décidées par le Gouvernement, le paiement exigé des débiteurs de l'Etat qui disposent par ailleurs d'une créance non réglée par l'Etat sera désormais systématiquement différé jusqu'à la date du règlement attendu de l'Etat, l'octroi de ces délais de paiement est subordonné à la détention par le débiteur de l'Etat d'une créance certaine et exigible antérieurement à l'échéance de la dette fiscale. Le rapatrié qui, à une date déterminée, se trouve débiteur d'impôts dont la date limite de paiement est expirée et qui ne s'est pas encore vu remettre de titre d'indemnisation en application des lois n° 70-632 du 15 juillet 1970 et n° 78-1 du 2 janvier 1978 ne satisfait à aucune de ces deux conditions. Quant au rapatrié qui est en possession d'un titre d'indemnisation, il ne détient une créance certaine et exigible qu'à la date de mise en paiement du titre et pour le montant correspondant. Il n'est donc pas possible de résoudre les problèmes soulevés par l'honorable parlementaire par une mesure de caractère général, mais uniquement par un examen de chaque cas individuel. Quant à la portée des actes de subrogation susceptibles d'être produits aux comptables du Trésor par les rapatriés, en règlement de leurs impôts, il y a lieu de rappeler qu'aux termes du code civil, la subrogation est une garantie contre un débiteur, donnée à la personne qui paie le créancier aux lieu et place de ce débiteur ; il y a alors, pour le créancier, paiement immédiat. Tel n'est pas le cas des « subrogations » proposées par les rapatriés. En outre, en l'absence de dispositions dérogatoires du code général des impôts, c'est le code civil, dans son article 1234 qui est applicable pour définir les modes d'extinction des créances d'impôts : la subrogation ne figure pas parmi ces modes d'extinction. En ce qui concerne, enfin, le document intitulé « acceptation de subrogation partielle en garantie de sursis d'impôts », établi et souscrit de leur propre initiative par certains rapatriés, il ne peut entraîner un engagement corrélatif d'acceptation de la part du comptable chargé du recouvrement de l'impôt puisque cette pièce, rédigée unilatéralement ne lui apporte aucun droit nouveau. Au reste, le comptable peut, de toute manière, à défaut du paiement des impôts, faire usage des moyens d'action que la loi reconnaît au Trésor pour parvenir au recouvrement de ses créances. Ainsi, avec ou sans l'accord du rapatrié, le percepteur est en droit et a même l'obligation, le cas échéant, de faire opposition sur le montant de l'indemnisation en cas d'existence de dettes fiscales.

Impôt sur le revenu : produit.

19719. — 1er septembre 1979. — **M. Louis Maisonnat** demande à **M. le ministre du budget** de bien vouloir lui faire connaître le produit de l'impôt sur le revenu pour les communes suivantes du département de l'Isère : Pont-de-Claix, Vizille, Claix, Crolles, Domène, Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève et Villard-de-Lans.

Réponse. — Les renseignements demandés par l'honorable parlementaire figurent dans le tableau ci-dessous. Ils se rapportent aux rôles émis en 1978 au titre des revenus de 1977 :

COMMUNES	PRODUIT DE L'IMPOT sur le revenu (revenus de 1977).
	Francs.
Claix	8 941 187
Crolles	4 055 744
Domène	5 793 720
Pont-de-Claix	12 005 362
Saint-Egrève	24 006 989
Saint-Martin-le-Vinoux	9 200 783
Villard-de-Lans	4 071 949
Vizille	8 876 300

Maisons de retraite (frais d'hospitalisation ou d'hébergement).

19866. — 8 septembre 1979. — **M. Maurice Tissandier** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui faire savoir si des frais d'hospitalisation ou d'hébergement en hospice ou maison de retraite ayant fait l'objet de titre de perception émis soit par un établissement hospitalier, soit par un service départemental de l'aide sociale, peuvent être recouvrés par voie de sommation à tiers détenteurs. Il est précisé que dans le cas qui nous intéresse le requis est une caisse d'épargne auprès de laquelle est ouvert un livret appartenant au redevable de la créance.

Réponse. — Les frais d'hospitalisation ou d'hébergement en hospice ou maison de retraite ne peuvent être recouvrés par la voie de l'avis à tiers détenteur, procédure simplifiée de la saisie-arrêt de droit commun, réservée au recouvrement d'impositions privilégiées. Les services du ministère du budget, direction de la comptabilité publique, ne manqueront pas, sur l'indication, par l'honorable parlementaire, du nom de l'établissement en cause et du redevable de la créance, de faire procéder à une enquête approfondie sur les circonstances qui ont conduit à la mise en œuvre de la procédure incriminée et de rappeler les services concernés au strict respect des dispositions applicables en matière de poursuites en recouvrement.

Départements et territoires d'outre-mer (Réunion : finances locales).

20370. — 29 septembre 1979. — **M. Jean Fontaine** demande à **M. le ministre du budget** de bien vouloir lui faire connaître quelle a été la progression de la dotation globale de fonctionnement attribuée aux communes de son département, la Réunion, en 1979, par rapport au montant V. R. T. S. versé à ces collectivités locales en 1978.

Réponse. — En 1979 le montant de la dotation globale de fonctionnement attribuée aux communes de la Réunion est supérieur de 15,75 p. 100 au montant du V. R. T. S. versé à ces mêmes collectivités en 1978.

DEFENSE

Service national (appelés : accidents de trajet)

19665. — 1er septembre 1979. — **M. Vincent Ansquer** expose à **M. le ministre de la défense** la situation d'un jeune engagé volontaire, victime d'un accident de la circulation qui s'est produit au cours d'une permission et qui le laisse atteint de paraplégie complète sensitive motrice. Une demande de pension a été rejetée, au motif que l'accident ne peut être considéré comme un accident de trajet du fait qu'il ne s'est pas produit sur le trajet direct figurant sur le titre de permission. L'intéressé, qui était en garnison à Mullheim, s'était en effet rendu chez sa mère, en résidence à Montluçon, localité indiquée sur son titre de permission. Il est ensuite allé rendre visite à son père, domicilié à l'époque à Evaux-les-Bains, et c'est en revenant d'Evaux-les-Bains à Mulheim que l'accident a eu lieu. Or, les parents de ce jeune homme sont divorcés et c'est donc très naturellement que celui-ci a voulu rendre visite à chacun d'eux. Il apparaît particulièrement sévère de pénaliser l'intéressé en le rendant doublement victime de la séparation familiale qu'il subit au premier chef. Il lui demande de bien vouloir envisager une mesure permettant de reconnaître la validité du domicile du père de ce jeune homme en accordant à ce dernier le droit à pension.

Réponse. — Selon la réglementation et la jurisprudence en matière d'accidents de trajet survenant aux militaires permissionnaires, la couverture des risques est assurée lorsque l'accident s'est produit sur l'itinéraire normal entre le corps et le lieu de destination (et vice-versa) et cela dans des limites de temps raisonnables. Aucune de ces conditions ne se trouvant remplie dans le cas signalé par l'honorable parlementaire, la demande de pension n'a pu être accueillie.

ECONOMIE

Administration (rapports avec les administrés).

12374. — 17 février 1979. — **M. Jean Boinvilliers** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui préciser : 1° combien de revues, lettres d'information, bulletins et autres périodiques sont édités par son ministère pour l'information des usagers et du public ; 2° quel est le tirage de ces publications (par titre) et quels crédits ont été consacrés en 1977 et 1978 et sont prévus en 1979 pour leur financement ; 3° s'il existe au sein des administrations dont il est responsable des services chargés de l'information du public (en dehors de la direction générale pour les relations avec le public), quels en sont les effectifs et les crédits de fonctionnement pour 1977, 1978 et 1979 ; 4° quels sont les effectifs et les crédits de fonctionnement affectés à la direction générale pour les relations avec le public en 1977, 1978 et 1979 et quelles sont les procédures qui régissent son utilisation conjointe par le ministère de l'économie et le ministère du budget.

Administration (rapports avec les administrés)

18772. — 28 juillet 1979. — **M. Jean Boinvilliers** rappelle à **M. le ministre de l'économie** sa question écrite n° 12374 du 17 février 1979 relative à l'effort d'information du public consenti par son ministère et lui demande de bien vouloir lui apporter une prompte réponse. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui préciser : 1° combien de revues, lettres d'information, bulletins et autres périodiques sont édités par son ministère pour l'information des usagers et du public ; 2° quel est le tirage de ces publications (par titre) et quels crédits ont été consacrés en 1977 et 1978 et sont prévus en 1979 pour leur financement ; 3° s'il existe au sein des administrations dont il est responsable des services chargés de l'information du public (en dehors de la direction générale pour les relations avec le public), quels en sont les effectifs et les crédits de fonctionnement pour 1977, 1978 et 1979 ; 4° quels sont les effectifs et les crédits de fonctionnement affectés à la direction générale pour les relations avec le public en 1977, 1978 et 1979 et quelles sont les procédures qui régissent son utilisation conjointe par le ministère de l'économie et le ministère du budget.

Réponse. — 1° et 2° L'honorable parlementaire trouvera dans les deux tableaux ci-après les renseignements demandés.

I. — *Publications communes aux ministères de l'économie et du budget.*

TITRE	PÉRIODICITÉ	TIRAGE par numéro.	CRÉDITS AFFECTÉS 1977	1978	1979 (prévisions).
Notes faisant le point sur des questions d'ordre général ou faisant la synthèse d'actions menées par les deux ministères :					
Notes blanches	Quotidienne.	1 500	(1) 875 000	(1) 1 040 000	(1) 1 160 000
Notes bleues	Une centaine par an.	16 500			
Le budget et l'économie de la France en quelques chiffres	Annuelle.	1 360 000	201 590	171 200	(2) »
Duplicata et brochures d'information	Variable.	De 5 000 à 5 600 000 exemplaires, suivant le sujet traité.	440 000	2 550 000	3 280 000

(1) Il s'agit là d'une évaluation, la réalisation de ces notes imprimées et diffusées par les ateliers du service de l'information étant financée sur l'ensemble des crédits (personnel et matériel) affectés à ce service.
(2) Cette brochure a été supprimée pour 1979.

II. — *Publications spécifiques au ministère de l'économie.*

TITRE	PÉRIODICITÉ	TIRAGE par numéro.	CRÉDITS AFFECTÉS 1977	1978	1979 (prévisions).
Revue de la concurrence et de la consommation	Trimestrielle.	10 000	144 000 pour 2 numéros.	300 000 pour 3 numéros.	400 000
Statistiques et études financières (série rouge)	11 fois par an.	3 750	792 000	1 020 000	1 012 000
Statistiques et études financières (série bleue)	11 fois par an.	3 450	792 000	792 000	803 000
Statistiques et études financières (série orange)	5 fois par an.	3 000	230 000	235 000	312 000
Bulletins interministériels de rationalisation des choix budgétaires	5 fois par an.	2 700	95 800	89 075	95 000
Rapport au Président de la République sur l'activité des organismes d'assurances et de capitalisation	Annuelle.	1 700	(1)	(1)	(1)
Revue Marchés publics	8 fois par an.	5 800	446 000	537 000	(2) 640 000
Télégramme Marchés publics	10 fois par an.	17 000	84 000	95 000	(3) 95 000

(1) Les dépenses occasionnées par l'édition et la diffusion sont assurées par la contribution aux frais de contrôle et de surveillance de l'Etat en matière d'assurance, assumée par les entreprises d'assurance et de capitalisation (ordonnance du 29 septembre 1945).
(2) Une partie de plus en plus importante de ces dépenses est financée par les abonnements souscrits par le public.
(3) Il s'agit d'une évaluation, ces frais étant imputés sur les crédits du service de l'information.

3° La direction générale pour les relations avec le public remplit une mission d'animation globale et assure un rôle de coordination des actions d'information entreprises essentiellement au niveau des services de base par les directions spécialisées du département. Dans le prolongement de cette act' deux directions du département disposent de services techn. es responsables des relations avec le public. Ainsi la direction générale de la concurrence et de la consommation dispose d'une unité composée de dix agents, plus particulièrement chargée de l'information du public. Les crédits qui lui sont affectés ont été de 750 000 francs en 1977, 925 000 francs en 1978 et 963 000 francs en 1979. Quant à l'institut national de la statistique et des études économiques, s'il n'a pas à proprement parler de rapport direct avec des « administrés », au sens d'assujettis à une réglementation édictée par ses services, il est par contre investi d'une mission de diffusion de l'information économique et sociale, qu'il remplit notamment grâce au réseau de ses vingt-deux observatoires économiques régionaux. Les effectifs des services ainsi chargés de l'information du public sont passés de 717 en 1977 à 732 en 1978 pour se stabiliser autour de 740 personnes en 1979. Les dépenses de fonctionnement correspondantes sont évaluées pour les mêmes années respectivement en chiffres arrondis à 60, 68 et 76 millions de francs.

4° La direction générale pour les relations avec le public et le service de l'information sont des structures communes au ministère du budget et au ministère de l'économie. Aucune procédure ne régit leur utilisation conjointe pour ces deux ministe. s : l'ensemble

du personnel traite sans distinction et en fonction des seules nécessités les affaires relevant de l'un ou l'autre département. Toutefois, au sein du service de l'information, chacun des ministres dispose de son propre bureau de presse.

Les effectifs.

	D. G. R. P.	SERVICE de l'information.
Au 31 décembre 1977..	22 agents :	79 agents :
	10 du cadre A.	14 du cadre A.
	4 du cadre B.	13 du cadre B.
	8 du cadre C.	28 du cadre C.
		24 du cadre D.
Au 31 décembre 1978..	25 agents :	87 agents :
	9 du cadre A.	18 du cadre A.
	8 du cadre B.	16 du cadre B.
	8 du cadre C.	33 du cadre C.

La loi de finances pour 1979 prévoit la création de cinq emplois contractuels (deux chargés de mission de niveau II et trois de niveau III).

Les crédits : en 1977 : créée en cours d'exercice budgétaire, la direction générale pour les relations avec le public ne disposait pas de dotation propre. Les dépenses ont donc été prises en charge sur les crédits de l'administration centrale du ministère de l'économie et des finances ; en 1978 : 17 200 000 francs ont été affectés à la direction générale pour les relations avec le public et au service de l'information au chapitre 34-02, article 40, pour le financement de leurs actions spécifiques ; en 1979 : la dotation de la direction générale pour les relations avec le public et du service de l'information inscrite au chapitre 34-02, article 40, s'élève à 18 599 500 francs. Par ailleurs, au titre des mesures nouvelles, ont été prévus pour financer l'extension des activités de la direction générale pour les relations avec le public : en matière de matériel d'information moderne : 730 000 francs (chap. 34-93, art. 10) ; en matière de formation du personnel : 335 000 francs, dont 62 000 francs au chapitre 31-04 (art. 20), 213 000 francs au chapitre 34-02 (art. 10) et 60 000 francs au chapitre 34-02 (art. 50).

FONCTION PUBLIQUE

Pensions de retraite civiles et militaires (retraités : équipement).

15654. — 28 avril 1979. — **M. Joseph Legrand** attire l'attention **de M. le Premier ministre (Fonction publique)** sur le mécontentement des retraités des services de l'équipement. Ces retraités demandent l'ouverture des discussions avec les syndicats sur les questions suivantes : revalorisation générale des pensions sur la base de 2 800 francs nets par mois et paiement immédiat d'un acompte de 400 francs à valoir sur la progression du pouvoir d'achat et la remise en ordre des rémunérations ; intégration rapide et totale de l'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue, ainsi que des primes et indemnités ayant le caractère de complément de traitement ; fixation du taux de la pension de réversion à 75 p. 100 au lieu de 50 p. 100 ; péréquation intégrale des retraites et pensions par l'application aux retraités des réformes indiciaires concédées aux actifs. En conséquence, il lui demande s'il ne juge pas nécessaire de répondre favorablement à cette demande.

Réponse. — L'accord salarial pour 1979 signé par le Gouvernement et certaines organisations syndicales représentatives des fonctionnaires comporte des mesures susceptibles non seulement d'intéresser les fonctionnaires en activité mais encore d'améliorer la situation des retraités. C'est ainsi que les retraités ont bénéficié de l'intégration d'un point supplémentaire de l'indemnité de résidence et de l'attribution de points d'indice majoré et du relèvement à l'indice majoré 185 du minimum de pension. En ce qui concerne les autres indemnités servies aux fonctionnaires en activité, il ne peut être envisagé de les prendre en compte dans l'assiette de la pension de retraite, car elles ont pour objet, conformément à l'article 22 de l'ordonnance du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires, de rémunérer des sujétions inhérentes à l'emploi ou de tenir compte de la manière de servir. Une augmentation du taux de la pension de réversion de 50 à 75 p. 100 ne peut être envisagée, pour des raisons essentiellement financières. Cette proposition, qui se traduirait par un accroissement de 50 p. 100 de la masse des pensions de réversion entraînerait en effet une dépense budgétaire importante. En outre, une modification du taux de la pension de réversion du code des pensions civiles et militaires de retraite ne serait pas sans conséquences sur les autres régimes de retraite. Le montant des dépenses nouvelles qu'entraînerait une augmentation de ce taux, tant pour le budget de l'Etat que pour les régimes spéciaux d'assurances vieillesse et le budget social dans son ensemble, serait considérable. Le principe de la péréquation des retraites est fixé par l'article L. 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite. Aux termes de cet article, en cas de réforme statutaire, l'indice de traitement déterminant les émoluments retenus pour le calcul du montant de la pension doit être fixé conformément à un tableau d'assimilation annexé au décret relatif aux modalités de cette réforme. Selon la jurisprudence du Conseil d'Etat, cette assimilation doit obligatoirement tenir compte des reclassements opérés automatiquement par le nouveau statut aux fonctionnaires en activité. Les services de la fonction publique veillent attentivement à ce que ce principe soit respecté. En revanche, reste sans incidence sur la situation des retraités, toute réforme comportant la création de grades ou de classes auxquels les fonctionnaires en activité à la date de la création ne peuvent accéder qu'après une sélection faite soit par appréciation de leur valeur professionnelle soit sur épreuves.

Pensions de retraite civiles et militaires (retraités : receveurs des contributions).

16087. — 12 mai 1979. — **M. François Léotard** expose à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** que, lorsqu'ils ont été réintégrés dans les cadres de l'administration métropolitaine, les receveurs des contributions diverses d'Algérie ont été appelés à bénéficier de majorations indiciaires complémentaires attribuées en considération des indemnités afférentes aux postes qu'ils avaient gérés en Algérie. Cependant, en vertu d'une décision ministérielle du 24 juin 1968, cette majoration indiciaire a été écrêtée afin que l'indice global de rémunération reste constant. Une telle décision a introduit une distorsion importante dans les conditions de l'évolution de la retraite des anciens receveurs au détriment de ceux qui avaient exercé leurs fonctions en Algérie. C'est pourquoi il lui demande s'il n'estime pas nécessaire de revenir sur la décision ministérielle du 24 juin 1968.

Réponse. — L'ensemble des receveurs des contributions diverses d'Algérie ont été intégrés dans le corps de la catégorie A des services extérieurs de la direction générale des impôts. La décision du 24 juin 1968 a été prise dans le souci de tenir compte des droits dont bénéficiaient les comptables des contributions diverses d'Algérie, avant l'indépendance de cet Etat, sans pour autant leur accorder une situation plus favorable que celle de leurs collègues métropolitains appartenant au même corps. Appelé à se prononcer à plusieurs reprises sur la situation des intéressés, le Conseil d'Etat a constamment considéré qu'elle avait été réglée en respectant les principes applicables en la matière. Dans ces conditions, il n'est pas envisagé de rapporter la décision du 24 juin 1968.

Fonctionnaires et agents publics (autorisations d'absence).

20437. — 29 septembre 1979. — **M. Henri de Gastines** rappelle à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** que les circulaires n° 1169 du 15 octobre 1974 et n° 1213 du 21 août 1975 ont précisé les conditions dans lesquelles des autorisations d'absence peuvent être accordées au personnel de l'administration pour soigner un enfant malade ou pour en assurer momentanément la garde. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer si, dans le cas où les parents sont tous deux membres de la fonction publique, les autorisations d'absence peuvent être attribuées indistinctement au père ou à la mère ou partagées entre chacun d'entre eux, dans la limite naturellement du nombre de jours prévu.

Réponse. — La circulaire F. P. n° 1213 du 21 août 1975 qui prévoit l'octroi d'autorisations d'absence pour soigner un enfant malade ou en assurer momentanément la garde précise que celles-ci sont accordées « aux mères de famille, ou le cas échéant aux autres agents qui ont la charge d'un enfant ». Cette circulaire pose donc le principe que seules les mères de famille peuvent bénéficier de telles autorisations, et ce n'est, qu'en cas d'absence légale et permanente de la mère (divorce, veuvage, etc.) que les autres personnes qui en ont la charge, et notamment les pères, peuvent obtenir ces facilités.

JUSTICE

Déchéances et incapacités (incapables majeurs).

19891. — 15 septembre 1979. — **M. Claude Martin** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les conditions dans lesquelles est appliquée la loi n° 68-5 du 3 janvier 1968 sur les incapables majeurs. Il lui signale que dans des cas de plus en plus fréquents des personnes âgées sont délibérément mises en tutelle ou en curatelle sur demande de leur famille, alors que les condi-

tions prévues par l'article 40 du code civil ne sont pas réunies. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser cette atteinte grave à la liberté individuelle.

Réponse. — L'article 493 du code civil reconnait le droit de demander l'ouverture de la tutelle ou de la curatelle au conjoint non séparé, aux ascendants, descendants, frères et sœurs de la personne à protéger. Cette énumération est plus limitée que celle qui résultait de la législation antérieure à la loi n° 68-5 du 3 janvier 1968, législation qui admettait l'action de tous les parents. La modification ainsi intervenue a été inspirée par l'idée de lier le droit d'agir non plus à la qualité de successible, mais à l'affection présumée portée à l'incapable. S'agissant toutefois d'une présomption, il a paru nécessaire de mettre en place un certain nombre de garanties pour s'assurer du caractère sérieux des demandes déposées. La requête, énonçant les faits sur lesquels elle est fondée, doit être accompagnée d'un certificat médical délivré, conformément à l'article 493-1 du code civil, par un médecin spécialiste choisi sur une liste établie par le procureur de la République. Ce n'est qu'au vu de l'avis constatant l'altération des facultés mentales ou corporelles, au sens de l'article 490 du code civil, que le juge des tutelles instruit la demande, notamment en procédant à l'audition du malade et en sollicitant un nouvel avis, celui du médecin traitant de ce dernier. Un contrôle *a posteriori* peut encore être exercé : c'est le recours, ouvert à la personne protégée elle-même, à son tuteur ou à son curateur, ainsi qu'à son conjoint non séparé, ses ascendants, descendants, frères et sœurs, même si ceux-ci ne sont pas intervenus à l'instance, contre la décision prononçant la mesure de protection ou refusant d'en donner mainlevée. Le système mis en place par la loi du 3 janvier 1968 présente, en pratique, le maximum de garanties pour les personnes dont la protection serait demandée par un entourage malveillant. Cela explique que tant l'examen de l'évolution des statistiques en matière de tutelles que l'abondant courrier reçu en ce domaine par la chancellerie ne font apparaître ni un accroissement anormal des procédures engagées à la demande des familles, ni un abus dans les décisions intervenues. Dans ces conditions, les craintes exprimées par l'honorable parlementaire ne semblent pas fondées, d'un point de vue général.

TRANSPORTS

S. N. C. F. (lignes).

16620. — 29 mai 1979. — **M. Jacques Chaminade** fait part à **M. le ministre des transports** de la très grande émotion des élus municipaux, cantonaux et de la population de la Haute Corrèze et des cantons limitrophes du département de la Creuse, à la connaissance des mesures envisagées par la S. N. C. F. tendant à la suppression du service voyageurs sur la ligne Felletin—Ussel à partir du prochain service d'hiver. Soulignant les conséquences dramatiques auxquelles cette décision conduirait sur les plans économique et humain, ils protestent avec la plus vive énergie contre un tel projet de suppression, véritable sanction d'asphyxie économique et sociale d'une région entière. En conséquence, il lui demande s'il n'entend pas donner les instructions nécessaires à l'abandon de ce projet et assurer le maintien de la ligne Ussel—Felletin et de son trafic voyageurs.

Réponse. — L'article 7 du contrat d'entreprise conclu entre la S. N. C. F. et l'Etat pour la période 1979-1982 dispose, pour les services omnibus, que la « S. N. C. F. prendra librement toutes mesures destinées à assurer une meilleure adaptation du service aux besoins ou à réduire les coûts de fonctionnement » et que « elle pourra librement procéder au transfert sur route (éventuellement à la suppression) de l'ensemble des services d'une ligne dans les cas où le coût est disproportionné au service rendu ». C'est dans ces conditions qu'a été étudié par la S. N. C. F. le transfert par route du service ferroviaire exploité entre Felletin et Ussel. Le déficit de ce service a atteint 3 774 000 francs en 1978 ; le rapport dépenses recettes, supérieur à 36, est le plus élevé de tous les services omnibus ; le déficit au voyageur-kilomètre dépasse 7 francs. Dès le mois de juin la société nationale a contacté les maires des communes concernées afin d'examiner avec eux la consistance du service routier de remplacement en fonction des objectifs du schéma régional de transport. Ces réunions préliminaires ont permis de mettre en place un service routier de qualité améliorant nettement la desserte de cette région. C'est ainsi que trois aller-retour quotidiens ont été créés afin d'offrir aux usagers des possibilités de déplacement dans la demi-journée. Un aller et retour supplémentaire a été mis en marche les lundis, vendredis et dimanches, en période scolaire, et de nouveaux points d'arrêt sont desservis au centre des localités de Felletin, de La Courtine, de Saint-Rémy et d'Ussel, ainsi qu'au lieudit Le Tarderon. Par ailleurs, la section de ligne La Courtine—Ussel reste ouverte aux marchandises, ce qui permet également d'acheminer des trains spéciaux « militaires » vers le camp de La Courtine. L'économie réalisée par ce transfert sur route bénéficiera à l'établissement public régional, conformément à sa demande, au titre du décret expérimental de 1977 sur la décentralisation des transports collectifs. L'Etat reversera ainsi à la région une somme estimée à 3 300 000 francs environ, aux conditions économiques de 1979. Cette économie servira notamment à prendre en charge la dépense supplémentaire résultant du classement de l'itinéraire routier en catégorie S 1 en raison du climat rigoureux de cette région. Le coût des moyens supplémentaires en matériel et en personnel pour cette opération a été chiffré à 200 000 francs. Enfin, un aller-retour Felletin Montluçon, permettant d'assurer de nouvelles liaisons vers Paris a été créé, conformément aux souhaits des autorités régionales, en remplacement de l'aller-retour Felletin—Guéret prévu dans le schéma régional des transports. Ce service fonctionne dans l'horaire suivant : Felletin 8 h 17 — Montluçon 9 h 38 (correspondance avec le train 4606 arrivant à Paris à 12 h 35) ; Montluçon 16 h 08 — Felletin 17 h 29 (correspondance avec le train 4605 partant de Paris à 12 h 35). De plus, ces circulations desservant au passage Aubusson—Lavareix et Busseau.

Transports maritimes (personnel).

18539. — 14 juillet 1979. — **M. Albert Denvers** demande à **M. le ministre des transports** quelles sont les mesures qu'il entend faire strictement observer par les compagnies d'armement naval en vue d'assurer à bord des navires la sécurité des personnels dans l'exercice de leur métier et de lui faire savoir comment il estime devoir en assurer l'existence et le contrôle, enseignement étant tiré du récent accident survenu sur une unité flottante de la Compagnie Delmas-Vieljeux.

Réponse. — La sauvegarde de la vie humaine en mer repose sur trois conditions : le bon état technique des navires, la compétence des équipages et la bonne conduite de tous les navires en mer. Les deux premiers aspects relèvent, pour les navires français, de notre réglementation nationale exclusivement, le dernier revêt un caractère international. Dans le domaine national, je rappellerai que la réglementation est l'une des plus anciennes et des plus complètes en matière de sécurité et que, comme les modalités de son application, elle a été élaborée et sans cesse actualisée à l'expérience d'une longue pratique dans le but de suivre l'évolution des techniques. L'observation de cette réglementation technique par l'armement et les marins fait l'objet d'un contrôle minutieux, dont la qualité et l'efficacité sont à juste titre réputées dans le monde maritime. Le cadre juridique du contrôle a gardé son entière valeur au plan de l'efficacité grâce à l'adaptation continuelle des moyens et des méthodes face à l'évolution des conditions d'exploitation des navires. A cet égard, on peut citer au niveau national la réorganisation des services de sécurité sur tout le littoral, et l'informatisation, en cours, du contrôle des navires. Au niveau international, ce souci d'efficacité se concrétise dans l'action dynamique de notre pays au sein de l'O. M. C. I. en vue d'étendre le réseau de contrôle de nos navires dans tous les ports, par l'uniformisation des méthudes. Les navires français sont non seulement contrôlés dès le stade de leur conception et de leur construction ainsi qu'à leur entrée en service, mais, en outre, ils sont contrôlés systématiquement chaque année et de façon inopinée à l'occasion des escales. Ces procédures de contrôle vont être étendues à la grande majorité des pays maritimes par une résolution que l'O. M. C. I. adoptera en novembre prochain. Enfin, la compétence des équipages est, je crois, garantie par un système de formation très développé. Le réseau des écoles d'apprentissage et d'enseignement maritime et la qualité de l'enseignement qui y est dispensé font que le savoir-faire des marins français est apprécié non seulement au plan intérieur mais encore à l'étranger, de nombreux officiers et matelots français apportant, notamment, leur concours aux flottes des pays en développement dans le cadre de notre action de coopération. L'ensemble de ces données conduit à la conclusion que les navires sous pavillons français offrent des garanties de sécurité très élevées d'autant qu'ils sont très récents dans l'ensemble. Ces précautions ne suffisent pas malheureusement à éliminer tous les risques d'accident. Et le drame de l'*Emmanuel Delmas* est à cet égard particulièrement déchirant.

Transports routiers (matières dangereuses).

19233. — 4 août 1979. — **M. André Delelis** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les enseignements à tirer de la catastrophe de Los Alfaques (Espagne). En effet, de nombreux produits dangereux sont transportés en France par les voies ferroviaires et routières : c'est le cas, désormais, à partir du vapocraqueur de Dunkerque, et notamment à destination de l'usine Monsanto de 62410 Wingles. Ces convois traversant des agglomérations à forte densité de population, il lui demande de bien vouloir préciser les dispositions prises afin d'éviter ce genre de catastrophe.

Réponse. — Le transport des matières dangereuses est régi, d'une part, par la réglementation française (arrêté du 15 avril 1945,

modifié et complété ultérieurement pour réglementer l'acheminement de ces marchandises par route, rail et voies navigables) et, d'autre part, par la réglementation européenne. La France ayant adhéré à l'accord européen sur le transport par route des matières dangereuses, cette réglementation s'applique donc intégralement sur le territoire national. Ces textes fixent non seulement les conditions de transport proprement dites, mais aussi celles de l'emballage, de la manutention et de l'arrimage. Sur de nombreux points, le règlement français est plus contraignant que les règlements de même nature en vigueur à l'étranger. Dans le domaine particulier du transport routier des matières dangereuses, l'objectif des pouvoirs publics a toujours été de réduire les risques engendrés par ces transports, jusqu'à les rendre, si possible, inexistants. L'action a été engagée dans trois directions. La première direction d'action a consisté à adapter la réglementation aux progrès techniques. Les textes qui traitent des matières dangereuses sont en permanence mis à jour pour tenir compte tant de l'arrivée sur le marché de produits nouveaux que des progrès techniques susceptibles d'accroître la sécurité des transports. Sur le plan national, cette mise à jour est confiée à une commission interministérielle pour le transport des matières dangereuses, composée de représentants de différents départements ministériels (intérieur, industrie, défense, environnement, santé, agriculture, transports et travail) et de représentants des organisations professionnelles concernées. La seconde direction d'action consiste à faire respecter cette réglementation. Tant le contrôle que les sanctions ont été progressivement renforcés au cours de ces dernières années. La vigilance accrue des services intéressés porte, d'une manière générale, sur l'obligation du respect des prescriptions imposées pour les transports de matières dangereuses, telles qu'elles sont définies dans les textes réglementaires et, d'une manière toute particulière, sur le respect des vitesses limites, des conduite et de repos et des consignes de sécurité, ainsi que des prescriptions relatives à l'état, à l'équipement et à la signalisation des véhicules et des documents de bord. Enfin, la troisième direction consiste à donner à chacun de ceux qui participent à ces transports la conscience du caractère spécifique des marchandises transportées, des obligations particulières qui s'y rattachent et des responsabilités qui en découlent. Cette action se poursuit avec une vigueur accrue. Les efforts portent tant sur les matières elles-mêmes que sur les véhicules, les conditions de circulation, les entreprises et leur personnel. En ce qui concerne les matières dangereuses, afin de rendre encore plus contraignantes certaines conditions de transport et les opérateurs encore plus conscients des risques encourus, certaines marchandises dangereuses ont été reclassées. Ce reclassement a porté sur quarante-trois matières dont le transport est soumis à des mesures plus sévères d'étiquetage, de spécialisation, de chargement et d'emballage. En ce qui concerne les véhicules, deux décisions ont été prises. Tout d'abord, un arrêté du 14 décembre 1978 interdit en France les véhicules étrangers transportant des matières dangereuses dans des citernes construites en acier de nuance dite T 1. Cette nuance est déjà interdite pour les véhicules français depuis plusieurs années. Elle l'est également pour les véhicules étrangers circulant sur le territoire national. En second lieu par arrêté du 27 juin 1979, le problème des limitations de vitesse pour les camions transportant des matières dangereuses a été revu dans le sens à la fois d'une simplification (une modulation des vitesses en fonction du tonnage rendait difficile le contrôle) et d'une baisse, sauf sur autoroutes (afin d'inciter les poids lourds à utiliser ces voies qui ne passent pas dans les agglomérations). Mais il ne suffit pas de fixer des limites de vitesse, il faut qu'elles soient appliquées, c'est pourquoi un arrêté du 30 juillet 1979 fixe les conditions dans lesquelles des limitateurs de vitesse seront rendus obligatoires pour les poids lourds transportant des matières dangereuses et mis en circulation après le 30 avril 1980. Enfin, l'action poursuivie s'adresse aux entreprises et au personnel. Après l'accident d'Espagne, le ministre des transports a demandé aux représentants des professionnels du transport routier d'inviter leurs adhérents à appliquer de manière rigoureuse la réglementation relative au transport des matières dangereuses. Constatant la négligence de certains transporteurs ou conducteurs qui sont en infraction dans des conditions absolument inadmissibles au regard des risques encourus, il a été demandé au garde des sceaux d'inviter le parquet à la sévérité et à la célérité, tout en renouvelant l'appel à la profession. Parallèlement, l'effort de formation professionnelle des conducteurs déjà entrepris par certaines organisations professionnelles a été poursuivi et généralisé. Le ministère des transports a mis au point avec la profession l'organisation d'une formation initiale obligatoire des nouveaux conducteurs de véhicules transportant des matières dangereuses et le recyclage périodique des conducteurs en fonctions. L'ensemble de ces mesures permettra de réunir le maximum de chances pour que le transport des matières dangereuses s'effectue dans les meilleures conditions de sécurité.

S.N.C.F. (lignes).

19279. — 4 août 1979. — **M. Claude Birraux** demande à **M. le ministre des transports** quelles mesures il entend prendre, au moment où la liaison Paris—Lyon par le T.G.V. est sur le point de se réaliser et où son prolongement sur Genève est envisagé, afin de ne pas exclure de cette liaison moderne et rapide le Genevois français et le Chablais, facilitant ainsi leur désenclavement.

Réponse. — Le tracé de la ligne nouvelle T. G. V. de Paris à Lyon offre la possibilité de desservir dans de bonnes conditions les agglomérations situées sur les principaux itinéraires actuels. C'est ainsi que deux bretelles de liaison seront créées. La première, vers Dijon, permettra d'assurer la desserte de la Franche-Comté et de la Suisse via Vallorbe. La seconde rejoindra, à Mâcon, la ligne S. N. C. F. qui, par Bourg-en-Bresse, dessert la Savoie et la Suisse via Genève. En 1983, la fréquence prévue des relations directes par T. G. V. entre Paris et Culoz, Genève et Lausanne sera de quatre aller-retour quotidiens. Elle sera de cinq aller-retour entre Paris et Annecy. Les temps de parcours seront notablement diminués : 3 heures 30 entre Paris et Annecy au lieu de 5 heures 43 actuellement, 2 heures 40 entre Paris et Culoz au lieu de 4 heures 14, 3 heures 30 entre Paris et Genève au lieu de 5 heures 41 et 3 heures 40 entre Paris et Lausanne au lieu de 5 heures 07. La desserte d'Evian et de Bellegarde sera assurée par correspondance à Culoz avec les T. G. V. De la même façon, le sud du Chablais, et en particulier la ville de Cluses, sera desservi par correspondance à Annecy.

Pension de réversion (S. N. C. F.).

19315. — 11 août 1979. — **M. Jean-Pierre Delalande** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 concernant le partage de la pension de réversion, notamment sur le problème que pose son application pour les retraités de la S. N. C. F. En effet, celles-ci mettent en cause les avantages acquis des veuves et négligent ceux des orphelins, tels qu'ils figurent dans le règlement des retraites de la S. N. C. F. datant de 1911 et issu de la loi du 21 juillet 1909 qui prévoit que l'ouverture du droit à pension de réversion intervient au bout de six années de mariage pour les retraités, si celui-ci a été contracté moins de deux ans avant la cessation des fonctions, ou après la cessation de fonctions. Il lui demande de veiller tout spécialement à ce que les droits acquis soient préservés.

Pension de réversion (S. N. C. F.).

19318. — 11 août 1979. — **M. Jean-Pierre Delalande** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur la disparité qui existe entre le régime des retraités civils et militaires et le régime des retraités des chemins de fer, ancien régime spécial, en ce qui concerne le bénéfice de la pension de réversion pour le conjoint survivant. En vérité, assimilée au régime général, la pension de réversion est répartie à titre définitif entre la femme divorcée et l'épouse ; cette mesure exclut la veuve du retraité de tout droit à récupération de la part de pension de réversion attribuée à la femme divorcée, en cas de décès de celle-ci. Il lui demande de tenir compte de ce problème lors du réexamen des conditions de partage de la pension de réversion prévues par la loi du 17 juillet 1978.

Réponse. — La S. N. C. F. a soumis à l'homologation ministérielle des propositions de modifications de son règlement de retraite afin de mettre celui-ci en conformité avec les dispositions de la loi du 17 juillet 1978. A cette occasion se pose le problème du maintien ou non de certains avantages de réversion propres au régime de retraite des cheminots et qui n'ont pas d'équivalent au régime général ; il s'agit d'une part du report de la pension de réversion d'un bénéficiaire décédé sur le ou les autres bénéficiaires, et, d'autre part, du prélèvement d'une part de pension au bénéfice des orphelins. Il n'est pas possible de préjuger les décisions qui seront prises à cet égard. Cependant si l'intention du législateur ne paraît pas avoir été, en la circonstance, de revenir sur des avantages acquis dans les régimes spéciaux de retraites, autres que ceux de la fonction publique et assimilés, il n'en demeure pas moins que le texte adopté par le Parlement rend purement et simplement applicable auxdits régimes les dispositions prises pour le régime général, dans lequel ni la possibilité de report, ni l'attribution d'une part aux orphelins n'existent.

Transports (organisation).

19546. — 25 août 1979. — **M. Jean-Michel Boucheron** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur l'urgence des mesures à prendre en vue de réaliser des économies significatives d'énergie dans le secteur des transports. Il lui demande s'il ne serait pas utile de compléter les premières dispositions arrêtées dans un récent conseil des ministres par la mise en œuvre aux

différents niveaux adéquats (national, regional, départemental et local) de nouveaux plans de transports. Cela semble indispensable au vu des problèmes énergétiques qui secouent notre pays, et cela concrétiserait une réelle priorité aux modes de transports les plus économes en énergie. Il aimerait aussi connaître quelles incitations M. le ministre des transports entend promouvoir pour que de tels plans soient rapidement élaborés et appliqués.

Réponse. — Ainsi que le souligne M. Boucheron toute réforme de la réglementation des transports publics de voyageurs devra tenir compte des problèmes énergétiques. C'est ainsi que la table ronde qui a réuni, les 26 et 27 avril 1979, autour du ministre des transports, des représentants des usagers, des transporteurs, de l'administration et des élus locaux, a permis de dégager des orientations pour une réforme de l'organisation des transports collectifs interurbains de voyageurs. Il est apparu nécessaire de parvenir à une meilleure adaptation des moyens et des besoins en passant par la décentralisation. Trois niveaux de responsabilité pourraient être institués : national, régional et départemental. Ils permettraient d'obtenir une meilleure coordination de l'ensemble des services routiers grâce à une plus grande sensibilisation des collectivités publiques aux questions posées par l'organisation des transports. Les lignes directrices de cette réforme et ses modalités d'application sont actuellement examinées par le conseil supérieur des transports.

Navigation de plaisance (handicapés).

19655. — 1er septembre 1979. — **M. Lucien Richard** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur l'impossibilité actuelle, pour les handicapés physiques, de subir l'examen du permis de circulation sur les mers et rivières de France. Il estime qu'il s'agit d'une réglementation ancienne qu'il serait opportun de faire évoluer dans la mesure où ces mêmes handicapés, parfaitement bien appareillés, sont aujourd'hui habilités à passer le permis automobile ou le brevet avion de tourisme. Il s'étonne, en outre, que les très nombreuses interventions de parlementaires et d'associations n'aient abouti à aucun résultat concret, de même que n'aient pas été publiées les conclusions ou recommandations du groupe de travail constitué à ce sujet au printemps 1978. Il considère comme souhaitable, à une époque où l'on s'efforce de favoriser la réinsertion des handicapés dans la vie active, que des mesures réglementaires soient prises pour assouplir les conditions contenues dans l'arrêté du 2 juillet 1969 relatif à la délivrance du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur, et souhaite connaître la position et les intentions du Gouvernement sur ce problème.

Réponse. — Le ministre des transports est tout à fait conscient de l'importance du problème posé par les conditions d'aptitude physique exigées dans l'arrêté du 15 mars 1966 pour la conduite des navires de plaisance à moteur. Il a effectivement réuni un groupe de travail composé de médecins et de représentants des plaisanciers avec, pour mission, de proposer à l'administration certaines modifications du texte précité. Le ministre des transports ne manquera pas de saisir le conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques de l'ensemble des conclusions du groupe de travail. Sans vouloir préjuger l'avis de cet organisme, on peut raisonnablement penser que les modifications de l'arrêté du 15 mars 1966 interviendront avant la fin de la présente année. Ces modifications prises dans le but de favoriser la réinsertion des personnes handicapées dans la vie active, devront prendre en compte non seulement les désirs légitimes des personnes handicapées, mais également la sécurité de l'ensemble des usagers de la mer.

Routes et autoroutes (construction).

19840. — 8 septembre 1979. — **M. Jean-Pierre Chevènement** enregistre avec satisfaction l'annonce faite par le conseil des ministres d'une relance à travers les marchés publics des activités du bâtiment et de la construction, notamment pour la construction d'infrastructures routières . Il attire à nouveau l'attention de **M. le ministre des transports** sur la nécessité de terminer la réalisation de la bretelle de Denney entre la R.N. 83 et l'échangeur de Belfort-Nord sur l'autoroute A 36. La construction de cet ouvrage, qui doit permettre notamment d'éviter la traversée actuellement très dangereuse de Belfort par les poids-lourds, est interrompue du fait de l'Etat qui n'a pas prévu les crédits correspondant à sa participation au budget de 1979 alors que les collectivités locales (département du territoire de Belfort et ville de Belfort) ont depuis longtemps acquitté leur part. Il lui demande s'il lui paraît judicieux d'interrompre au cœur de l'été des travaux engagés depuis plus d'un an pour une réalisation ressentie comme absolument prioritaire par la population et cela alors que des opérations nouvelles ont été engagées en 1979 dans le ressort même de la région Franche-Comté.

Réponse. — Conscient de l'intérêt que revêt la construction de la bretelle de Denney pour la desserte du territoire de Belfort ainsi que pour l'amélioration des conditions de circulation dans la traversée de la ville de Belfort, le ministre des transports précise qu'un crédit de 4 millions de francs, en autorisation de programme de l'Etat, est réservé pour le solde de cette opération dans le cadre des mesures de soutien à l'économie récemment décidées par le Gouvernement. Ce crédit, auquel s'ajoutera la participation des collectivités locales, permettra d'achever les travaux, déjà largement entrepris, dans les meilleurs délais.

Circulation routière (sécurité).

19931. — 15 septembre 1979. — **M. Emile Koehl** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur le danger que représente le pare-brise à verre normal pour les automobilistes. Pour une dépense supplémentaire relativement minime, de nombreux traumatismes visuels allant parfois jusqu'à la cécité pourraient être évités aux accidentés de la route si le pare-brise à verre feuilleté était rendu obligatoire sur tous les véhicules neufs. Il lui demande, s'il envisage de prendre une telle mesure, de bien vouloir lui indiquer dans quel laps de temps il compte la rendre effective. Il serait utile de rappeler quel a été en 1978 le nombre de morts et de blessés occasionnés par l'éclatement de leur pare-brise et les coûts supportés de ce fait tant par les accidentés eux-mêmes que par la sécurité sociale.

Réponse. — La réglementation française concernant les pare-brise des véhicules automobiles interdit l'usage du verre normal, mais autorise deux types de verre spécialement traité : le verre trempé et le verre feuilleté. La question du choix entre ces deux types de verre a fait l'objet d'études approfondies en France et au sein de la Communauté économique européenne. Elles ont mis en évidence que chacune des deux sortes de verre pouvait occasionner des blessures graves et que, si la nature de la blessure variait selon le type de verre, il n'était pas possible d'affirmer, sur des bases objectives et chiffrables, que l'on était meilleur que l'autre. Dans ces conditions, et compte tenu du fait que le coût de revient du verre feuilleté est sensiblement double de celui du verre trempé, il n'est pas envisagé, ni en France ni chez la plupart de nos voisins, de rendre obligatoire le verre feuilleté. Par ailleurs, il n'existe pas de statistique annuelle des victimes de la route dues aux éclatements de pare-brise, parce que, lorsque après un accident on constate que le pare-brise (trempé ou feuilleté) a été brisé, il faut une enquête approfondie, que ne peuvent pas réaliser les forces de police ou de gendarmerie au moment du constat, pour déterminer si le bris du pare-brise est la cause ou la conséquence de l'accident, et quelle est la part des blessures imputable au pare-brise. Une enquête détaillée a été effectuée en 1973 sur un échantillon de 2 500 cas représentatifs, parmi lesquels on n'a dénombré ni mort ni blessé grave ; une autre enquête effectuée dans les hôpitaux par l'organisme national de la sécurité routière, en 1975 et 1976, a mis en évidence que les cas de cécité ou de perte d'un œil dus aux pare-brise étaient, fort heureusement, tout à fait exceptionnels.

Transports aériens (lignes).

19946. — 15 septembre 1979. — **M. Gilbert Gantier** demande à **M. le ministre des transports** si les négociations qui avaient été entreprises avec les pays concernés en vue d'une liaison Paris—Tokyo par le *Concorde* ont des chances d'aboutir. Cette ligne, qui comporte le survol de nombreuses terres inhabitées du pôle, est en effet l'une de celles pour lesquelles l'utilisation du transport supersonique semble particulièrement adaptée.

Réponse. — La ligne Paris—Tokyo en Concorde peut s'effectuer soit en survolant supersoniquement la Sibérie, soit en passant par le pôle. Cette dernière route supposerait, compte tenu du rayon d'action de l'appareil, que deux escales soient effectuées l'une en Norvège, l'autre sur l'aérodrome d'Anchorage en Alaska. La durée totale du voyage, escales comprises, est ainsi augmentée dans des proportions telles que l'avantage du supersonique est considérablement réduit par rapport aux liaisons subsoniques directes. Seule la route sibérienne, avec escale unique en U.R.S.S. présente en définitive un gain de temps suffisamment important pour justifier un service supersonique. Les autorités soviétiques n'ont toutefois pas donné suite aux multiples demandes qui leur ont été présentées à ce sujet par la France et la Grande-Bretagne.

Pêche maritime (langoustines).

20271. — 29 septembre 1979. — Suite à l'arraisonnement du langoustinier R.P. Le Bret par les autorités anglaises, **M. Louis Le Pensec** rappelle à **M. le ministre des transports** ses demandes antérieures d'indemnisation intégrale des frais et du manque à gagner occasionnés par de tels arraisonnements lorsque le navire est en conformité avec la réglementation française et lui demande de lui apporter des assurances sur ce point. Il lui demande par ailleurs les

initiatives qu'il entend prendre : pour le maintien du maillage actuel au nord du 48e parallèle ; pour que le dossier « langoustine » connaisse un aboutissement à la prochaine réunion du C. I. E. M.

Réponse. — Le Royaume-Uni a adopté en juin dernier une série de mesures unilatérales parmi lesquelles l'obligation d'utiliser un maillage de 70 mm pour la pêche de la langoustine. Le Gouvernement, qui considère avec la commission des communautés européennes, que ces décisions sont contraires à l'état actuel du droit communautaire a protesté formellement auprès des autorités britanniques. Un certain nombre de mesures ont par ailleurs été prises afin de venir en aide aux pêcheurs qui seraient victimes d'arraisonnements du fait de ces « orders », le Gouvernement s'étant notamment engagé à prendre en charge les amendes et les frais de justice et à rembourser le coût des engins saisis. Le manque à gagner occasionné par ces arraisonnements ne peut, quant à lui, être à la charge de l'Etat pour des raisons tenant notamment à la poursuite des négociations sur le maillage de la langoustine. Une telle prise en charge pourrait en effet être interprétée comme la reconnaissance implicite par la France du bien fondé scientifique de la mesure prise et comme la volonté du Gouvernement de soutenir financièrement des conditions d'exercice de la pêche contraires aux nécessités de la protection des ressources. Dans ces conditions, il est apparu préférable que la profession marque sa solidarité vis-à-vis des pêcheurs pénalisés par le comportement britannique. Le comité central des pêches maritimes conscient de cette nécessité, vient ainsi de décider de consacrer une somme d'un million de francs à l'indemnisation des pêcheurs arraisonnés d'ici le 25 octobre, sur la base de 8 000 francs par jour d'immobilisation d'un navire dans un port du Royaume-Uni. Ces éventuels versements devraient être considérées comme une avance à récupérer sur les indemnités qui pourraient être obtenues de la part des britanniques s'ils étaient condamnés par la cour de Luxembourg. En ce qui concerne l'opportunité d'adopter un maillage de 70 mm pour la pêche de la langoustine, le Gouvernement a fait connaître dès juillet à la commission qu'il considérait les bases scientifiques d'une telle mesure comme tout à fait insuffisantes, et a souligné les graves effets qu'aurait son adoption sur l'économie des pêches bretonnes. Compte tenu de ce contexte scientifique et socio-économique, il continuera à défendre dans les instances communautaires le maintien du maillage à 55-60 mm au nord du 48e parallèle. Il convient de préciser, par ailleurs, qu'un expert français vient de faire une communication sur le problème de la langoustine à l'occasion de la réunion plenière du C.I.E.M. qui vient de se tenir à Varsovie. Enfin, la commission pour sa part s'est doté récemment d'un comité scientifique composé d'experts communautaires. Ce comité, qui vient d'être chargé de procéder notamment à un réexamen du dossier « langoustines », est désormais l'organisme le plus approprié pour émettre un avis scientifique pertinent. Ses conclusions devraient être connues lors du prochain conseil des ministres chargés des pêches.

Société nationale des chemins de fer français (tarif réduit : congés payés).

20419. — 29 septembre 1979. — **M. Joseph Franceschi** demande **à M. le ministre des transports** de bien vouloir lui faire connaître si des dispositions ont été prévues en ce qui concerne l'octroi des billets de congés annuels avec réduction de 30 p. 100 pour un voyage annuel sur le réseau S. N. C. F. en faveur des non-salariés de l'industrie et du commerce. Dans la négative, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les intéressés puissent bénéficier de cet avantage.

Réponse. — Le billet populaire de congé annuel a été instauré pour répondre aux dispositions de la loi de 1936 relative aux congés pays. Créé à l'origine pour les salariés, il fut étendu par la suite aux artisans et petits agriculteurs qui, de par leurs ressources, pouvaient être assimilés à des salariés. Le tarif qui prévoit les conditions d'attribution de ces billets est un tarif « à charge », c'est-à-dire que la perte de recettes qui résulte de son application est remboursée à la S. N. C. F par le budget de l'Etat, conformément à l'article 20 *bis* de la convention du 31 août 1937 modifiée, régissant les rapports de l'Etat et de la S. N. C. F. Dans ces conditions, accroître le nombre de bénéficiaires du billet populaire de congé annuel augmenterait les charges supportées par les finances publiques ce qui n'est pas envisageable dans la conjoncture économique et budgétaire actuelle.

TRAVAIL ET PARTICIPATION

Congés payés (vacances scolaires).

20038. — 15 septembre 1979. — **M. Jacques Mellick** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation préoccupante des personnes divorcées qui éprouvent des difficultés pour obtenir des congés annuels qui correspondent à la période au cours de laquelle la garde des enfants leur a été confiée. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les personnes divorcées soient considérées comme prioritaires dès lors qu'elles ont la garde de leurs enfants même âgés de moins de six ans, pendant la période des vacances scolaires.

Réponse. — Il est rappelé que, conformément à l'article L. 223-7 du code du travail, l'ordre des départs en congé, lorsqu'il ne résulte pas des stipulations des conventions collectives ou des usages, est fixé par l'employeur, après avis des délégués du personnel, compte tenu notamment de la situation de famille des bénéficiaires. Il a seulement paru possible, en cette matière, de prévoir des dispositions ayant un caractère incitatif. Toute mesure impérative serait de nature à soulever, dans la pratique, des difficultés d'application tenant soit aux nécessités du fonctionnement de l'entreprise, soit à la présence, dans celle-ci, de plusieurs salariés pouvant invoquer des situations personnelles justifiant des traitements également préférentiels, les deux sources de difficultés pouvant au reste se rencontrer simultanément.

UNIVERSITES

Enseignement secondaire (enseignants : formation).

18393. — 14 juillet 1979. — **M. Gérard Longuet** attire l'attention de **Mme le ministre des universités** sur le grave malaise éprouvé par les élèves et anciens élèves des écoles normales supérieures, notamment dans les sections littéraires. Les normaliens, reçus à l'issue d'un concours hautement sélectif, reçoivent une formation de qualité dont le coût est élevé pour la collectivité. La plupart d'entre eux se destinent à la recherche et entreprennent une thèse dès leur scolarité. Or, il apparaît que les élèves reçus aux agrégations littéraires sont de plus en plus souvent nommés dans des collèges parfois éloignés des villes universitaires, pour enseigner aux élèves du premier cycle de l'enseignement secondaire, malgré le décret du 4 juillet 1972 stipulant que les professeurs agrégés ne doivent assurer un enseignement dans ces classes qu'à titre exceptionnel. L'exception tend à devenir la règle, y compris pour les normaliens déjà engagés dans la recherche, qui ne sont nullement préparés aujourd'hui à enseigner dans ces classes. Cette contradiction entre les postes offerts et la formation acquise explique la baisse progressive du nombre des candidats à l'entrée des E. N. S. les plus prestigieuses, et la désaffection croissante des normaliens eux-mêmes pour les carrières de l'enseignement. Il demande à Mme le ministre des universités quelle vocation elle assigne aux E. N. S., et quelle politique elle entend suivre pour préserver ces foyers de la culture et de la recherche françaises.

Réponse. — Les écoles normales supérieures ont pour mission essentielle, outre la préparation aux concours d'agrégation, de faire acquérir aux élèves la culture générale et la pratique des méthodes de recherche et de critique indispensable à la formation des futurs maîtres de l'enseignement du second degré et de l'enseignement supérieur. Pour améliorer les débouchés, le ministre des universités a ouvert les E. N. S. sur les grands corps de l'Etat, créé dans des établissements d'enseignement supérieur des postes d'assistant réservés aux anciens élèves, et des postes d'accueil dans des grands établissements de recherche ou de conservation comme la Bibliothèque nationale. Cette politique sera poursuivie. Quant à l'emploi des professeurs reçus à l'agrégation, il est du ressort exclusif du ministère de l'éducation.

Enseignement supérieur (enseignants).

18876. — 28 juillet 1979. — **M. Louis Maisonnat** expose à **Mme le ministre des universités** que les maîtres assistants sont actuellement préoccupés par suite de la préparation des décrets les concernant. Selon certaines informations, il serait interdit aux maîtres assistants d'assurer des enseignements magistraux ou seulement en cas de nécessité, ce qui est une notion suffisamment vague pour donner lieu à toute interprétation. D'autre part, il semble qu'il n'y ait rien de prévu concernant les maîtres assistants chargés de conférence dans les conditions fixées par l'article 11 *bis* du décret n° 78-228 du 2 mars 1978. Il lui demande si les décrets envisagés doivent sortir prochainement et s'ils prennent en compte les revendications formulées par les organisations syndicales.

Réponse. — Le décret n° 79-686 du 9 août 1979 ne modifie ni le service des maîtres assistants qui reste fixé par les articles 2 de chacun des décrets statutaires les concernant (décrets modifiés n° 60-1027 du 26 septembre 1960, n° 62-114 du 27 janvier 1962 et n° 69-526 du 2 juin 1969) ni la situation des maîtres-assistants chargés de conférences.

Enseignement supérieur (établissements).

20056. — 15 septembre 1979. — **M. Michel Rocard** appelle l'attention de **Mme le ministre des universités** sur le décalage qui semble se faire jour entre les prévisions budgétaires pour le relogement de Paris-VIII et le coût réel de l'opération. Il lui demande de lui indiquer quel est le surcoût occasionné par ce relogement par rapport aux normes des constructions universitaires.

Réponse. — Les crédits pour le relogement de l'Université Paris-VIII à Saint-Denis ont été mis en place en totalité. Les marchés ont été approuvés le 17 août 1979. Les travaux correspondants sont en cours. Le coût de cette opération est inférieur aux prix plafonds des constructions de l'enseignement supérieur.

QUESTIONS ECRITES

pour lesquelles les ministres demandent un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse.

(Art. 139, alinéa 3, du règlement.)

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20258** posée le 29 septembre 1979 par **M. Claude Evin.**

M. le ministre de l'éducation fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20282** posée le 29 septembre 1979 par **M. Michel Rocard.**

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20297** posée le 29 septembre 1979 par **M. Michel Aurillac.**

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20357** posée le 29 septembre 1979 par **M. Francis Geng.**

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20387** posée le 29 septembre 1979 par **M. Claude Coulais.**

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20432** posée le 29 septembre 1979 par **M. Henry Berger.**

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20449** posée le 29 septembre 1979 par **M. Jacques Chaminade.**

M. le ministre des transports fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **20450** posée le 29 septembre 1979 par **M. Jacques Chaminade.**

Rectificatif

au Journal officiel (*Débats parlementaires, Assemblée nationale*) *n° 75 du 29 septembre* 1979.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Page 7511, 2e colonne, réponse à la question n° 18968 de M. Jean-Pierre Delalande à M. le ministre des affaires étrangères, rétablir comme suit les trois dernières lignes de la réponse : « ... Ces immeubles abritent des services ou des logements relevant de l'ambassade d'U.R.S.S. en France. »

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances du mardi 23 octobre 1979.

1re séance : page **8771** ; 2e séance : page **8783** ; 3e séance : page **8803.**

ABONNEMENTS

	FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER
	Francs.	Francs.
Assemblée nationale :		
Débats	36	225
Documents	65	335
Sénat :		
Débats	28	125
Documents	65	320

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15

Téléphone : Renseignements : 579-01-95 ; Administration : 578-61-39

TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.