★ Année 1980-1981. — N° 81 A. N. (C. R.) Dimanche 16 Novembre 1980 ★

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

6e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

(62e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

1re Séance du Samedi 15 Novembre 1980.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE LAGORCE

1. — **Loi de finances pour 1981 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3937).

Transports.

M. Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la section commune.

M. Forgues, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports terrestres.

M. Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile et la météorologie.

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

M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la marine marchande.

M. Duroméa, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour la marine marchande.

M. de Maigret, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les routes, les ports et les voies navigables.

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

M. Valleix, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les ports et les voies navigables.

MM. Jacques Godfrain,
Gailiard,
Gaudin,

Mme Porte,

MM. Delprat,
Mauger.

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

2. — **Ordre du jour** (p. 3955).

★ (1 f.)

PRESIDENCE DE M. PIERRE LAGORCE,

vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1981
(DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

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

TRANSPORTS

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

Mes chers collègues, je vous signale qu'il y a neuf rapporteurs, vingt-neuf orateurs inscrits et trente-cinq questions. Etant donné que c'est aujourd'hui samedi et que nous voudrions tous regagner nos circonscriptions respectives le plus rapidement possible, je me permets d'insister auprès de tous les intervenants, y compris MM. les rapporteurs, pour qu'ils s'efforcent de se tenir dans les limites du temps de parole qui leur a été imparti.

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

M. Pierre Cornet, *rapporteur spécial.* Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, soucieux de vous épargner l'abondance des chiffres qui figurent dans mon rapport écrit, je m'en tiendrai aux grandes lignes d'un budget qui représente — section commune et transports terrestres — 23,561 milliards de francs en 1981, soit un montant considérable.

J'examinerai successivement : la section commune ; la S.N.C.F. et les concours du budget général qui apparaissent depuis longtemps dans plusieurs rubriques et qui sont fragmentés ; la R.A.T.P. dont l'aide est regroupée sur un seul chapitre ; les investissements S.N.C.F. et R.A.T.P.; une approche indirecte des problèmes routiers ; la situation contradictoire de la batellerie, vieillie, mais qui n'utilise pas tous les moyens mis à sa disposition pour se moderniser.

Dotée de 1 114 millions de francs, la section commune progresse de 23 p. 100. Ce gonflement tient principalement à l'ajustement des conditions de la recherche dans le domaine des transports et à l'augmentation d'un tiers de l'aide à la desserte aérienne et maritime de la Corse.

J'en arrive maintenant à la partie centrale du rapport sur les transports terrestres qui, au sein de la section des transports intérieurs, représente 22 447 millions, soit une progression de 13,2 p. 100, plus modeste qu'en 1980 — inférieure également au pourcentage d'augmentation générale du budget.

Cette masse très importante, que je vais rapidement passer en revue et qui est essentiellement vouée aux concours à la S.N.C.F. et à R.A.T.P., représente 3,7 p. 100 des dépenses nettes du budget général. C'est donc par excellence un budget d'intervention lié à la tutelle exercée par deux grandes entreprises nationales.

Pour utiliser un moyen de comparaison plus parlant, disons qu'elle absorbera 16,5 p. 100 du produit attendu de l'impôt sur le revenu ou encore 34,7 p. 100 du rendement de l'impôt sur les sociétés.

En ce qui concerne la S.N.C.F., placée sous contrat d'entreprise depuis 1979, les concours demandés pour 1981, proches de 19 500 millions, sont frappants par leur importance, mais cette importance se retrouve dans maints pays européens.

Si l'on prend en considération le rapport entre les recettes propres et les produits totaux des entreprises, on voit que c'est en Italie et en Belgique que l'intervention de l'Etat est la plus marquée. Le rapport entre les recettes propres et l'intervention de l'Etat est relativement élevé en Grande-Bretagne, plus modeste en France et en Allemagne.

Trois remarques s'imposent sur cette évolution budgétaire de la S.N.C.F.

D'abord, la majoration tient beaucoup à l'ajustement des charges de retraites qui, avec près de 8 495 millions de francs, sont relevées de plus de 19,6 p. 100.

Ensuite, les autres concours financiers n'augmentent globalement que de 8 p. 100, mais dans des proportions différentes selon les postes.

Diminue la compensation générale d'exploitation, subvention forfaitaire dont le dégonflement est expressément prévu par le contrat. Le budget retient — il faut le souligner — le chiffre de 2 300 millions pour 1981, chiffre conforme à l'engagement du contrat d'entreprise.

Au contraire, augmentent les compensations d'égalisation des conditions de concurrence avec les autres modes de transport. Les sommes correspondantes — plus de 4 800 millions — évoluent encore à un taux proche de 15 p. 100.

Enfin, comment se comporte le clignotant qu'est le compte d'exploitation ?

En 1979, pour la première fois depuis bien des années, on enregistre un excédent de 109 millions de francs. Mais cette situation favorable ne dure malheureusement pas ; dès 1980, un déficit prévisionnel réapparaît.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce constat inquiétant ; les unes tiennent à la conjoncture générale — stagnation du trafic, surtout du trafic voyageurs — et les autres à l'oubli de certaines clauses du contrat et spécialement au retard apporté à la revision annuelle du tarif voyageurs.

Pour la deuxième année d'exécution du contrat d'entreprise, en 1980, le retour à l'équilibre des résultats du compte d'exploitation sera plus difficile à obtenir. La commission des finances a pris acte de cette situation dans son observation n° 1.

Le collectif budgétaire comprendra notamment un crédit supplémentaire de 174 millions de francs pour l'indemnisation du retard tarifaire, sur un total de crédits pour la S. N. C. F. de 570 millions environ.

Le clignotant est donc au rouge et le compte d'exploitation 1980 se soldera par un déficit sensible.

Le dérapage du contrat d'entreprise est visible et nous sommes loin des espoirs formulés en 1979. La photographie de la réalité financière de la S.N.C.F. est parfois difficile et souvent dépassée. La fréquence des rectifications demandées dans les collectifs le prouve ; nous le vérifierons cette année encore.

Je renvoie à mon rapport écrit pour les autres versements alloués à la S. N. C. F., par exemple la compensation pour obligation de service public hors la région parisienne, dont une part élevée pour les lignes déficitaires — 2 200 millions. Il n'y a pas de désengagement de l'Etat : les crédits élevés semblent se reporter des compensations pour des maintiens en activité vers des versements à prévoir pour la réorganisation des services. Mon rapport fait, en annexe, allusion à cette situation.

Notons enfin une compensation pour réduction de tarifs voyageurs grandes lignes.

Un mot pour terminer sur les programmes d'investissement que réalise la S. N. C. F. en 1980. Les investissements devraient se maintenir à un niveau élevé surtout par suite de la réalisation de la ligne rapide Paris—Sud-Est.

Pour 1981, les prévisions sont encore fragiles. Les données disponibles laissent redouter un ralentissement des moyens de paiement, imputable, semble-t-il, à la situation des programmes parisiens.

J'en viens à la R. A. T. P.

Tandis que les concours financiers à la S. N. C. F. progressent modérément, le gonflement de la subvention à la R. A. T. P. est la conséquence du report de la réforme des transports parisiens à laquelle personne ne croyait vraiment, du moins dans l'immédiat. La revalorisation est de 24,7 p. 100 par rapport à la prévision initiale formulée pour 1980. En fait, l'augmentation correspond à deux années. La contribution pour la seule R. A. T. P. est de 2 044 millions de francs.

Si l'on ajoute la contribution au titre de la S. N. C. F.-banlieue, liée à ce dossier, on aboutit, pour l'ensemble des transports parisiens, à une somme de 2 645 millions de francs pour 1981.

La commission des finances a formulé une observation : elle n'a pu que constater la revalorisation marquée de ce chapitre qui est la conséquence nécessaire de la position adoptée par le Parlement en 1979 sur le report de la réforme des transports parisiens. S'inspirant d'une position qui est traditionnelle chez elle, la commission souhaite que soit mené à bien l'effort d'ajustement tarifaire, déjà entrepris, avant d'envisager un désengagement de l'Etat.

Enfin, le niveau d'endettement atteint par la R. A. T. P. est nettement marqué, à la suite d'investissements multiples.

La cote d'alerte est-elle atteinte ?

Nous devons être très attentifs puisque *grosso modo* le trafic, sauf pour le R. E. R., est stationnaire pour les transports collectifs parisiens dans une collectivité démographiquement stagnante.

Enfin, la R. A. T. P. participe au prochain collectif pour plus de 250 millions de francs.

J'en arrive aux investissements.

En ce qui concerne les subventions d'investissement pour les transports terrestres, je vous renvoie à mon rapport écrit, pour le détail des opérations. J'indique simplement l'évolution générale : maintenues en crédits de paiement, les subventions d'investissement diminuent d'un cinquième en autorisations de programme — 599 millions de francs. Sur cette somme, 276 millions de francs sont prévus pour les travaux concernant l'Ile-de-France et 254 millions de francs pour les programmes intéressant la province.

Pour les travaux concernant l'Ile-de-France, j'observe que trois chantiers d'envergure sont programmés : deux prolongements de ligne du métropolitain Villejuif II et Bobigny, et le prolongement à Cergy de la desserte ferroviaire.

Pour les programmes de province, je note que des retards sont encore relevés dans la mise en œuvre de certaines opérations, spécialement pour les contrats de développement des transports urbains dans les villes moyennes.

La commission des finances s'en est émue. Elle demande au Gouvernement d'essayer d'y porter remède, car elle a conscience de l'intérêt de ces programmes pour les économies d'énergie et l'amélioration des conditions de vie.

Pour les entreprises de transports routiers, l'aide publique résulte plus de la réglementation que de l'intervention budgétaire.

Les crédits budgétaires prévoient la création de douze postes de contrôleur — vingt postes avaient été inscrits en 1980.

Il est certain que des mises au point s'imposent. Sur ce point, je m'exprimerai à titre personnel. Des manifestations récentes montrent qu'il convient d'y regarder de près. L'exploitation des transports routiers représente une activité vivante et utile : il ne s'agit donc pas de l'anémier, mais de trouver un terrain d'entente entre les divers partenaires : administration, chefs d'entreprise, personnel et, bien entendu, les modes de transports concurrents.

Quant aux autres revendications, notamment fiscales, en particulier au sujet de la taxe professionnelle, il sera du devoir du Parlement d'étudier et de faire le point sur la situation de ce secteur lors de l'examen de la future assiette de cet impôt, qui sera fondée sur la valeur ajoutée des entreprises.

Venons-en à la batellerie.

Il était habituel d'examiner la situation de la compagnie française de navigation sur le Rhin : le fonctionnement en est actuellement satisfaisant.

Les crédits destinés à la batellerie sont en forte diminution. En effet, les reports s'accumulent pour les aides à l'amélioration des structures de la batellerie. La profession ressent pourtant de grands besoins de modernisation.

Nous nous trouvons donc devant un paradoxe qui s'expliquerait par l'hésitation de la profession devant la mise en place d'un mécanisme de financement approprié.

La commission des finances demande, dans une observation, la mise en œuvre d'une politique enfin adaptée aux besoins de ce secteur.

Mes chers collègues, sous le bénéfice des observations que je viens de présenter en son nom, je me fais l'interprète de la commission des finances en vous recommandant d'adopter les crédits de la section commune et des transports terrestres. (*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. Forgues, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres.

M. Pierre Forgues, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, pour tout ce qui concerne les chiffres et l'évolution des masses budgétaires, je vous renvoie au rapport de M. Pierre Cornet. J'indique cependant que sur un budget de 22,4 milliards de francs pour les transports intérieurs, la S. N. C. F. et la R. A. T. P. absorbent plus de 21,5 milliards de francs, ce qui veut dire que la batellerie est, une nouvelle fois, sacrifiée : ses crédits ont diminué de plus de 34 p. 100 cette année.

Je me bornerai à rappeler trois objectifs prioritaires annoncés par le Gouvernement : améliorer la sécurité, économiser l'énergie et assurer la tutelle des entreprises publiques dans des conditions satisfaisantes pour celles-ci et pour l'Etat.

J'ai examiné ce budget à la lumière de ces trois objectifs. A partir des réponses fournies à mes questions par le ministère, j'ai étudié l'évolution des différents modes de transport selon leur nature.

Ainsi peut-on se poser deux questions fondamentales : cette évolution est-elle compatible avec les objectifs prioritaires annoncés ? Les mesures contenues dans le budget de 1981 permettent-elles d'atteindre ces objectifs ?

La réponse à ces questions nécessite de distinguer deux cas : celui des transports des voyageurs et celui du transport des marchandises et, à l'intérieur du premier, les transports à courte distance, inférieure à cent kilomètres, et les transports à longue distance, supérieure à cent kilomètres, dits transports régionaux.

Les transports régionaux sont effectués, dans 85 p. 100 des cas, en automobile. L'intervention du rail est négligeable, le transport collectif assurant environ un dixième de ce trafic.

A ce sujet se pose le problème du devenir des lignes omnibus de la S. N. C. F.

L'article 7 du contrat d'entreprise signé le 24 avril 1979, donne toute liberté à la société nationale pour procéder à la fermeture pure et simple d'une ligne omnibus ou pour procéder à son transfert sur route.

Je fais observer que cet article est contradictoire avec la convention du 31 août 1937 qui stipule, dans son article 18 *quater*, qu'il appartient au ministre des transports, en accord avec le ministre de l'économie et des finances, de statuer sur les propositions de la S. N. C. F. de fermeture ou de transfert de lignes.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de supprimer l'article 7 du contrat d'entreprise.

S'agissant toujours de la suppression ou du transfert sur route des lignes omnibus, tous mes collègues de la commission de la production ont regretté que la S. N. C. F. ne consulte pas, au préalable, les élus locaux.

M. Pierre Jagoret. Bravo !

M. Pierre Forgues, *rapporteur pour avis.* Ils ont également déploré le caractère quelque peu hypocrite de la procédure définie par le décret du 24 septembre 1979. Cette procédure revient à proposer à la collectivité locale de demander la suppression ou le transfert sur route de la ligne omnibus pour obtenir de l'argent pendant sept ans, la ligne étant de toute manière supprimée.

En dehors de l'Assemblée nationale un décret qui traite ainsi les élus locaux, pourrait être qualifié de décret de chantage. Les propositions des collectivités locales n'étant valables que jusqu'au mois de juin 1980, on peut espérer que ce décret, lui aussi, deviendra caduc.

Examinons maintenant les transports à longue distance dits transports interrégionaux.

Le rail intervient actuellement dans 25 à 27 p. 100 des cas, contre 26,3 p. 100 en 1978, et l'automobile dans 71 p. 100 des cas. Entre 1974 et 1979, le trafic par train rapide et express a progressé en moyenne entre 3 et 4 p. 100. L'indice de circulation automobile a cru dans le même temps entre 3,5 et 4 p. 100. On constate donc une stabilité et une légère évolution en faveur de l'automobile.

Améliorer la sécurité et économiser l'énergie exigent un transport ferroviaire attractif, un service de qualité, un coût du transport non dissuasif. J'ai noté plusieurs efforts : modernisation notable de la S. N. C. F. dans l'équipement des trains, électrification afin d'augmenter la capacité et de diminuer la consommation de pétrole, automatisation des passages à niveau, régularité des trains, 80 p. 100 d'entre eux accusant un retard inférieur à trois minutes.

Si la S. N. C. F. est un moyen de transport de qualité, il devient de plus en plus onéreux, donc de moins en moins accessible. Cela est dû à une politique de hausse des tarifs très contestable. Elle alimente l'inflation et rend moins attractif ce mode de transport qui reste cependant le plus avantageux pour la collectivité. Elle empêche l'augmentation du nombre de voyageurs, par train et va à l'encontre des économies d'énergie que vous préconisez. Elle entrainera, cette année encore, une diminution du nombre des voyageurs : en 1978 le trafic a été de 46,04 milliards de voyageurs par kilomètre parcouru, contre 46,01 en 1979 et, selon les prévisions de la S. N. C. F., il atteindra difficilement 42,1 miliards de voyageurs-kilomètre en 1980.

Le prix du billet et la diminution du pouvoir d'achat de nos compatriotes sont les principales causes de la diminution du nombre de voyageurs. Et, en 1981, la hausse prévue des tarifs de 13,2 p. 100 incitera davantage la clientèle du train à prendre l'automobile.

S'agissant du transport des marchandises, le déséquilibre entre le rail et la route s'accentue au profit de la route dans des proportions beaucoup plus élevées que pour les voyageurs.

En 1979, 86 milliards de tonnes-kilomètre de marchandises ont été transportées sur route, soit une progression de 10 p. 100 par rapport à 1978 ; 70,7 milliards de tonnes-kilomètre sur rail, soit une progression de 5 p. 100 seulement ; et 11,9 milliards de tonnes-kilomètre par voie d'eau, soit une progression de 2,6 p. 100. Le trafic sur route a donc tendance à progresser, alors que le trafic sur voies navigables régresse, non seulement par rapport à la route, mais encore par rapport au rail.

Les objectifs annoncés, et que nous approuvons totalement, relatifs à la sécurité et aux économies d'énergie, exigeraient une évolution en sens contraire. Malheureusement, les mesures qui viennent d'être prises vont accentuer cette évolution néfaste : 1 million de tonnes équivalent pétrole pour 74,6 milliards de tonnes-kilomètre sur rail et sur route ; 5,2 millions de tonnes équivalent pétrole pour 89 milliards de tonnes-kilomètre sur route ; une consommation d'énergie sur route par rapport au rail et à la voie d'eau plus de quatre fois supérieure.

On accentue la libéralisation des transports routiers de marchandises, alors que ce transport, manifestement, ne fonctionne pas dans des conditions normales : non-respect de la durée du travail — tout le monde sait que les chauffeurs routiers font très souvent plus de soixante heures par semaine — non-respect des limitations de vitesse et de chargement.

Or, il existe un lien étroit entre la durée du travail et le risque d'accidents. En 1977, le nombre de victimes d'accidents où au moins un poids lourd a été impliqué a atteint 21 000 personnes, dont 1 962 tués — parmi lesquels 251 conducteurs de poids lourds — et 5 744 blessés graves. En outre, les chiffres suivants révèlent une évolution inquiétante : la part du trafic sur route dans l'ensemble du transport de marchandises, y compris le transport par oléoduc, est passée de 39,3 p. 100 en 1970 à 48,1 p. 100 en 1978.

Je ne terminerai pas mon intervention sans parler de la situation financière de la S.N.C.F., sujet que j'ai abondamment traité dans mes deux précédents rapports.

Le déficit cumulé de la S.N.C.F. dépasse aujourd'hui 5 milliards de francs. L'endettement, en 1979, a été de 28,1 milliards pour 34,7 milliards de recettes. Les charges financières dues aux emprunts atteignent près de 3 milliards de francs et l'endettement de la S.N.C.F. à l'étranger est supérieur à 5 milliards de francs. Or, comme l'a indiqué M. Cornet, en présentant l'observation n° 1 de la commission des finances, le retour à l'équilibre sera encore plus difficile cette année. En effet, la subvention d'équilibre a régressé de 22 p. 100 dans le budget de 1981.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Forgues.

M. Pierre Forgues, *rapporteur pour avis.* Je termine, monsieur le président.

Ainsi le contrat d'entreprise ne crée pas, contrairement à ce qui a été annoncé, les conditions d'un retour à l'équilibre du compte d'exploitation de l'entreprise nationale.

Les deux objectifs de sécurité et d'économies d'énergie ne pourront être atteints, puisque les mesures proposées dans le budget de 1981 ne permettent pas d'infléchir l'évolution entre les différents modes de transport.

Le troisième objectif — assurer la tutelle de la S. N. C. F. dans des conditions satisfaisantes pour celle-ci et pour l'Etat — ne sera pas davantage atteint. Je viens de le démontrer, chiffres à l'appui.

Monsieur le ministre, vous voulez faire de la S. N. C. F. une entreprise qui définit elle-même sa politique. Mais attention ! de même qu'il n'appartient pas à E.D.F. de définir la politique énergétique de la France, il n'appartient pas à la S.N.C.F. de définir la politique des transports. Lorsqu'elle ferme une ligne pour la transférer sur route, elle outrepasse ses droits. L'organisation des transports doit être affaire d'Etat, car elle nécessite une vue globale de la situation économique et sociale, elle implique une volonté de mener de front aménagement du territoire et organisation des transports, et elle exige de favoriser la coordination entre les différents modes de transport, plutôt que de les laisser se déployer dans un contexte de concurrence sauvage qui, en ce domaine, n'a pas de signification, tant les conditions de transport sont différentes et la disparité qui en résulte est grande.

Pour ces diverses raisons, la commission de la production et des échanges a adopté à l'unanimité toutes les observations que j'ai été conduit à formuler à partir de l'analyse de l'évolution du trafic. J'aimerais que vous les preniez en compte, même si, finalement, contrairement à ce que j'avais proposé, la commission, davantage par discipline que par conviction, a voté ce projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile et la météorologie.

M. Pierre Bas, *rapporteur spécial.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de l'aviation civile, comme l'ensemble du budget de 1981, est marqué par la rigueur. J'aurais mauvaise grâce, étant partisan d'un sérieux effort d'économie sur l'ensemble des dépenses de l'Etat, à ne pas l'accepter, s'agissant des crédits que je rapporte. Mais il faut être conscient que la rigueur implique des choix et, par conséquent, des renoncements.

Ce budget est principalement le budget de la navigation aérienne. Un effort important est fait en ce domaine, tant en ce qui concerne les crédits que les moyens en matériels.

On observe la création de 90 emplois au titre de la navigation aérienne, qui font partie des rares créations de postes budgétaires prévues par le projet de loi de finances pour 1981.

On note, par ailleurs, une forte augmentation des crédits de fonctionnement ainsi qu'une importante progression des autorisations de programme, liée à la poursuite de l'effort d'équipement des années précédentes.

Parmi les autres domaines du budget de l'aviation civile, seuls les crédits destinés aux programmes de construction aéronautiques augmentent modérément. Pour le reste des actions du ministère, les crédits stagnent ou décroissent.

L'Assemblée trouvera, dans mon rapport écrit, plus de détails sur ces différents points. Je me bornerai à évoquer les domaines qui appellent des remarques particulières et ont motivé des observations de la commission des finances.

S'agissant du transport aérien, l'année 1979 s'est achevée sur des résultats relativement satisfaisants. Le trafic international régulier a augmenté de 14,4 p. 100 pour le transport des passagers et de 10,2 p. 100 pour le fret. Dans ce cadre, les résultats d'Air France ont été relativement satisfaisants. Le trafic passager de la compagnie a progressé de 9,2 p. 100, son activité fret régulière de 12 p. 100. Quant à ses résultats financiers, ils se sont élevés à 50 millions de francs contre 44 millions en 1978 et 2 millions en 1977. Cependant, dès la fin de l'an dernier, l'évolution du transport aérien était moins favorable et, pour les premiers mois de 1980, le volume d'activité d'Air France est en régression sur celui de l'année précédente.

La même médiocrité dans les performances s'observe pour U.T.A. dont le trafic augmente toutefois sur la première moitié de 1980.

Aux difficultés générales du transport aérien se sont ajoutées, pour cette compagnie, des données défavorables spécifiques.

Seule Air Inter fait exception. A la fin juillet, la progression de son trafic sur 1979 était de 14 p. 100 ; mais le cas de cette compagnie est particulier.

Sur le plan international, en effet, la concurrence reste vive et se trouve d'autant plus ressentie que les conditions économiques sont moins favorables de façon générale. La hausse du pétrole et la récession mondiale sont à l'origine de cette évolution. Il faut ajouter que les conditions réglementaires dans lesquelles s'effectue le transport aérien ne se sont pas modifiées radicalement et que les Etats-Unis poursuivent leur politique dite de déréglementation. Celle-ci se heurte à des oppositions intérieures et à de fortes pressions internationales ; elle se poursuit cependant. Il faut noter que, comme toujours, la solidarité des partenaires des Etats-Unis montre quelques difficultés à se manifester.

Dans ce contexte défavorable, un effort de productivité important est à faire de la part de nos compagnies. Les comparaisons internationales ne leur sont pas, en effet, toujours favorables.

Air France, comme Air Inter, vont se trouver, dans les prochaines années, confrontées à une modification de leur environnement économique. Nous entrons, en effet, dans une période difficile et incertaine pour le transport aérien. Le ralentissement économique, l'augmentation du coût du carburant, le développement de la concurrence caractérisent le transport international. La façon remarquable dont la compagnie nationale est menée depuis quelques années reste son meilleur atout.

Quant à la compagnie intérieure, il n'est pas sûr que les taux d'augmentation de son trafic se maintiennent, compte tenu de la conjoncture économique, et malgré le dynamisme de son équipe dirigeante. Par ailleurs, la mise en service du train à grande vitesse risque de priver Air Inter d'une partie importante de sa demande. Je vous renvoie à ce sujet à un tableau de mon rapport qui vous en dira plus qu'un discours.

Il faut souligner que, sur le plan de leurs relations avec l'Etat, les deux compagnies, Air France et Air Inter, se trouvent à un tournant. Le contrat d'entreprise conclu en 1978 avec Air France et la convention passée avec Air Inter en 1974 arrivent à expiration à la fin de l'année. Les pouvoirs publics ont fait savoir qu'il n'était pas dans leur intention de renouveler la convention avec Air Inter. Quant au contrat d'entreprise avec Air France, il est en cours de négociation.

Pour ce qui est du transport aérien régional, on en connaît les difficultés. En ce domaine, s'imposent un assainissement des structures avec la disparition des lignes régionales insuffisamment rentables, un certain regroupement des compagnies et, enfin, une meilleure articulation des activités de troisième niveau avec celles d'Air Inter.

Qu'il s'agisse des relations de l'Etat avec les deux grandes compagnies ou bien de l'organisation du transport aérien à l'intérieur du territoire français, les intentions des pouvoirs publics méritent d'être précisées. Tel est l'objet d'une observation de la commission des finances sur laquelle j'attends, de vous, monsieur le ministre, une réponse.

Je ferai enfin mention de l'Aéroport de Paris qui poursuit l'extension de l'aéroport Charles-de-Gaulle. En particulier, l'aérogare n° 2 doit être progressivement mise en place. En 1981, un premier module sera partiellement ouvert au public. En 1982, ce premier module sera complètement mis en service et un second module sera ouvert. Ainsi, sur les deux années, la capacité de l'aérogare aura-t-elle été augmentée de deux millions et demi de passagers/an. Un troisième module devait être mis en service en 1983, mais, compte tenu de l'évolution actuelle du trafic, la décision a été prise de reporter son ouverture à 1984.

La mise en service de la plate-forme Charles-de-Gaulle, si elle s'avérait indispensable, a, semble-t-il, jusqu'à présent, posé quelques problèmes aux compagnies françaises. En particulier, du fait de la répartition des liaisons intérieures entre les deux aéroports, les compagnies étrangères paraissent avoir réussi à connecter leurs lignes au réseau intérieur plus facilement que les transporteurs internationaux français et, singulièrement, Air France, ce qui est véritablement le comble du paradoxe. Où en est aujourd'hui cette question qui justifie une observation de la commission des finances ?

Enfin, toujours à propos de l'aéroport Charles-de-Gaulle, je veux évoquer une question qui n'est pas seulement de vocabulaire, bien que le premier empereur de Chine ait proclamé, dans son premier acte, que le premier des problèmes d'un Etat était celui de la terminologie. C'est une façon de poser le problème extrêmement profonde.

Certaines administrations, et l'Aéroport de Paris lui-même, s'obstinent à appeler l'aéroport Charles-de-Gaulle, Roissy ou Roissy-Charles-de-Gaulle. Cela est contraire à toutes les décisions prises par les autorités les plus élevées de la République au moment de la construction de ce nouvel aéroport. Je le sais d'autant mieux que c'est à mon initiative que cet aéroport a été ainsi baptisé. M. Pompidou, après un an d'hésitations, a fini par trancher dans le sens que l'on sait. Il convient de rétablir les choses et de revenir à l'appellation qui est en elle-même un symbole. La signalisation routière est parfaite et je ne saurais trop en féliciter le service des routes. Elle indique, en effet « Aéroport Charles-de-Gaulle », ce qui n'a jamais provoqué la moindre erreur de la part des automobilistes. Que les administrations et les entreprises publiques tournées vers l'aviation civile prennent l'exemple de ceux qui s'occupent des routes. Et contrairement à ce que pense le rédacteur de la réponse à la question n° 33222, que je posais le 18 août dernier, le nom de « Charles de Gaulle » ne peut vraiment pas poser plus de problèmes que n'en a posé le nom de « Kennedy » à New York.

M. Jean Bozzi et M. Jacques Godfrain. Très bien !

M. Pierre Bas, *rapporteur spécial.* Je reviendrai sur ce problème tant que tel ou tel service ne se sera pas incliné devant les décisions de l'Etat pour des raisons que je comprends très bien. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.*)

Je n'abandonnerai pas le transport aérien sans formuler l'espoir d'obtenir de votre part, monsieur le ministre, des réponses sur la situation des élèves pilotes de ligne et de l'institut du transport aérien, évoqués dans mon rapport écrit.

Les crédits destinés à la construction aéronautique progressent de façon modérée, 11,08 p. 100 en crédits de paiement et 9,41 p. 100 en autorisations de programme. En effet, l'évolution en ce domaine n'est pas qualitativement différente de ce que l'on pouvait constater l'an dernier. Deux programmes mobilisent la majeure partie des crédits : l'Airbus et le moteur CFM 56, qui représentent, à eux seuls, plus d'un milliard de francs sur 1,33 milliard environ.

L'Airbus, avion européen dans lequel la France n'entre qu'à raison de 37,9 p. 100, poursuit sa percée. Les premières versions de l'appareil ont été améliorées, et ces améliorations se poursuivent. Aujourd'hui, selon les informations dont je dispose, 283 appareils A 300 ont été commandés dont 211 ferme et 72 en option ; 112 appareils ont été livrés.

Parallèlement, la nouvelle version A 310, de 210 à 230 places, et d'environ 5 000 kilomètres de rayon d'action, destinée à des lignes moyen-courriers moins chargées est en cours de développement. L'appareil sera certifié au début de 1983. Il en a déjà été commandé 144 dont 68 en option. Au total, 427 Airbus ont fait l'objet de commandes ou d'options. Ces débuts sont particulièrement encourageants, mais, si mon information est bonne, c'est seulement à compter du huit centième appareil que l'on espère réaliser des bénéfices.

Malgré l'évolution défavorable du transport aérien prévisible sur les prochaines années, l'Airbus devrait trouver sa place dans le trafic moyen-courrier. Cependant, il ne faut pas méconnaître la forte concurrence exercée à l'égard de l'A 310 par le Boeing 767, qui sera certifié à peu près au même moment. Jusqu'à présent, 3 milliards de francs environ d'autorisations de programme et de crédits de paiement ont été consacrés au projet. Il en est inscrit 605 et 590 millions de francs au budget de 1981.

Je voudrais attirer, avec la commission des finances, l'attention du Gouvernement sur un point qui me paraît essentiel. J'ai cru observer, au cours de mes missions à l'étranger, un certain et vif regret des acheteurs étrangers effectifs ou potentiels d'Airbus quant aux délais de livraison de l'appareil. Que comptent faire le Gouvernement et les constructeurs en ce domaine qui conditionne largement le succès ?

Le moteur CFM 56 est le second de nos grands programmes aéronautiques. Il s'agit d'un moteur de dix tonnes de poussée, fabriqué par la S. N. E. C. M. A. en collaboration avec General Electric. Jusqu'à présent, 2,3 milliards de francs d'autorisation de programme et de crédits de paiement ont été inscrits au budget. Il en est prévu 452 et 428 dans le budget de 1981. La livraison du premier moteur de série est prévue pour le printemps 1981.

Si Airbus rencontre un réel succès, il n'en va pas de même, pour l'instant — à mon avis — du CFM 56. Ce moteur devait primitivement équiper un avion européen moyen-courrier de cent places. L'évolution du marché du transport aérien, orienté vers des appareils de plus grande capacité, a remis en cause ce projet. Le CFM 56 cherche assez largement preneur aujourd'hui. Il n'a trouvé jusqu'à présent d'utilisation que dans la remotorisation des quadrimoteurs long-courriers DC 8. A la fin de juillet 1980, l'état des commandes de remotorisation s'élevait à 93, auxquels il faut ajouter la remotorisation de trois DC 8 de l'armée française. Cela représente au total près de 500 moteurs, ce qui est loin d'être suffisant pour assurer la rentabilité du programme.

Les autres débouchés du CFM 56 restent incertains : la remotorisation du Boeing 707 envisagée n'a pas eu de suite, malgré les communiqués de victoire publiés par la S. N. E. C. M. A.

Par ailleurs, l'armée américaine envisagerait de remotoriser ses avions KC 135. Un programme d'études et de développement a été engagé à cette fin. Mais la décision de lancer le programme de série n'a pas encore été prise et, ainsi que le Gouvernement me l'a indiqué, en réponse à l'un de mes questionnaires, la remotorisation du KC 135 ne saurait être tenue pour assurée.

Quant à l'utilisation du moteur sur des avions neufs, elle vaut ce que valent les projets eux-mêmes d'appareils susceptibles d'être équipés de cette façon et qui, pour l'instant, ne sont, semble-t-il, qu'à l'état d'ébauche : lancement d'une nouvelle version du Boeing 737 ; projet d'avions nouveaux, biréacteurs, moyen-courriers ; ou avion de transport nouveau étudié par l'armée de l'air américaine.

Il est à noter que dans l'ensemble des programmes de moteurs civils lancés par la S. N. E. C. M. A., tous menés en collaboration avec General Electric, le CFM 56 est le seul qui soit mené en coopération à responsabilité égale entre les deux partenaires. Pour tous les autres, la S. N. E. C. M. A. est sous-traitante de General Electric. L'ampleur des aides consacrées à ce moteur justifie que la commission des finances s'inquiète de son avenir. C'est l'objet d'une de ses observations.

S'agissant du reste des programmes aéronautiques, on formulera trois remarques. D'abord, le programme Concorde est parvenu à sa fin. Les cinq appareils restants ont été mis à la disposition des compagnies aériennes par les deux gouvernements concernés, et British Airways et Air France disposent aujourd'hui de sept appareils. Quant aux pertes résultant de la mévente des appareils, elles ont fait l'objet, en ce qui concerne au moins la S. N. E. C. M. A. et la S. N. I. A. S., d'une couverture par l'Etat.

Désormais, figurent au budget, pour l'essentiel, quelques dépenses de développement supplémentaires qui peuvent apparaître comme nécessaires au cours de l'exploitation, la couverture des charges supportées par les constructeurs au titre du soutien technique des appareils, et enfin, la couverture d'une partie du déficit d'exploitation d'Air France.

Pour les programmes d'hélicoptères, la S. N. I. A. S. se trouve aujourd'hui entre deux générations. Le développement d'un certain nombre de programmes est achevé. L'entreprise s'oriente vers un renouvellement de sa gamme fondé sur des appareils bimoteurs. Ainsi se trouve-t-on, aujourd'hui, dans une sorte de « creux », qui se traduit dans les résultats de la division « hélicoptères » de la S. N. I. A. S.

Enfin, il convient de mentionner les études en cours. D'une part, les études sont menées concernant un avion de transport régional, d'une quarantaine de places, type d'appareil auquel les

constructeurs semblent particulièrement s'intéresser dans le monde. Par ailleurs, se pose toujours la question de versions dérivées de l'Airbus qui ne semblent pas, à ma connaissance, avoir substantiellement avancé. De ces études et des choix qui en résulteront dépend le dépassement par notre industrie aéronautique du créneau constitué par les moyen-courriers de 250 places qui rencontrent un succès, mais dans lequel elle est aujourd'hui enfermée. Cela justifie une observation de la commission des finances.

Avec l'accroissement du coût de l'énergie, le monde de l'aéronautique civile entre, mes chers collègues, dans une période nouvelle. Les conditions du transport aérien ont été, au cours des dernières années, profondément modifiées et le second choc pétrolier n'a fait que confirmer les contraintes qui s'imposent désormais à lui.

Il en résulte des conséquences profondes, non seulement sur son mode de fonctionnement mais également sur son environnement : c'est le cas de la construction aéronautique. C'est aussi celui des infrastructures du transport aérien. Le budget de 1981 a été élaboré moyennant une rigueur financière qui s'est imposée à la plupart des autres secteurs d'intervention de l'Etat. Mais il a semblé à votre commission des finances qu'il préservait l'essentiel. C'est la raison pour laquelle elle vous propose de l'adopter, mais demande, en même temps, au Gouvernement de porter attention à ses observations qui reflètent les questions qu'elle se pose dans cette période de profonde mutation. (*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. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile et la météorologie.

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Permettez d'abord, monsieur le président, au rapporteur ancien que je suis de saluer le nouveau ministre.

Une fois de plus, le budget de l'aviation civile permettra de mettre en lumière une certaine ambiguïté. En effet, si chacun reconnaît, au réseau intérieur, le caractère de service public on est toujours tenté, pour le réseau international, de ne considérer que l'aspect commercial et de se demander s'il ne convient pas de s'acheminer vers une situation de plus grande concurrence ou de libéralisation.

Il faut se garder dans ce domaine de vouloir désirer une chose et son contraire. Autant il est souhaitable de donner, notamment aux compagnies aériennes, le maximum de responsabilités, d'indépendance, de leur permettre, comme c'est le cas, de rechercher leur plus grande rentabilité et efficacité commerciale, autant il ne faut jamais perdre de vue cet aspect de service public qui marque le transport aérien, à la fois sur le réseau intérieur, où il est naturellement l'agent prépondérant du développement du territoire et sur le réseau international.

L'exemple de la desserte de la Corse et de nos départements et territoires d'outre-mer, vient à l'esprit immédiatement par ce souci que l'on a appelé, fort pertinemment, de la continuité territoriale. Ce serait une grave illusion de penser, s'agissant notamment de la Corse, que le fait de « démonopoliser », d'ouvrir le marché à la concurrence, aurait pour effet d'abaisser les tarifs, d'offrir un meilleur service sans que la sécurité n'en pâtisse. C'est tout à fait l'inverse.

Mes collègues députés de la Corse manifestent, à juste titre, le souci de voir cette desserte aérienne particulièrement privilégiée. Il est vrai que pour les Corses l'avion n'est pas un instrument de transport de luxe, mais un moyen de transport naturel normal. C'est également le cas pour nos compatriotes des départements et territoires d'outre-mer.

Il ne faut pas rechercher la solution dans je ne sais quelle idée de « démonopolisation », mais au contraire dans un renforcement de ce service public. Il conviendrait donc d'étudier les moyens qui permettraient d'offrir de meilleurs prix, d'assurer de meilleures liaisons, sans trop tenir compte, comme on le fait un peu trop actuellement, du coefficient de remplissage, de la commercialisation pure et simple.

M. Jean Bozzi. Puis-je vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie, monsieur le député.

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

M. Jean Bozzi. Je vous sais gré, monsieur le président, de m'autoriser à répondre à l'orateur que je remercie de sa bienveillance.

Je n'entrerai pas dans le détail du débat.

Je ferai simplement observer au rapporteur que j'ai été quelque peu effaré de lire dans son rapport que le coefficient de remplissage moyen des lignes de Corse était de 30 p. 100 environ. Si l'un d'entre vous veut bien se rendre à la division des transports de l'Assemblée nationale dans la minute qui suit et demander pour un jour quelconque de la semaine deux places pour la Corse, il verra quelle réponse lui sera faite.

Je ne prétends pas pour autant que le coefficient de remplissage soit de 100 p. 100 mais il est très largement supérieur à 30 p. 100. Il a été, pour les six premiers mois de l'année en cours, de 68 p. 100 environ.

Je suppose que des erreurs, tout bêtement dactylographiques peut-être, se sont glissées dans les réponses faites par le Gouvernement à la commission.

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Même si ces 30 p. 100 sont inférieurs à la réalité, il est indiscutable que, même dans les périodes de pointe — ne serait-ce d'ailleurs que pour des raisons très strictes de rotation d'un sens à l'autre — le coefficient de remplissage sur la Corse reste, à certains moments, très faible. On ne peut pas penser qu'une société autonome pourrait assurer cette liaison en vertu de critères purement commerciaux, sans même parler de service public.

Je ferai maintenant quelques brefs commentaires, non sur des points forts mais sur quelques questions posées dans mon rapport.

Par exemple, où en sont vraiment les études sur le nouvel avion de cent places qui est demandé sur le marché de la construction aéronautique ? A-t-on l'intention d'abandonner complètement l'étude d'un super-Concorde alors qu'on peut penser que ce type d'appareil se révèlera rentable un jour ou l'autre... Or, dans ce domaine, il s'écoule toujours une très longue période entre la décision d'entreprendre et la réalisation d'un prototype. Je souhaiterais donc que le rythme actuel des études soit accéléré.

Par ailleurs, nous remarquons que vous avez sensiblement augmenté les crédits de la navigation aérienne. Mais le problème des contrôleurs aériens nous préoccupe dans la mesure où une compagnie comme Air Inter affirme — et je crois qu'il serait intéressant de le vérifier — que la plupart des retards qui la pénalisent tiennent aux irrégularités imputables au centre régional de contrôle d'Aix-en-Provence. Ce centre manque-t-il de moyens ? D'effectifs ? Son personnel fait-il preuve d'une certaine mauvaise volonté ? Il serait intéressant de faire toute la lumière sur ce sujet !

Autre problème, celui des infrastructures aéronautiques. En la matière, le Gouvernement n'a pas suffisamment défini sa politique, laquelle, d'ailleurs, devrait être étroitement liée à l'aménagement du territoire. Trop souvent, des initiatives locales ou régionales, venant des chambres de commerce, de régions, au demeurant tout à fait intéressantes et sympathiques, ne correspondent peut être pas forcément à l'idée que l'on se fait d'un développement régional et d'un aménagement bien concerté du territoire.

Je souhaiterais donc qu'il y ait une véritable politique des infrastructures.

J'ai relevé une singulière anomalie, à savoir que, chez nous, les aéroports, c'est-à-dire finalement les passagers, doivent supporter les frais occasionnés par les mesures de sécurité mises en place ; ce qui est extravagant.

Les passagers aériens doivent-ils payer le prix de leur sécurité ? C'est tout à fait extraordinaire ! En tout cas, c'est une novation qui mérite d'être expliquée.

Je parlerai également de la formation des élèves-pilotes en mettant l'accent sur la responsabilité qui incombe au Gouvernement en cette matière.

Le Gouvernement a finalement la haute main sur tout ce qui touche aux transports aériens, qu'il s'agisse de la construction, de la navigation, de la formation des personnels, des compagnies aériennes qui sont, d'une manière ou d'une autre, sous tutelle gouvernementale. Dans ce domaine, il paraît tout à fait gênant au rapporteur que je suis, de constater que le sort des élèves-pilotes, qui sortent de l'école nationale de l'aviation civile, est toujours « pendant ». Il s'agit d'une formation de haut niveau, dispensée à des jeunes gens, parfois à des jeunes filles, qui sont extrêmement motivés et font l'objet d'une sélection très sévère. Quand on sort de cette école, avec l'ambition d'être pilote, on n'a manifestement pas envie de faire autre chose et il est donc très difficile de reclasser ces personnels. Cette responsabilité incombe à l'Etat.

Vous avez eu l'amabilité, monsieur le ministre, de m'écrire que l'administration étudiait les solutions qu'elle pourrait suggérer aux pilotes actuellement sans emploi.

Il faut aller un peu plus loin que cette réponse, qui témoigne d'une certaine bonne volonté, mais qui me paraît vague.

Je voudrais également évoquer le sort de l'aviation légère. Il ne faut pas complètement décourager, mais continuer à encourager la vie et l'activité des aéroclubs, parce qu'une nation qui a une vocation aéronautique, comme c'est le cas de la France, se doit de maintenir ce début de vocation et le début de la vulgarisation aéronautique.

Sans avoir pour autant déposé un amendement, qui aurait été voué au sort que vous savez, la commission vous demande, monsieur le ministre, de rétablir les crédits pour l'équipement des aéroclubs, au moins à leur niveau de l'année dernière. Ce sera suffisant, je pense, et il ne sera pas besoin de faire un grand effort de promotion pour dissiper l'impression de négligence que suscitent les crédits pour les aéroclubs. Ceux-ci doivent pouvoir continuer à vivre.

Je ne poursuivrai pas plus avant mon analyse, monsieur le ministre, après l'excellent exposé de mon collègue et ami Pierre Bas.

Pour conclure, sous réserve de ces différentes observations, la commission de la production et des échanges, sur ma proposition, a décidé de vous apporter ses voix. (*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. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la marine marchande.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Monsieur le ministre, vous venez de prendre le commandement d'un bateau qui risque d'aller à la dérive, je le pense sincèrement, au grand dommage de l'économie maritime française, si à la barre on ne change pas de cap.

M. Pierre Jagoret. Très bien !

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Mais je vous sais homme sérieux ; peut-être saurez-vous alors être un bon capitaine qui conduira à bon port le précieux navire qui a nom « Marine marchande » ! (*Sourires.*)

Le rapport écrit que je vous ai soumis, mes chers collègues, au nom de la commission des finances, contient évidemment bien des chiffres et de nombreux tableaux, auquel je me permets de vous renvoyer. Cependant, je vous prie de retenir d'abord que les moyens de paiement demandés pour 1981 ne progressent que de 5,9 p. 100, au lieu de 13,2 p. 100 en 1980, tandis que les autorisations de programme, elles, diminuent de 5,8 p. 100, alors qu'elles avaient enregistré une hausse de 18,2 p. 100 en 1980.

Nous nous trouvons donc, indiscutablement, devant un budget en régression. Cette tendance globalement défavorable recouvre en fait des évolutions sectorielles contrastées. Ainsi, pour les actions « services extérieurs », « pêches maritimes et cultures maritimes », ainsi que « gens de mer », les crédits augmentent. La dotation pour la recherche scientifique et technique est inchangée. Quant aux crédits de paiement des actions « pêches maritimes », « polices maritimes et signalisation maritime », « protection et aménagement du littoral », « flotte de commerce et équipement naval », ils accusent une baisse parfois non négligeable.

Pour ce qui est des autorisations de programme, à l'exception de celles qui concernent les actions « pêches maritimes et cultures maritimes » et « gens de mer », elles affichent toutes des baisses également très sensibles. Cependant, notons une augmentation significative des crédits de fonctionnement pour le centre administratif des affaires maritimes de Saint-Malo.

Mais les dotations des centres de surveillance de la circulation maritime de Gris-Nez, Jobourg et Ouessant sont en diminution par rapport à celles de 1980.

En revanche, nous observons une augmentation, que nous pouvons considérer comme satisfaisante, des effectifs pour les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, ainsi que pour les centres chargés, dans les quartiers, de la visite des navires.

Les crédits de lutte contre la pollution par les hydrocarbures sont destinés notamment à l'acquisition et au renouvellement des barrages côtiers et de matériels de récupération des hydrocarbures.

J'en viens au plan de développement de la flotte de commerce, adopté en 1974, couvrant la période 1976-1980. Le projet de budget de 1981 retient en crédits de paiement 120 millions de francs pour achever l'exécution de ce plan dont le financement total devait exiger, selon les prévisions, 1 200 millions de francs. Des autorisations de programme sont inscrites en 1981 pour un montant de 100 millions de francs. Il s'agit notamment de faciliter les investissements nécessaires pour l'acquisition de navires dits « économes en énergie » et pour la consolidation du plan de développement.

La participation de l'Etat au règlement des charges exceptionnelles de la Compagnie générale maritime atteindra, dans le projet de budget de 1981, 97 millions 500 000 francs, contre 84 millions 300 000 francs en 1980.

Pour la construction navale, le montant des autorisations de programme s'élève à 1 568 millions 400 000 francs contre 1 706 millions en 1980. Cette diminution sensible doit s'expliquer, nous dit-on, par le fait qu'au lieu d'être affectées au fur et à mesure des besoins, les autorisations de programme sont, depuis cette année, affectées à la commande pour la totalité de leur montant.

Les crédits de paiement du secteur « pêches maritimes et cultures marines », considéré comme un objectif prioritaire, augmentent de près de 16,7 p. 100 et les autorisations de programme de 36,6 p. 100. Dans ce secteur, les crédits d'aide à l'exploitation sont majorés de 25,7 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale pour 1980 : ils atteignent 116,6 millions de francs. Quant aux aides à l'investissement, elles passent, en autorisations de programme, de 52 millions de francs à 72 millions 400 000 francs, soit un accroissement de 39 p. 100.

Pour l'application des mesures d'aide à l'armement à la pêche, décidées par le conseil des ministres du 2 avril dernier, 24 millions de francs sont prévus au titre du maintien en flotte des grands chalutiers, et 62 millions de francs pour l'aide aux investissements en vue de moderniser la flotte hauturière et artisanale.

J'en viens aux gens de mer.

Pour l'E. N. I. M., établissement national des invalides de la marine, l'aide de l'Etat augmente de 26,6 p. 100.

S'agissant de la formation des marins, les crédits de l'apprentissage maritime bénéficient d'une augmentation de 12,6 p. 100.

Les crédits de fonctionnement des écoles navales, qui sont au nombre de cinq en France, s'accroissent également, ainsi que les crédits d'équipement, pour l'ensemble de l'enseignement maritime, à cause notamment de la reconstruction de l'école d'apprentissage de Saint-Malo.

Je vais cesser de vous parler chiffres pour vous présenter quelques considérations générales sur ce projet de budget de la marine marchande. Il est apparu à la commission des finances que l'investissement était sacrifié.

Le budget de la marine marchande, tel qu'il est, ne saurait, hélas, résoudre les difficultés qui continuent de frapper plus particulièrement les secteurs de l'armement au commerce, de la construction navale et des pêches maritimes, qui, il est vrai, je le concède volontiers, sont des secteurs d'activité essentiels mais dépendant pour partie, et parfois très largement, de facteurs extérieurs.

Nous devons noter que la progression de la flotte de commerce mondiale se ralentit.

Alors que nous constatons un ralentissement mondial de la croissance de l'offre de la capacité de transport par mer, nous assistons à une petite accélération de 5,2 p. 100 du rythme de progression de la demande.

Pour ce qui est de la part des principaux pays dans la flotte mondiale, la France est placée au neuvième rang, mais la consistance de la flotte française continue de diminuer, aussi bien en tonnage qu'en nombre d'unités.

Cette évolution est d'autant plus préoccupante que, dans le même temps, le commerce extérieur français a continué de progresser en volume et en valeur. Vous trouverez dans mon rapport écrit un tableau des taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon français.

Les résultats d'exploitation de l'armement au commerce français demeurent précaires, sans doute faut-il que nous le sachions. Nous devons y être attentifs. D'aucuns avancent que, pour faire face aux menaces des armements des pays concurrents, dits « nouveaux venus », il conviendrait de recourir à des décisions afin que les armateurs puissent rompre avec certaines habitudes et réglementations.

Ces questions-là doivent être bien appréhendées, certes, mais il importe de ne leur fournir que des solutions acceptables par tous ceux qui, en pareille circonstance, sont concernés. Il faut trouver des réponses qui ne soient pas socialement préjudiciables aux intérêts des marins français.

Cette description de la situation difficile que connaissent certains armements français justifie pleinement les objectifs du plan de développement. Ils sont loin, disons-le tout net, d'avoir été atteints. Ils sont presque atteints pour la catégorie des cargos de ligne, navires neufs, mais ils ne le sont qu'à 50 p. 100 en tonnage pour les pétroliers et à 22 p. 100 pour les navires transporteurs de vrac sec.

Afin de préserver l'acquis du plan de développement et de faciliter l'acquisition des navires « économes en énergie », le conseil des ministres du 17 octobre 1979 a institué un régime temporaire d'aide à l'investissement.

A cette fin, il a été prévu une aide au financement des investissements ainsi que la bonification des intérêts des emprunts contractés pour l'acquisition et la transformation des navires de commerce et de pêche. Le tout se calcule selon des modalités dont vous trouverez l'explication dans mon rapport écrit.

L'évolution de l'emploi n'est pas non plus satisfaisante, et c'est un sujet bien préoccupant !

Pour la construction navale, il faut que l'on sache que, sur le plan mondial, le niveau des livraisons, assez élevé jusqu'en 1977, a commencé à diminuer fortement en 1978. Le mouvement s'est poursuivi en 1979.

En France, l'écart constaté entre l'offre et la demande de tonnage neuf se réduit en 1979 et, pour la période couvrant les sept premiers mois de l'année 1980, le volume des commandes nouvelles se situe à un niveau un peu supérieur à celui des livraisons.

Les chiffres d'affaires et les résultats d'exploitation des grands et moyens chantiers de construction navale enregistrent globalement une évolution plus favorable en 1979 qu'en 1978. Actuellement, il paraît cependant difficile de conclure qu'il s'agit là d'une reprise réelle du marché.

Quant aux petits chantiers, ils connaissent, eux, une situation un peu plus favorable. Au 31 décembre de l'année dernière, leurs carnets de commandes étaient assez bien garnis, sans que cette constatation soit, pour autant, tout à fait sécurisante.

Par ailleurs, la situation difficile de la construction navale a conduit certains chantiers français à rechercher une diversification de leurs activités avec, bien sûr, l'appui des pouvoirs publics. Mais la diversification externe, notamment, n'est pas toujours évidente.

Les entreprises de réparation navale n'ont enregistré, au titre de l'année 1979 et au premier semestre de 1980, qu'une amélioration très modérée de leur situation.

Celle de la flotte française de pêche continue, elle, à se dégrader.

L'emploi dans le secteur de la pêche connaît également une inflexion alarmante.

Nul n'ignore l'ampleur de la crise qui a récemment affecté le secteur de la pêche. A cette occasion ont été mis en évidence les principaux facteurs qui ont contribué à provoquer les tensions que l'on sait. Le renchérissement périodique du prix du carburant, la difficulté d'accès aux ressources, le déséquilibre excessif qui affecte notre balance des produits de la mer, l'écart, souvent considérable, entre le prix du poisson à la production et le prix à la consommation, qui conduit à s'interroger sur les structures actuelles des circuits de distribution, expliquent pour une large part la situation difficile dans laquelle se trouvent actuellement les activités liées à la pêche.

Je n'insisterai pas sur la complexité des questions à résoudre. Vous en trouverez le développement dans mon rapport écrit. Quoi qu'il en soit, l'aide spécifique à l'armement à la pêche, industrielle et artisanale, est nécessaire : le maintien de l'emploi en dépend.

Votre commission des finances a admis que pour espérer pouvoir remédier efficacement à une situation délicate, voire explosive comme ce fut le cas au cours des derniers mois, il conviendrait, au niveau national, de prendre les mesures suivantes :

Elaborer un plan pluri-annuel préparé et discuté avec toutes les parties intéressées, définissant une gestion rationnelle des stocks, et des opérations de repeuplement des fonds, d'exploitation de ressources nouvelles, et de prospection de nouveaux lieux de pêche ;

Maintenir et rénover la flotte industrielle et artisanale par la création d'un « fonds spécial d'investissement des pêches », et contrôler l'aide financière ;

Réorganiser aussi les marchés afin d'assurer aux pêcheurs une rémunération correcte de leur travail ;

Défendre enfin les intérêts des marins pêcheurs qui exercent, chacun le sait, un métier rude et dangereux.

Au niveau européen, il faudrait :

Affirmer notre volonté de voir respecter le traité de Rome, en regrettant que la libéralisation des marchés ne se soit pas accompagnée de l'harmonisation des régimes sociaux, conformément à l'article 117 du Traité ;

Réclamer la mise en place rapide d'une politique commune des pêches, assurant, notamment en matière de ressources, le respect intégral du principe de l'égalité d'accès et l'installation d'un système non discriminatoire de quotas de capture, établi à partir des performances des pêches des années antérieures ;

Développer une politique structurelle d'adaptation des flottes au nouveau contexte international découlant de la généralisation de la zone de 200 milles ;

Enfin, réformer l'organisation commune des marchés en vue d'assurer une protection efficace du marché communautaire vis-à-vis des pays tiers.

En tout cas, la commission des finances a estimé qu'il fallait en terminer avec les mesures au coup par coup.

Elle a, en outre, adopté sept observations relatives :

Aux crédits consacrés à la société nationale de sauvetage en mer ;

Aux moyens nécessaires à l'accomplissement des missions de surveillance maritime ;

A la création d'un service d'informations satististiques sur l'emploi dans le secteur des pêches ;

Aux mesures que le Gouvernement entend prendre pour faire face à la crise de la pêche sur les plans national et européen ;

Aux conditions de concurrence dans lesquelles s'exercent les relations maritimes entre la Corse et l'Italie ;

A la position du Gouvernement sur la construction éventuelle d'un tunnel sous la Manche ;

Aux suites qui seront réservées au rapport Dufpur relatif à la correspondance entre les rémunérations réelles et les salaires servant de base pour le calcul des pensions des marins.

Monsieur le ministre, s'agissant du rapport Dufour, je me dois de vous demander avec force de le prendre en considération. Ignorer son existence, alors qu'il s'agit d'un document sur le régime des pensions et retraites des marins, veuves et ayants droit demandé expressément par le Gouvernement, ce serait faire injure à ceux qui y ont travaillé, qui ont conclu et qui l'ont adopté.

M. le président. Monsieur Denvers, je vous invite à conclure.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Je conclus, monsieur le président.

Ne pas entendre par ailleurs, l'appel du conseil supérieur de l'E. N. I. M., des organisations syndicales et des pensionnés et rester insensible aux conséquences du retard apporté au rajustement et au rattrapage conformément à la loi de 1948, serait inadmissible.

Monsieur le ministre, j'aimerais entendre aujourd'hui que le Gouvernement accepte de retenir les revendications légitimes de tous les marins français à propos de leurs retraites et de leur situation sociale.

Mes chers collègues, en dépit de sérieuses réserves, la commission a néanmoins émis un vote favorable à l'adoption du budget de la marine marchande, bien que — c'est le moins qu'on puisse dire — il ne comporte pas de perspectives particulièrement favorables et encourageantes.

Je voudrais cependant poser deux questions :

Oui ou non, y aura-t-il au Gouvernement un ministre profondément persuadé du sens à donner à l'exercice de ses responsabilités au regard des hommes et des choses de la mer ?

Oui ou non, le Gouvernement français veut-il mettre en œuvre une politique de la mer et prendre des initiatives de nature à bien servir l'économie de notre pays, ses flottes, ses marins ?

Je veux l'espérer, mais pour réussir une vraie politique de la mer et un développement durable et harmonieux de nos activités maritimes sans oublier pour autant que la France fait partie de l'Europe, il faut, déclare la commission, de la conviction, de la détermination et des moyens. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Duroméa, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la marine marchande.

M. André Duroméa, *rapporteur pour avis.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits de la section « Marine marchande » qui nous sont soumis augmentent, apparemment, de 5,9 p. 100.

Or le budget de l'Etat progresse de 16,45 p. 100, et l'inflation de près de 15 p. 100 ; ce projet de budget traduit donc, en réalité, une forte régression.

Les dépenses de fonctionnement s'accroissent certes, de 24 p. 100, mais les dépenses d'investissement, intimement liées aux problèmes de la mer et au développement de la marine marchande diminuent de 5,8 p. 100 en autorisations de programme.

Lors de la réunion de la commission, monsieur le ministre, vous nous avez exposé les priorités de votre budget, et notamment la sécurité.

Les dépenses ordinaires sont de plus de 16,8 p. 100. Elles permettront la création d'emplois indispensables. Mais, et nous le regrettons, le montant des autorisations de programme est en diminution sensible, de même que les crédits destinés à la police maritime et à la signalisation : moins 23,1 p. 100 en crédits de paiement et moins 37,7 p. 100 en autorisations de programme.

Pour les missions de surveillance, les dépenses ordinaires augmentent de 14,9 p. 100 mais les dépenses d'équipement baissent de 60 p. 100 en crédits de paiement et de 38 p. 100 en autorisations de programme. Les crédits d'équipements des centres de surveillance passent de 79 à 20 millions de francs, les autorisations de programme de 77 à 22 millions de francs, les centres de Gris-Nez, de Jobourg et d'Ouessant étant terminés, selon vous.

Il est donc clair que le Gouvernement n'entend pas poursuivre l'effort et que les littoraux atlantique et méditerranéen seront privés de tels équipements.

Les crédits relatifs à la recherche et au sauvetage en mer, ou au traitement des relevés de pollution par hydrocarbures, baissent en crédits de paiement comme en autorisations de programme.

C'est également le cas des crédits affectés à la flotille de surveillance de la marine marchande alors que, pour remplir ses trente-deux missions, cette dernière ne dispose que de 9 vedettes de vingt à quarante mètres et de 4 vedettes de dix à vingt mètres.

Par ailleurs, les marins et les officiers, traumatisés par les drames récents, souhaitent que les études de navires plus sûrs aboutissent rapidement et que des mesures soient prises pour mieux adapter les moyens de sauvetage, généraliser les combinaisons de survie à bord et l'inertage des pétroliers.

Le financement des moyens de lutte contre les pollutions accidentelles diminue de 17,5 p. 100 en autorisations de programme et de 30,5 p. 100 en crédits de paiement.

Une fois de plus, et nous le regrettons, la subvention de fonctionnement de la société nationale de sauvetage en mer ne progresse que de 8 p. 100, ce qui équivaut à une diminution de 4 p. 100 en francs constants, tandis que sa subvention d'équipement régresse de 20 p. 100 en francs courants. Pourtant, chacun reconnaît que cette société assume un véritable service public, rend d'éminents services et sauve de nombreuses vies humaines. Ainsi les promesses de M. Le Theule au Sénat n'ont-elles pas été tenues.

Pour l'autre priorité annoncée, l'aide à la flotte de commerce ainsi qu'à la construction et à la réparation navales, la même constatation s'impose : les dépenses ordinaires augmentent de 15,4 p. 100, mais les dotations en capital s'inscrivent en régression de 49 p. 100, ce qui est énorme, même si vous expliquez cette baisse par le fait que, l'an dernier, les aides ont été accordées à la commande et que vous aviez, à cette fin, augmenté les crédits.

Ce budget ne permettra donc pas de créer les conditions d'une grande politique maritime qui devrait garantir l'indépendance économique et politique de la France ; assurer le plein emploi aux marins et aux officiers, ainsi qu'aux ouvriers, aux ingénieurs et aux cadres de la construction et de la réparation navales ; permettre aux pêches maritimes de répondre aux besoins en approvisionnement de notre pays.

D'ailleurs nous constatons que la flotte française stagne au neuvième rang de la flotte mondiale alors que notre pays figure au quatrième rang des puissances économiques.

De juillet 1975 à juillet 1980, elle a perdu 103 navires, passant de 530 à 427 unités.

Le plan de relance devait aboutir à 16,3 millions de tonneaux jauge brute et à la création de 2 000 emplois de marin supplémentaires. Il a été limité à 11,4 millions de tonneaux et il y a 3 000 marins de moins.

Le taux de couverture de notre trafic national n'est plus que de 29 p. 100, ce qui est très insuffisant.

Parallèlement, nous notons un développement inquiétant et continu de la flotte de complaisance. Sur quarante-cinq navires sortis de notre flotte, onze ont été vendus au Liberia, dix à Panama, trois à la Grèce, trois seulement à la démolition. Ainsi en est-il aussi du *Marsouin* et du *Belouga*, vendus récemment à la Suède, qui concurrenceront notre flotte en naviguant sous pavillon de complaisance.

La situation du cabotage français est catastrophique. Le tonnage est tombé de vingt à seize millions de tonnes, et le trafic passagers et voitures accompagnées sous pavillon français reste stable, mais médiocre.

La poursuite de cette politique de régression nous fait craindre la création d'une flotte européenne dont la Grèce, entrant dans le Marché commun avec 4 500 navires et près de 50 millions de tonnes, serait « l'épine dorsale ». Cela constituerait l'arrêt de mort de la marine marchande française.

Les crédits pour les ports maritimes confirment cette orientation : moins 8 p. 100 en autorisations de programme et moins 6,1 p. 100 en crédits de paiement. Dans ces conditions, il est évident que le budget « enregistre » le déclin des chantiers navals.

Les crédits diminuent de 8 p. 100 en autorisations de programme et de 6,1 p. 100 en crédits de paiement.

Les effectifs continueront à diminuer, selon le Livre blanc de M. Le Theule. On risque donc de perdre définitivement une industrie possédant une main-d'œuvre hautement qualifiée et des bureaux d'études fort compétents.

Dans la réparation, les concentrations se poursuivent, avec pour corollaire des pertes d'emploi. Nous avons les plus grandes craintes pour l'entreprise Caillard, au Havre, l'un des principaux constructeurs d'engins de levage portuaires.

Certes, pour les pêches maritimes, les mouvements vous ont contraints à augmenter les crédits. Mais cette augmentation vient tard et les causes de mécontentement ne trouveront pas encore de réponse dans ce projet de budget : le déficit de la balance commerciale a atteint l'an passé 3,1 milliards de francs ; le nombre des navires et des effectifs a diminué ; les rémunérations se dégradent ; les problèmes de l'accès aux zones de pêche et des quotas ne sont pas réglés ; il n'a pas été créé un « gazole-pêche » réclamé depuis des années et le statut du marin pêcheur est ignoré.

De fait, malgré une augmentation de 25 p. 100 des aides à l'exploitation et de 36 p. 100 des autorisations de programme pour les dépenses en capital, ce projet de budget ne donnera pas satisfaction, d'autant que les dépenses d'intervention, pourtant en hausse de 25 p. 100, évoluent de manière divergente.

On constate notamment une régression du soutien aux organismes de pêcheurs, la stagnation de l'aide aux carburants — 53 millions de francs — la stagnation de l'enveloppe du F. I. O. M., fonds d'intervention et d'organisation des marchés, de laquelle 25 millions de francs seront dégagés pour le redéploiement géographique de la pêche, et la fixation à 24 millions de francs des crédits de maintien de la flotte, conformément au plan annoncé le 2 août 1980.

De nombreux problèmes restent donc en suspens et les pêcheurs n'accepteront pas que le Gouvernement se retranche derrière Bruxelles pour se dérober et ne pas faire droit à leurs demandes.

Pour l'enseignement et l'apprentissage maritime, les effectifs dans les écoles nationales de la marine marchande sont en baisse.

Le nombre d'élèves dans les écoles d'apprentissage tend à se stabiliser mais demeure inférieur à la capacité d'accueil des dix-sept établissements.

Si les crédits de fonctionnement des cinq écoles nationales augmentent de 28 p. 100 et les crédits équipement pour les deux types d'enseignement de 25 p. 100 en crédits de paiement et de 22,7 p. 100 en autorisations de programme pour poursuivre les travaux engagés en vue de la modernisation des établissements et du remplacement d'un simulateur radar, la subvention de fonctionnement à l'A. G. E. A. M. — association pour la gérance des écoles d'apprentissage de la marine — passe seulement de 22 à 25 millions de francs.

La situation financière de cette association devient si dramatique que, lors de sa réunion du 29 avril dernier, son conseil d'administration a jeté un cri d'alarme.

Les organisations syndicales demandent, elles, que soient mises en place des formations plus longues, en deux ou trois ans, pour améliorer encore la qualification de nos équipages.

Des mouvements ont, du reste, eu lieu chez les élèves officiers, pour obtenir le paiement convenable de leurs embarquements, et chez les élèves de l'apprentissage maritime, qui s'étaient vu supprimer la plus grande partie de l'allocation de promotion sociale.

La contribution de l'Etat à l'E. N. I. M., en augmentation de 26,6 p. 100, et qui est destinée à suivre les augmentations des prestations servies par la caisse de prévoyance des marins et au relèvement des pensions de retraités, ne répondra pas aux besoins.

En effet, le rapport Dufour reconnaît un décalage moyen avoisinant 40 p. 100, avec des différences, d'une part, entre les catégories et, d'autre part, entre les salaires réels et les salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions.

Les organisations syndicales de marins et officiers qui, d'ailleurs, sont actuellement en grève pour ces motifs, et les associations de retraités demandent un rattrapage de 7 p. 100 financé par l'Etat et par les armateurs, ce qui est raisonnable.

Le projet de budget ne prévoit rien à ce sujet, de même qu'il n'envisage pas de relever d'une catégorie les pensionnés qui n'ont pas bénéficié des surclassements de 1963 à 1968.

Il reste beaucoup de problèmes auxquels le Gouvernement n'a pas encore répondu : les veuves de marins ne touchent toujours que 50 p. 100 d'une pension dont le retard est démontré et qui souvent ne leur permet pas de vivre. Toutes demandent, à juste titre, que la pension de réversion soit portée à 75 p. 100.

D'autres demandes, que je ne peux développer mais qui sont inscrites dans mon rapport écrit, n'ont reçu aucune réponse positive, notamment celles ayant trait aux congés de marins, à l'annulation du décret n° 80-289 du 24 avril 1980 et à la modification de la loi qui frappe durement les capitaines de navires.

Pour ces raisons, j'ai demandé le rejet de votre projet de budget. Toutefois, la commission de la production et des échanges a préféré décider de voter les crédits inscrits à la section « Marine marchande » du budget des transports. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

M. le président. La parole est à M. de Maigret, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les routes, les ports et les voies navigables.

M. Bertrand de Maigret, *rapporteur spécial.* Je veux d'abord rendre hommage à l'excellent travail de mon prédécesseur, M. Henri Torre, récemment élu au Sénat. La précision, la pertinence des questions qu'il avait posées aux administrations concernées ont été précieuses dans l'élaboration de mon rapport écrit.

J'ajouterai à votre adresse, monsieur le ministre, mes remerciements très vifs pour l'accueil que vos services et vous-même m'avez réservé. Vos directeurs ont bien voulu faire preuve d'un empressement exceptionnel dans la mise à ma disposition d'informations précises, manifestant ainsi la considération qu'ils portent au contrôle parlementaire autant que de leur désir d'instaurer avec le nouveau rapporteur que je suis des relations confiantes et constructives.

Mes chers collègues, les infrastructures de transport couvrent un vaste domaine et je limiterai mon propos aux crédits consacrés aux routes, aux ports et aux voies navigables.

Le projet de budget de 1981 fait apparaître par rapport à 1980 une légère baisse de 1,3 p. 100 des autorisations de programme, qui s'établiront à 6 351 315 000 francs. Cependant, ce montant ne tient pas compte des autorisations d'emprunt d'un montant de 4,37 milliards de francs accordées aux sociétés concessionnaires d'autoroutes ; j'y reviendrai tout à l'heure car cet aspect ne doit pas être négligé. Il conduit en effet à constater une progression globale en francs courants des moyens financiers consacrés aux infrastructures de transports. Cette progression des moyens est de 12,3 p. 100 pour les routes, auxquelles est consacré l'essentiel des crédits analysés dans le présent rapport.

Cette appréciation en francs courants est naturellement tempérée par la prise en compte de l'évolution des coûts des différents travaux d'infrastructure. Mais ce constat d'ensemble recouvre une répartition très inégale des moyens budgétaires, à l'intérieur desquels les voies navigables sont les plus affectées. Il convient donc d'établir un bilan préalable.

Deux façons d'y procéder peuvent être mises en place à l'occasion des travaux du VIIIe Plan. Le rapport du comité des transports estime que la France dispose de réseaux d'infrastructures de transport développés et bien adaptés au niveau des trafics qui les empruntent. Aussi le comité des transports estime-t-il souhaitable de tirer pleinement parti des réseaux existants, notamment par l'amélioration des conditions d'exploitation, avant d'envisager la construction de nouvelles infrastructures. Tempérant ce jugement, le comité de l'aménagement du territoire fait une autre analyse : « Des retards demeurent, des moyens et des besoins nouveaux sont apparus ou peuvent apparaître. » La situation actuelle appelle un renforcement du niveau des crédits publics qui y sont affectés et un accroissement des moyens issus du marché financier.

Examinons le détail des principaux chapitres en commençant par les routes.

Les crédits pour 1981 destinés aux routes et à la circulation routière sont stables en autorisations de programme. Simultanément, les autorisations d'emprunt progressent de 3,1 milliards à 4,37 milliards de francs. Ainsi se manifeste la volonté ferme de privilégier la construction des autoroutes.

Les réalisations concernent principalement l'exécution du VIIe Plan.

Le programme d'action prioritaire n° 5 qui avait pour objet de désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central, se proposait d'améliorer les moyens de transport dans la partie Ouest de la France en modernisant les grands axes transversaux et en raccordant mieux les grandes métropoles régionales aux réseaux nationaux routiers et ferroviaires.

Au total, les crédist prévus pour la partie routière de ce programme s'élevaient à 5 590 millions de francs. Son taux de réalisation devrait être proche de 90 p. 100 à la fin de 1980.

Ainsi, le plan routier breton sera doté, en 1980, conformément aux engagements pris par le Président de la République, de 300 millions de francs. Le plan routier Massif central a bénéficié au total de 340 millions de francs en 1980, tandis que durant cette même année, les autoroutes de liaison mises en service correspondaient à 318 kilomètres, et les voies rapides urbaines à 60 kilomètres.

Par ailleurs, les opérations d'investissement, c'est-à-dire les créations programmées en 1980, concernent le réseau routier de rase campagne comme le milieu urbain. Pour les renforcements coordonnés, 640 kilomètres devront être mis en œuvre cette année et l'entretien préventif a été rendu à 734 kilomètres d'itinéraires renforcés précédemment.

Les crédits demandés pour les routes s'établissent au total à 12 479 millions de francs se répartissant ainsi : 6 509 millions inscrits à la loi de finances initiale en moyens d'engagement, 600 millions pour le fonds d'action conjoncturelle ; 1 milliard pour les fonds de concours ; 4 370 millions pour les emprunts autoroutiers. Ce total de 12 479 millions, comparé aux 11 114 millions disponibles l'an dernier, marque bien la progression dont je faisais état dans mon introduction.

En 1981, les moyens d'engagement demandés pour le développement de l'infrastructure sont stables en francs courants et correspondent à 4 424 millions de francs. Pour le réseau autoroutier pris isolément, l'effort est considérable. Les autorisations de programme augmentent de 11 p. 100 et l'enveloppe d'emprunt de près de 40 p. 100.

Les prévisions de mise en service pour 1981 portent sur 438 kilomètres pour les seules autoroutes de liaison.

En 1982, la liaison Bordeaux—Narbonne devrait être achevée, en 1983, l'autoroute Clermont-Ferrand—Saint-Etienne et l'Etoile de Langres, en 1984, la liaison Orléans—Clermont-Ferrand.

Ainsi, dans une période économique difficile, nous continuerons à doter la France du réseau autoroutier indispensable au désenclavement de nos régions et à l'aménagement de notre territoire.

Les programmes d'investissement en milieu urbain et en rase campagne bénéficieront d'un peu plus de 3 milliards de francs de crédits d'engagement et une place appréciable sera réservée au réseau routier de liaisons rapides.

Dans le domaine des routes et des infrastructures de transport en général, l'engagement dès le début de 1981, des crédits inscrits au fonds d'action conjoncturelle — 600 millions comme je le rappelais à l'instant — constitue, monsieur le ministre, une nécessité impérative à tous égards. Je serais heureux que tout à l'heure, dans votre réponse, vous nous précisiez les intentions du Gouvernement sur ce point.

En 1981, 1 919 millions de francs de crédits d'engagement sont demandés au titre des programmes d'entretien du réseau routier national. Ainsi, le programme de renforcement des chaussées permettra de rénover 510 kilomètres de routes nationales. Mais il n'en demeure pas moins que le rythme des travaux d'entretien préventif du réseau baisse de façon très sensible depuis plusieurs années. Cet affaissement du rythme des réalisations, alors qu'environ 11 000 kilomètres du réseau national restent à traiter, peut nuire à la cohérence de cette politique, en raison du risque de détérioration rapide des chaussées non renforcées et maintenues dans un état d'entretien minimum dans l'attente précisément de leur renforcement.

Dans ce domaine, il faut bien en convenir, le rythme de hausse des coûts est particulièrement rapide. Il apparaît donc souhaitable de maintenir, en valeur réelle, les moyens financiers consacrés aux routes, le développement de l'emprunt étant à cet égard un moyen complémentaire qui doit être utilisé, mais qui ne saurait, bien évidemment, suffire, tant il est vrai que les infrastructures demeurent un moyen d'action privilégié pour la politique de soutien à l'activité économique et pour la politique d'aménagement du territoire.

Il est également indispensable d'assurer une continuité à l'effort financier de l'Etat : la trop grande variation dans le temps des crédits affecte durement le secteur des travaux publics qui est ainsi gêné dans la programmation du niveau de ses effectifs et de ses achats de matériel. Contraire à une bonne gestion des entreprises de travaux publics, l'irrégularité dans le temps comporte aussi des coûts humains en raison du chômage qui peut en résulter.

Je ne saurais parler des routes, mes chers collègues, sans traiter de la sécurité routière.

Des résultats très positifs ont été enregistrés dans ce domaine, mais des limites apparaissent.

Le programme d'action prioritaire n° 20 du VIIe Plan, destiné à renforcer la sécurité, avait pour objectif de maintenir le nombre des victimes de la circulation à un niveau inférieur à celui de 1975, malgré l'augmentation de la circulation.

Pour la partie financée par le ministère des transports, ce programme d'action prioritaire sera réalisé à 100 p. 100. Nous devons, monsieur le ministre, vous en rendre hommage. En dix

ans, le nombre de tués sur la route a baissé de 14 p. 100 alors que le trafic augmentait de 75 p. 100. C'est un résultat remarquable puisque le risque a été divisé par deux, même si les statistiques restent dramatiques, puisqu'elles font apparaître qu'en 1979 244 000 accidents ont eu lieu sur les routes françaises, provoquant 12 489 morts et 336 873 blessés.

Les limites apparaissent d'ailleurs dans cet effort de sécurité. On constate une légère remontée du nombre de tués, peut-être due au moindre respect, par les automobilistes, des limites de vitesse.

S'agissant des « deux-roues », on a constaté, au cours de l'année 1979, une augmentation sensible du nombre des victimes d'accident à motocyclette, surtout parmi les grosses motos de plus de 125 centimètres cubes.

Cette évolution ponctuelle traduit davantage, me semble-t-il, une augmentation du nombre des motocyclistes pendant la période considérée qu'une dégradation du comportement des usagers ou qu'une détérioration des conditions de sécurité sur le réseau routier. Il faut en effet préciser que de très nombreux jeunes se sont présentés au permis « moto » avant la mise en application, le 1er mars 1980, des nouvelles mesures concernant cette épreuve. C'est ainsi que le nombre de permis délivrés pour conduire des motos de 125 centimètres cubes et plus a augmenté de 95 p. 100 en 1979.

Véritable phénomène de société, les « deux-roues » constituent désormais un moyen de transport nécessaire pour une fraction notable de la population, surtout pour les jeunes. Par nature économes d'énergie et d'espace, les motocyclettes de 50 à 400 centimètres cubes assurent une part croissante de la circulation en milieu urbain et des trajets entre le domicile et le lieu de travail.

En mars dernier, par la mise en place du nouveau permis « moto », les pouvoirs publics ont choisi d'accroître la sécurité par une amélioration du comportement des usagers. Il conviendrait que, parallèlement à ces mesures, l'Etat contribue lui-même à l'effort de sécurité qu'il demande en aménageant davantage encore son infrastructure routière aux exigences des « deux-roues ».

Plus généralement, devant le drame national que constituent les accidents de la route, tout doit être mis en œuvre pour essayer d'abaisser le nombre des tués en dessous de 10 000 par an. L'amélioration du réseau routier est indispensable à cet égard, puisque le risque d'être tué sur les autoroutes est cinq fois plus faible que sur routes. Il semble bien qu'une amélioration sensible de la sécurité puisse résulter, sur les autoroutes et les rocades notamment, d'une meilleure information des usagers sur les obstacles imprévus — véhicules accidentés, plaques de verglas, nappes de brouillard, par exemple. Un effort pourrait certainement être utilement entrepris afin d'équiper le réseau autoroutier, notamment de moyens visuels permanents déclenchables sans préavis.

A cet égard, les possibilités offertes par ce qu'il est convenu d'appeler la « citizen band » — la C. B. — devraient pouvoir être utilisées dans des conditions normales. Installés à bord des véhicules automobiles, les émetteurs-récepteurs radio C. B. présentent, en effet, l'avantage essentiel de pouvoir transmettre avec rapidité une information parfois vitale quel que soit l'endroit où l'on se trouve sur le réseau routier. Ils évitent ainsi de ne plus courir après un téléphone, si téléphone il y a, pour alerter les services de secours en cas d'accident. Une expérience d'assistance-secours conduite dans l'Ouest de la France a très récemment permis, grâce à l'utilisation de ces émetteurs-récepteurs placés dans les voitures, trois interventions d'urgence dont deux ont contribué, en abrégeant les temps d'intervention du S. A. M. U., à sauver la vie des automobilistes concernés.

Mais ces émetteurs-récepteurs facilitent aussi des radio-guidages locaux plus efficaces, des dépannages inespérés, une entraide routière de tous les instants.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, j'ai cru devoir déposer hier, à titre personnel, une proposition de loi visant à autoriser sans limites excessives l'usage des postes « citizen band » à bord des véhicules automobiles.

J'aborde maintenant le chapitre consacré au développement du trafic routier et aux économies d'énergie.

Les transports par route consomment 24 p. 100 du pétrole utilisé dans notre pays et cette part tend à s'accroître en raison de l'impossibilité de substituer d'autres produits au pétrole, dans ses emplois routiers, à moyen terme et en raison du développement du trafic.

Des résultats ont été obtenus dans le sens de la réduction de la consommation moyenne des véhicules, mais cette tendance est combattue par l'augmentation de la puissance moyenne des moteurs. Un effort substantiel reste à entreprendre pour réduire la consommation des poids lourds.

Enfin, la construction et l'entretien des routes par des choix de solutions faisant moins appel aux produits d'origine pétrolière et permettant de réduire la consommation de carburant, participe également à l'effort d'économie.

D'une manière générale, les résultats déjà enregistrés en matière d'économie de carburant montrent qu'il est possible de renverser la tendance à une augmentation des consommations unitaires, relevée avant 1974.

J'examinerai maintenant le chapitre relatif au fonds spécial d'investissement routier et à la subvention aux collectivités locales pour le réseau routier national déclassé.

L'article 6 du projet de loi de finances porte de 12,40 p. 100 à 13,40 p. 100 le prélèvement qui est effectué au profit du F. S. I. R. sur le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

La loi de finances pour 1981 ne comporte pas d'augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Mais, pour actualiser la valeur des recettes du F. S. I. R. et, par conséquent, des crédits consacrés aux routiers, il est proposé de relever de 12,40 p. 100 à 13,40 p. 100 la part du produit de la taxe revenant au F. S. I. R.

Ainsi, contrairement, sinon à la lettre, du moins à l'esprit de l'ordonnance organique, les crédits du F. S. I. R. ne sont pas déterminés par ses ressources ; c'est la prévision de dépenses qui conduit à la fixation de la recette.

Pour 1981, le taux proposé de 13,40 p. 100 implique une stagnation des autorisations de programme en francs courants par rapport à 1980.

L'article 36 du présent projet de loi porte subventions aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé. Dans ce domaine, les engagements de l'Etat ne sont pas respectés. Afin de modifier cette situation, la commission des finances a, sur proposition du rapporteur général, adopté un amendement augmentant le taux du F. S. I. R., ce qui permet de majorer ses ressources de 51 millions de francs. Cette dotation pourrait permettre d'augmenter, pour un même montant, la subvention aux collectivités locales, dont le Gouvernement nous propose la reconduction pure et simple pour un montant de 455 millions de francs.

Dans cette perspective, compte tenu de la position prise à propos de l'article 6, le rapporteur et la commission des finances proposent, à titre conservatoire, de rejeter l'article 36.

Je traiterai maintenant des voies navigables. Elles sont misérablement dotées. Par rapport à 1980, les crédits pour 1981, qui leur sont destinés, soit 287,545 millions de francs, baissent globalement de 17,9 p. 100 en autorisations de programme.

L'impérieuse nécessité d'économiser l'énergie, la nécessaire sécurité du transport des produits dangereux, l'actuelle utilité pour l'emploi de réaliser des infrastructures et le développement prévu de l'utilisation du charbon commandent d'inverser l'évolution négative des crédits destinés aux voies navigables.

Une attention particulière sera cependant portée à l'entretien et à l'exploitation du réseau dont les crédits avaient progressé de 39 p. 100 en 1980. Ils augmentent à nouveau de plus de 13 p. 100 en 1981.

A l'origine, le VIIe Plan prévoyait 1 550 millions de francs de crédits pour l'ensemble de l'opération mer du Nord-Méditerranée. En 1978, le programme d'action prioritaire n° 6 a été très fortement revisé en baisse à 780 millions de francs.

Au total, de 1976 à 1980 inclus, 670 millions de francs y auront été affectés, soit un taux de réalisation limité à 86 p. 100, malgré la revision du programme.

Le programme illustre la nécessité d'une conception d'ensemble.

Une politique globale pour les voies navigables doit se manifester désormais sans retard par l'adoption et la mise en œuvre d'un plan cohérent pour l'ensemble du réseau français, fixant les grands axes et leurs voies adjacentes, ainsi que leurs caractéristiques, et définissant les étapes importantes de réalisation.

A cet égard, deux options ont été envisagées : soit un programme d'investissement lourd se chiffrant à environ 20 milliards de francs, étalé sur vingt ou trente ans, soit un plan à brève échéance définissant les principales actions à conduire dans les cinq années à venir.

Vous en trouverez le détail dans mon rapport écrit. Le coût des opérations à envisager sur un programme à moyen terme, en dehors de la liaison Saône—Rhin, peut être évalué à environ 1,7 milliard de francs en 1980. Son financement nécessiterait donc pendant les années d'exécution une dotation budgétaire de l'ordre de 400 millions de francs environ, c'est-à-dire l'équivalent de la dotation budgétaire moyenne par an au cours du VIIe Plan.

M. le président. Je vous invite à conclure, mon cher collègue.

M. Bertrand de Maigret, *rapporteur spécial.* Je vous demande deux minutes de crédit, monsieur le président.

M. le président. C'est beaucoup !

M. Bertrand de Maigret, *rapporteur spécial.* La question fondamentale qui se pose à nous est de savoir si la France veut se doter d'un réseau navigable au gabarit européen ou si elle estime pouvoir se contenter d'un réseau hétérogène ne permettant pas de desservir les grands bassins européens.

Le franchissement du seuil entre le Rhin et le Rhône sera une opération très coûteuse, environ 9 milliards de francs. La programmation des dépenses afférentes, la fixation du calendrier ne pourront se faire qu'après avoir mûrement réfléchi à l'urgence respective des autres investissements majeurs qui s'imposent aujourd'hui à la France, et aux incidences qu'auraient ces investissements sur l'économie et l'indépendance nationales à la fin du xxe siècle.

Concernant le franchissement du seuil Rhin—Rhône, il faudrait certainement dresser un bilan énergétique de l'opération, évaluer la consommation d'énergie que nécessiteront les travaux de réalisation et la rapprocher des économies d'énergie à attendre de l'exploitation de la voie navigable ainsi créée. Peut-être aurait-on alors le sentiment qu'il vaut mieux attendre quelques années pour investir dans ces travaux l'énergie qu'ils demanderont.

Enfin, on pourrait utilement insister auprès des membres des pays de la Communauté économique européenne pour obtenir un cofinancement, en arguant de la portée de cet ouvrage dans le développement de notre commerce avec le bassin méditerranéen.

Le dernier chapitre concerne les ports maritimes.

Les crédits pour 1981 qui leur sont destinés diminuent en autorisations de programme de 12 p. 100. Fort heureusement, ce constat peut être corrigé par l'amélioration récente de la situation financière des ports autonomes et par l'autofinancement qui en résulte.

La politique de renforcement des ports français face à la concurrence étrangère demeure nécessaire, bien qu'elle ait déjà porté leur équipement à un niveau comparable à celui des grands ports européens. De ce fait, il semble que le « détournement » de trafic qui existe soit davantage lié à des causes géographiques, éventuellement à l'insuffisance des services tertiaires d'accompagnement, enfin, pour partie, à l'insécurité qui résulte des conflits sociaux survenus ces dernières années.

Afin de répondre, dans des conditions techniques et économiques satisfaisantes, aux besoins d'importation par voie maritime de combustibles minéraux solides, pour lesquels une croissance rapide est prévue dans le cadre de la politique française de diversification des approvisionnements énergétiques, de considérables aménagements portuaires spécialisés pour les trafics de pondéreux seront engagés notamment à Dunkerque et à Nantes.

Dans un cadre légal et réglementaire bien adapté aux besoins, en présence de gestionnaires soucieux de maintenir l'équilibre entre les impératifs du service public et la nécessité d'une gestion de qualité qui comporte des initiatives, les ports autonomes accroissent leur autofinancement. De ce fait, ils recourent à l'emprunt dans une moindre proportion par rapport au montant total de leurs investissements, répondant ainsi aux inquiétudes de la Cour des comptes.

Une telle situation permet d'envisager une modernisation continue des ports maritimes français dans de bonnes conditions financières. Toutefois, cet assainissement ne suffit pas pour assurer le développement des ports dont le fonctionnement doit être amélioré, notamment en accroissant la productivité des opérations de manutention et leur fiabilité qui ne devrait pas être mise en cause par des événements extérieurs.

Si les grands ports français sont comparables à leurs voisins européens pour l'équipement lourd, des insuffisances existent dans le domaine des activités liées. L'intervention de nombreux intermédiaires — armateurs, chargeurs, assureurs, cosignataires — implique, pour être efficace et promouvoir ainsi le développement des ports, une valeur ajoutée plus élevée et un volume plus substantiel d'emplois dans les ports et dans les activités annexes.

En conclusion, mes chers collègues, l'évolution des crédits relatifs aux infrastructures dans le domaine des transports apparaît comme une reconduction en francs courants pour les routes, mais la différence qui en résulte en valeur réelle est compensée par l'accroissement des perspectives d'emprunts dont bénéficieront les autoroutes. Cette tendance globale laisse cependant place à une insuffisance notoire de la subvention aux collectivités locales pour le réseau routier national déclassé. Pour les voies navigables, la situation est défavorable et il importe à l'avenir de mieux adapter aux besoins la dotation budgétaire qui devrait être complétée au plus tôt par l'emprunt en ce qui concerne le franchissement du seuil de la liaison Rhin—Rhône. Enfin, l'effort entrepris depuis plusieurs années a permis d'améliorer la situation des ports et doit être poursuivi et ponctuellement renforcé.

Il est toujours déplaisant de rapporter un budget en régression ; il est tout aussi difficile d'économiser. C'est cependant la ligne politique que nous avions recommandée au Gouvernement.

La commission des finances, logique avec elle-même, a donc conclu en vous adressant deux recommandations : d'abord d'adopter sans modification les crédits des routes, ports et voies navigables du budget des transports, ensuite de repousser l'article 36 du projet de loi de finances pour 1981 portant subventions aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé.

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

M. Alain Chénard, *rapporteur pour avis.* Je tiens à commencer mon propos en rendant hommage à mon prédécesseur, M. Manet, qui a été récemment élu au Sénat.

Monsieur le ministre, vous croyez présenter un budget d'austérité, en réalité il est étriqué et ambigu.

Les projets de budget des routes se suivent et, malheureusement, se ressemblent. Ils traduisent un désengagement délibéré de l'Etat et celui pour 1981 concourt à cette dégradation.

Globalement, les trois grandes catégories de dotations connaissent une stagnation, voire une régression, si on les exprime en francs constants en prenant le taux, pourtant optimiste, de 11 p. 100 d'inflation retenu par le Gouvernement.

En effet, les dépenses ordinaires ne progressent que de 4,7 p. 100 ; les autorisations de programme stagnent en ne croissant que de 0,5 p. 100 et les crédits de paiement augmentent de 9,2 p. 100.

Ces constatations me conduisent à présenter trois remarques : premièrement, ces dotations régressent en francs constants ; deuxièmement, cette régression est d'autant plus importante que les coûts de travaux routiers croissent très fortement ; troisièmement, les crédits de paiement n'ont pas progressé en volume depuis 1978.

Il ne sera pas tenu compte, dans la présentation qui va suivre, des crédits purement hypothétiques du fonds d'action conjoncturelle qui sont affectés d'une condition suspensive et ne seront utilisés, d'après le ministre du budget lui-même « que si besoin est pour relayer l'activité ».

Comptabiliser ces crédits pour effectuer des comparaisons avec 1980 n'a pas la rigueur souhaitée ; en cas de non-utilisation, il s'agirait d'une supercherie.

Pour ces motifs, j'effectuerai toutes les comparaisons hors F. A. C. On constate alors que les moyens diminuent en francs courants de 7,2 p. 100. Ainsi, un cinquième du volume des travaux à engager ne le seront pas.

Les crédits de paiement augmentent de 6,2 p. 100. Ils sont très insuffisants au regard de la forte hausse des prix des travaux routiers. Ils ne pourront aucunement soutenir l'activité des travaux publics.

Ce projet de budget marque la poursuite et l'aggravation du ralentissement de l'effort de l'Etat en faveur des routes.

La hausse du coût des travaux routiers est très importante. Lorsqu'on examine ces chiffres, il faut avoir présent à l'esprit deux indices significatifs : l'index des travaux publics 08 — routes et aérodromes — a augmenté de 23 p. 100 du mois d'avril 1979 au mois d'avril 1980 et l'index des travaux publics 09 de 31 p. 100 dans le même temps.

La croissance des coûts et la diminution des dotations budgétaires ont entraîné une diminution mathématique du volume des investissements routiers.

Entre 1975 et 1981, le budget d'équipement routier a diminué de moitié en francs constants, et pourtant ce calcul a été effectué avec un jeu de déflateur très optimiste. C'est une évolution déplorable, contraire aux besoins, qui ignore la progression à un rythme soutenu du trafic routier et elle aggrave la dégradation des conditions de service.

Je rappelle que 20 p. 100 des routes nationales sont encombrées de manière chronique et que les encombrements périodiques ont augmenté de 60 p. 100 entre 1978 et 1979 dans la région Ile-de-France. De plus, aucune solution alternative n'est envisagée.

La S. N. C. F. sacrifie sa mission de service public.

Les transports collectifs urbains sont négligés ou insuffisamment soutenus, quelquefois abandonnés.

Le budget traduit une politique de transfert de charges au détriment des collectivités locales et des établissements publics régionaux.

L'Etat ne participe pas à l'entretien et au développement des réseaux nationaux comme il le devrait. Il affecte seulement 0,68 p. 100 du P. N. B. à ce type de dépenses : la France vient en queue des Etats européens.

En revanche, les fonds de concours des collectivités locales et des E. P. R. croissent sans cesse. Le financement du réseau national par les collectivités locales devient de plus en plus systématique !

Ce budget ne soutient pas l'activité de l'industrie des travaux publics.

Le montant des travaux réalisés par des entreprises de travaux publics a baissé en volume : en 1977, de 3,3 p. 100 ; en 1978, de 2,4 p. 100 ; en 1979, de 1,5 p. 100.

L'activité continue donc de régresser, et l'on observe un recul général de l'exportation, avec une chute de 10 p. 100 en 1979.

Ce budget s'appuie sur des choix sans ambition.

J'en donnerai quelques illustrations significatives.

Pour les autoroutes, une politique des coups partis, une renonciation à tout volontarisme.

Les économies qui sont prônées sont, en fait, des économies à la petite semaine, coûteuses à terme, aux dépens d'une amélioration des infrastructures et d'un meilleur bilan énergétique.

La politique d'entretien est dite prioritaire, mais, en fait, les dotations sont en régression ; c'est une politique de rustines, au détriment de la sécurité.

J'en viens à l'examen exhaustif des crédits et projets pour 1981.

Dans le domaine des routes, il apparaît plus intéressant de se livrer à une analyse fonctionnelle plutôt qu'à une présentation traditionnelle par titres et chapitres.

En ce qui concerne le développement du réseau routier national, on constate que les moyens d'engagement chutent de 12,2 p. 100, soit 23 p. 100 en volume, et que les moyens de paiement n'augmentent que de 6,8 p. 100.

Les autoroutes de liaison sont à nouveau en progrès grâce aux emprunts, mais cette politique des coups d'accordéon n'est pas révélatrice d'une bonne gestion.

Les investissements routiers en rase campagne et dans les départements d'outre-mer subissent une saignée, les autorisations de programme baissant de 23,7 p. 100, soit 34 p. 100 en volume.

Pour les programmes prioritaires, là encore une politique au coup par coup est menée : plan routier breton, plan Sud-Ouest, plan ici, plan là. En réalité absence de plan, juste une dotation « cassette » pour les voyages du Président de la République sur notre territoire, rôle que jouaient autrefois les verroteries pour les rois nègres.

M. Bertrand de Maigret, *rapporteur spécial.* Vous êtes bien content d'en profiter !

M. Alain Chénard, *rapporteur pour avis.* Quant aux axes qui ne sont pas déclarés prioritaires — je pense à l'axe Centre-Europe—Atlantique et à la route des estuaires — il s'agit de routes en pointillé. Pourtant, les collectivités n'ont pas rechigné sur leurs investissements et les élus ne manquent pas d'en appeler en permanence à une concentration de l'effort de l'Etat.

M. Jean Valleix, *rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les ports et les voies navigables.* Nous sommes d'accord !

M. Alain Chénard, *rapporteur pour avis.* Pour les investissements routiers en milieu urbain nous assistons à une érosion notable des crédits avec une baisse de 20 p. 100 des moyens d'engagement. Ce choix est incompatible avec une véritable politique d'économies d'énergie en milieu urbain où les investissements dans ce domaine sont les plus productifs.

J'en viens à l'entretien du réseau routier. Annoncé comme une priorité dans ce projet de budget — il a même justifié la baisse des crédits d'investissement ! Les dotations qui lui sont affectées baissent en francs constants. Ainsi les crédits régressent-ils, pour l'entretien préventif, de 22 p. 100 en volume et, pour l'entretien curatif, de 15 p. 100.

Quant à la subvention allouée aux départements pour la prise en charge du réseau national déclassé, il n'est pas étonnant qu'elle donne l'impression aux conseils généraux d'être floués. Depuis 1972, cette subvention n'a progressé que de 51,6 p. 100 alors que dans le même temps, les moyens de paiement du budget ont augmenté de près de 90 p. 100, et que de 1977 à 1980, l'indexe TP 08 a progressé quatre fois plus vite qu'elle.

L'année dernière, la commission de la production et des échanges avait rejeté, à l'unanimité, l'article 36, avec l'accord implicite du ministre. Puis le débat budgétaire est devenu ce que l'on sait.

Cette année, nous avons adopté la même position, partagée d'ailleurs par la commission des finances.

Entendez nos commissions, monsieur le ministre !

S'agissant de l'équipement et de l'exploitation du réseau routier national, les autorisations de programme affectées aux actions de circulation et de sécurité routière baissent de 1,9 p. 100.

C'est incohérent avec les objectifs de sécurité au moment même où, selon un récent sondage, la sécurité routière passe dans les préoccupations des Français avant la criminalité dont le garde des sceaux se gargarise. Un Français sur trois a peur de l'accident de la circulation. La sécurité routière vient immédiatement après le cancer et juste avant les accidents cardiaques.

Les Français, monsieur le ministre, ont le cœur plus sûr que leurs routes.

J'en arrive enfin aux concessions autoroutières.

Au cours des précédentes années, mon ami, Michel Manet s'était livré, à juste titre, à une vigoureuse analyse critique des concessions autoroutières.

Ce problème conserve toute son actualité et fait l'objet de la troisième partie de mon rapport écrit. J'y évoque, notamment, la situation de l'autoroute Paris—Est—Lorraine.

L'année dernière, notre commission avait demandé, dans une recommandation, que les échéances de l'A. P. E. L. couvertes depuis 1977 par l'Etat ne soient plus imputées au budget des routes puisqu'elles relèvent du titre Ier. Cette recommandation ne fut pas suivie d'effet...

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Chénard.

M. Alain Chénard, *rapporteur pour avis.* Je termine monsieur le président.

Cette année j'ai proposé un amendement qui devrait nous permettre d'obtenir satisfaction pour 1981. Il a été adopté par la commission et sera soumis à l'Assemblée nationale.

En conclusion, je ne peux que dresser un constat d'échec de la politique routière du Gouvernement.

Alors même que le coût des travaux routiers progresse encore plus rapidement que l'ensemble des prix, le Gouvernement a délibérément choisi de restreindre son effort budgétaire en faveur des routes.

Les chiffres démentent toutes les déclarations de priorité affichées par le Gouvernement, aussi bien dans le cadre du Plan que dans celui de la présente discussion budgétaire.

En effet, que reste-t-il des affirmations sur la sécurité, mission essentielle de service public, quand on rogne sur l'entretien et sur la qualité des routes ? N'a-t-on pas d'ailleurs constaté qu'en 1979 le nombre des accidents de la route et des victimes a malheureusement repris sa progression — 3 p. 100 — le cap tragique des 12 000 tués ayant été à nouveau passé.

La poursuite de cette politique d'entretien conduirait à une dégradation rapide de notre réseau, voire à des dommages irréparables en cas de conditions climatiques défavorables.

Que reste-t-il des affirmations sur les économies d'énergie dans les transports quand l'insuffisance des investissements conduit à une multiplication des encombrements sur les routes et dans les villes, et lorsque les transports collectifs ne bénéficient pas de l'effort qu'ils mériteraient ?

Avec de si faibles moyens pour les infrastructures, le Gouvernement sera incapable non seulement de satisfaire mais même de prendre en compte les besoins les plus criants qui sont ressentis en matière d'aménagement de notre territoire, à savoir le rééquilibrage entre les régions, le drainage des régions périphériques et l'établissement des indispensables moyens de communication interrégionaux, notamment autoroutiers.

Quant au soutien de l'activité des travaux publics, on peut dire qu'il ne sera pas assuré, compte tenu de la sévère diminution du volume de travaux à engager.

Face à des besoins croissants, le projet de budget des routes pour 1981 est inacceptable, car il est largement en retrait par rapport aux budgets précédents, déjà qualifiés d'austères, même par les ministres.

Conformément aux conclusions de son rapporteur, la commission a adopté les amendements n° 94 et n° 93 du Gouvernement, le second étant modifié par un sous-amendement, tendant à réduire de un million de francs les dotations proposées. Ce sous-amendement est motivé par la volonté d'empêcher que le budget des transports ne supporte, au détriment des programmes d'investissements routiers, la charge résultant de la mise en jeu de la garantie de l'Etat pour les emprunts des sociétés autoroutières, pour laquelle des crédits ont déjà été votés par ailleurs.

Puis, contrairement aux conclusions du rapporteur, la commission a adopté les crédits du ministère des transports — transports intérieurs-routes — ainsi modifiés.

Enfin, suivant son rapporteur, la commission a repoussé l'article 36 du projet de loi de finances relatif à la subvention aux départements pour la prise en charge du réseau routier national déclassé. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. Mes chers collègues, la plupart des rapporteurs qui se sont exprimés jusqu'à présent ont assez largement dépassé leur temps de parole. Permettez-moi de vous rappeler ce mot de Boileau : « Qui ne sait se borner ne sut jamais écrire ! »

La parole est à M. Valleix, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les ports et les voies navigables.

M. Jean Valleix, *rapporteur pour avis.* Dernier rapporteur inscrit, je ne suis pas le mieux servi ; mais je tenterai de tirer profit du mot de Boileau que vous avez bien voulu nous rappeler, monsieur le président.

Nous débattons d'un budget de rigueur ; ce sont les temps qui l'imposent. Mais si le budget est un acte financier, il est aussi un acte fondamentalement politique.

Les moyens financiers des ports maritimes sont relativement à la hauteur des nécessités de notre époque. Mais je traiterai plus longuement des voies navigables, car la modicité des dotations qui leur sont allouées justifie un approfondissement et, à coup sûr, une réorientation de la part du Gouvernement.

L'activité des ports métropolitains a sensiblement augmenté en 1979 : 14 p. 100 de plus qu'en 1978. Cette évolution concerne le trafic pétrolier, qui a progressé de 15,8 p. 100, mais aussi celui des autres marchandises : 10,2 p. 100. A noter la progression du trafic des marchandises conteneurisées, qui est à la fois naturelle et satisfaisante.

La part des produits pétroliers bruts et raffinés dans le trafic global représente 63,4 p. 100 contre 62,3 p. 100 en 1978 ; elle avait représenté 71,9 p. 100 en 1972.

Le premier semestre de 1980 a été marqué par une relative stagnation du trafic par rapport à 1979. Cette stabilité résulte de deux évolutions en sens contraire : d'une part, une diminution de 7,8 p. 100 du trafic du pétrole brut — reflet de la crise — et, d'autre part, une progression des autres marchandises.

Le trafic est normal mais, en francs constants, la régression des crédits destinés aux ports maritimes sera égale à la hausse des prix : 797 millions sont prévus pour 1981, contre 795,8 millions en 1980.

Les dépenses en capital diminuent de 12,2 p. 100 en crédits de paiement et de 12,1 p. 100 en autorisations de programme. Les dépenses d'entretien et d'exploitation stagnent : elles ne progressent que de 0,6 p. 100.

Cette situation nous préoccupe, monsieur le ministre. La progression importante de la participation aux dépenses des ports autonomes maritimes, 25,8 p. 100, masque, en partie, les aspects négatifs du budget. Mais cette augmentation est factice, puisque la plus grande partie — 48 millions de francs sur les 66 millions supplémentaires — sera consacrée à compenser l'incidence de l'application de la T.V.A. sur la participation de l'Etat aux dépenses des ports autonomes.

Moins 12 p. 100 pour les autorisations de programme, moins 13 p. 100 pour les crédits de paiement, ces chiffres, monsieur le ministre, ne remettent-ils pas en cause certaines de vos déclarations récentes ? Dans ces conditions, comment pouvez-vous envisager aussi sereinement de maintenir les ports français face à la concurrence étrangère ? Les chiffres ne correspondent pas à cette juste ambition et je conçois mal que la simple réalisation d'équipements nouveaux à Dunkerque ou à Nantes suffise à la faire aboutir.

D'autant que la rentabilité de nos ports est loin d'être assurée à 100 p. 100. En règle générale, leurs liaisons avec l'arrière-pays ne sont guère satisfaisantes. Ce sont, si j'ose m'exprimer ainsi, des têtes de ligne sans ligne ou des culs-de-sac, et cela tient, en particulier, à l'insuffisance de notre équipement fluvial.

J'en viens au budget des voies navigables. L'année dernière, j'avais parlé de budget de misère. Aujourd'hui, je parlerai d'un budget de catastrophe qui traduit un choix contre nature à la suite des orientations adoptées depuis plusieurs années.

Je vous souhaite une pleine réussite dans l'exercice de vos fonctions, monsieur le ministre, mais il faut absolument que vous procédiez à une réorientation de la politique gouvernementale en matière de voies navigables.

Pour aller à l'essentiel, je me bornerai à quatre points : l'insuffisance des crédits, la réserve du fonds d'action conjoncturelle, l'avancement de la liaison Rhin-Rhône, le schéma directeur des voies navigables.

Les crédits destinés aux voies navigables sont insuffisants, et quelques chiffres suffiront à décrire la situation. Les dépenses en capital chutent de 32 p. 100 pour les crédits de paiement et de 18 p. 100 pour les autorisations de programme. De tels chiffres laissent escompter plus de chômage que de réalisations, mais ils ne font que confirmer la dérive que l'on note depuis plusieurs années. Et même si les dépenses d'entretien se maintiennent à peu près — c'est d'ailleurs pratiquement la seule orientation solide dans ce budget des voies navigables — l'acquis des dernières années risque d'être remis en cause, compromettant ainsi l'avenir des voies navigables françaises et le transport par voie fluviale.

Cela est contre nature au regard de l'écologie, des économies d'énergie et de la sécurité, que vous présentez pourtant comme l'un de vos objectifs, puisque le transport fluvial a au moins la grande qualité d'être sûr.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges se doit de vous poser la seule question fondamentale à ses yeux : combien ajouterez-vous aux sommes inscrites dans le budget pour les voies navigables ? Ce geste traduirait, sur le plan financier, un changement de cap du Gouvernement en ce qui concerne la politique des voies navigables. Pour le moment, au train où vont les choses, on peut craindre que l'acquis ne puisse même pas être préservé.

En fait, il faut faire un choix clair et fondamental : veut-on abandonner ou accentuer le soutien aux voies navigables ?

Ma deuxième remarque portera sur les crédits inscrits aux fonds d'action conjoncturelle. Ils représentent 80 millions de francs sur les 171 millions de francs destinés aux autorisations de programme, soit près de 50 p. 100. Dès lors, si 50 p. 100 des crédits que nous débattons figurent au F.A.C., on peut se demander à quoi sert la discussion budgétaire, dont les conséquences sont déjà infimes.

MM. Pierre Weisenhorn et Michel Delprat. Très bien !

M. Jean Valleix, *rapporteur pour avis.* Il s'agit là d'une délégation de pouvoirs que nous ne pouvons accepter.

Bien qu'ils figurent pour la première fois dans le « bleu » budgétaire, ces 80 millions de francs d'autorisations de programme et ces 8 millions de francs de crédits de paiement revêtent un caractère hypothétique, ce qui nous oblige, monsieur le ministre, à vous demander de prendre l'engagement de les mobiliser. Il s'agit pour nous d'un point fondamental.

J'en viens à la liaison Rhin—Rhône. Il est bien évident que si l'on devait s'orienter vers un abandon de la politique des voies navigables, le rapporteur de la loi du 4 janvier 1980 sur la liaison Rhin—Rhône que je fus serait amené, compte tenu de l'inexistence du réseau navigable sur le reste du territoire, à s'interroger sur le bien-fondé de cette réalisation. Ce serait en effet réaliser 10 milliards de francs d'investissements en dix ans qui ne serviraient finalement que la Belgique, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne — et je n'ai rien contre ces pays voisins — sans aucune utilité pour la France. Il faut donc créer un réseau cohérent.

A titre subsidiaire, où en est la solution des problèmes juridiques et financiers posés par cette opération ? Je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous éclairer sur ce point.

Enfin, va-t-on mettre au point le schéma directeur ou le programme de cinq ans pour les voies navigables, comme cela avait été projeté ? La commission de la production vous a déjà interrogé à ce sujet, monsieur le ministre, et nous avons échangé des notes. Mais je souhaite que vous puissiez nous apporter des éléments d'information complémentaires. L'établissement de ce schéma ou bien de ce plan quinquennal est indispensable pour l'avenir des voies navigables, de la construction navale fluviale et de la batellerie française.

Je terminerai, monsieur le ministre, en vous rendant compte des travaux de la commission de la production et des échanges. Celle-ci a adopté à l'unanimité un amendement de suppression des crédits inscrits au chapitre 53-45 — Equipement des voies navigables et ports fluviaux. C'est sous réserve de cet amendement qu'elle a voté, à la majorité de ses membres, les crédits relatifs aux ports et aux voies navigables. (*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. Jacques Godfrain.

M. Jacques Godfrain. Mesdames, messieurs, depuis quelques jours, les marins français observent une grève qui trouve son origine dans la situation grave et inquiétante de l'établissement des invalides de la marine.

Un rapport rédigé à la demande du Gouvernement par M. Heilbroner a sans doute fait le constat de cette situation et probablement proposé des solutions.

Le constat, chacun le connaît. Le nombre de cotisants est en diminution et le nombre de bénéficiaires en forte augmentation, et cet établissement doit absorber ce déséquilibre entre les actifs et les inactifs. Ce n'est d'ailleurs pas le seul problème de ce type dans le secteur des transports, puisque la S. N. C. F. connaît les mêmes difficultés. Il est donc nécessaire de trouver des solutions, et il serait sans doute utile que nous y voyions un peu plus clair dans les propositions qui sont faites dans ce rapport.

Certes, ces interruptions de travail ne peuvent pas faciliter la vie ou la survie des entreprises maritimes françaises, et il serait bon, pour faire cesser cette atteinte mortelle pour les transports maritimes français, que le Gouvernement engage une réflexion de fond sur l'avenir de cet établissement.

Mais, comment ne pas ajouter à cette inquiétude, lorsqu'on sait que des pays en voie de développement veulent se doter d'une flotte importante qui couvrirait, dans leur esprit, plus de 40 p. 100 du trafic entre les pays développés et leurs ports ?

Certains pays ont recours à un protectionnisme exagéré, et je vous demande, monsieur le ministre, si l'appareil administratif français est suffisant pour faire face. Ne manquerait-il pas, par exemple, un article dans notre code général des douanes qui permettrait de prendre des mesures de rétorsion ?

Et, puisque avec la marine nous abordons des problèmes mondiaux, comment ne pas relever, dans la campagne électorale du président élu des Etats-Unis, M. Reagan, un certain nombre de réflexions sur la marine ? Une phrase m'a beaucoup intéressé dans cette campagne électorale du candidat Reagan : « Notre flotte sous pavillon américain est de 500 navires, et ce chiffre n'est que le tiers de ce qui a été coulé pendant la guerre. » Il va donc y avoir aux Etats-Unis une volonté de reconstruire une flotte avec des perspectives stratégiques.

Monsieur le ministre, je vous pose une question qui concerne l'avenir de la marine française : y a-t-il une politique de reconstruction d'une flotte française ?

Je voudrais maintenant, dans le temps qui m'est imparti, et que j'entends respecter, monsieur le président...

M. le président. Je vous en remercie, mon cher collègue.

M. Jacques Godfrain. ... aborder un autre sujet qui concerne le désenclavement du Sud-Aveyron.

En commission, vous avez bien voulu me répondre au sujet de l'axe Brive—Méditerranée, et je vous remercier des précisions que vous m'avez apportées. Cependant, elles ne me rassurent pas tout à fait puisqu'on a nettement l'impression qu'un transfert de crédits au profit de la R. N. 20, mais surtout de la R. N. 9, est en train de s'opérer au détriment du caractère prioritaire de cet axe.

Cependant, mes propos ne seront pas seulement revendicatifs vis-à-vis de vos services et de la S. N. C. F. En effet, je dois, à travers vous, féliciter cette entreprise publique pour l'effort commercial important qu'elle a fait en créant le train *Le Cévenol* et en améliorant sensiblement les services du train de nuit entre Paris et Béziers, via Millau.

Nous attendons maintenant des efforts supplémentaires qui, j'en suis convaincu, seraient rentables. Je pense en particulier à la création d'un train touristique de jour du type *Cévenol* entre Clermont-Ferrand et Béziers et à la création de bonnes correspondances entre Millau, Séverac-le-Château et Toulouse, via Rodez ou Béziers.

L'importance du désenclavement du Sud-Aveyron doit être signalé, et nous comptons, monsieur le ministre, sur les efforts que vous-même et votre administration accepterez de faire. Cette importance est telle, d'ailleurs, qu'une session spéciale du conseil général va être décentralisée à Millau dans les semaines qui viennent pour traiter de ce désenclavement.

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, des précisions que vous voudrez bien m'apporter sur cette série de questions. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. Je vous signale, mes chers collègues, que nous avons déjà pris à peu près une demi-heure de retard sur l'horaire prévu. Je vous demande donc à nouveau de faire un effort, comme M. Jacques Godfrain, pour vous limiter au temps qui vous est imparti. La présidence veut bien être libérale, mais pas laxiste.

M. Robert-André Vivien, *président de la commission des finances.* Très bien !

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

M. René Gaillard. Monsieur le ministre, lors du conseil des ministres du 16 septembre, votre prédécesseur, M. Joël Le Theule, déclarait : « La politique générale menée dans le secteur des transports vise à restaurer les conditions d'une saine concurrence entre modes de transport et à garantir le libre choix de l'usager, fondé sur la vérité des prix. »

Cette formulation a au moins l'avantage d'être claire. Ainsi, pour le Gouvernement, toute notion de service public est gommée : libéralisme, saine concurrence et vérité des prix doivent, pour les transports, comme dans tant d'autres domaines, prévaloir en toutes circonstances. Au nom du seul critère de rentabilité, on persiste à fermer des lignes omnibus ferroviaires ou à laisser disparaître des lignes de car, le plus souvent sans consulter sérieusement les populations concernées, les associations et les élus qui les représentent, sans essayer, par des améliorations des conditions de service, d'attirer à nouveau vers elles une clientèle qui peu à peu les a délaissées.

La région que je représente n'a pas échappé à cette politique. Les lignes Niort—Parthenay, Niort—Thouars et Parthenay—Poitiers ont été transférées sur route malgré l'opposition presque unanime des usagers, des élus et de l'ensemble des forces vives du département. En outre, nous n'avons pu obtenir aucun contrôle sur la qualité des services routiers mis en place par la S.N.C.F. Les conseils généraux et les établissements publics régionaux sont soumis de la part de celle-ci à un véritable chantage — je l'ai connu moi-même — que les socialistes condamnent avec fermeté et auquel ils refusent d'apporter leur caution. Dès lors, qualifier, comme le fait la S. N. C. F., les collectivités locales de « demandeurs » est vraiment plein de sel !

Il n'est pas admissible, monsieur le ministre, que sous l'injonction du Gouvernement, la S. N. C. F. établisse une distinction entre, d'une part, les bonnes collectivités locales dont la principale qualité réside dans l'acceptation de votre politique et qui, de ce fait, se voient gratifier d'avantages financiers et, d'autre part, les mauvaises collectivités dont le seul défaut consiste à vouloir préserver leur liberté de s'opposer à des opérations qui aggravent l'isolement des populations et l'inégalité des citoyens devant le service public et qui, dès lors, sont l'objet d'une sanction financière et d'une tentative de discrédit.

C'est pourquoi je vous rappelle la question de mon collègue Pierre Forgues, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges : comment le simple contrat d'entreprise S. N. C. F. non soumis à la discussion du Parlement peut-il contredire une convention approuvée par un décret-loi ? Nous attendons une réponse sur ce point.

Quand comprendra-t-on que l'organisation des transports interurbains de voyageurs est une affaire importante pour nos populations rurales et que le libre jeu de la concurrence ne saurait seul en moduler le fonctionnement ? Continuera-t-on à laisser mourir lentement par asphyxie nos petites bourgades de montagne ou de campagne en refusant de prendre en considération, avant toute décision, des critères aussi essentiels que l'utilité sociale, la valeur ajoutée pour la collectivité, l'impératif d'aménagement harmonieux du territoire, et en sacrifiant tout à la seule rentabilité économique immédiate ?

Je ne parlerai pas longuement du secteur des transports collectifs urbains puisque mes collègues Alain Chénard, pour la situation en province, et Alain Richard, pour la région Ile-de-France, exposeront au cours de la séance de cet après-midi notre appréciation de la politique suivie en ce domaine.

Maire d'une ville de moins de 100 000 habitants dont l'environnement ne permet pas d'atteindre ce seuil par regroupement intercommunal, je me contenterai de vous dire, comme pourraient le faire bien d'autres maires qui sont dans ma situation, que nous ne comprenons pas l'obstination avec laquelle le Gouvernement refuse, malgré des promesses réitérées, d'abaisser le seuil à partir duquel il est possible d'instituer le versement-transport.

Le seul argument avancé, à savoir « le souci de ne pas aggraver les charges des entreprises dans la conjoncture économique actuelle », ne nous paraît pas convaincant du tout. Cette attitude revient, en fait, à nier le jeu de la concurrence dont on vante tant les mérites par ailleurs. Pourquoi les entreprises implantées dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants continueraient-elles à être avantagées par rapport à celles qui se trouvent dans des villes plus importantes ?

De toutes façons, monsieur le ministre, il est urgent que le Gouvernement trouve une solution pour aider les agglomérations moyennes à financer leurs réseaux de transports collectifs. Mon collègue Claude Evin aura l'occasion de vous interroger de façon très précise sur ce sujet.

En tout état de cause, si le Gouvernement persiste dans son refus, il sera permis de douter du sérieux de ses affirmations du 16 septembre au sujet de la pérennité d'un soutien aux transports collectifs urbains, et peut-être serons-nous amenés à penser qu'un très grand nombre de collectivités locales étant gérées par des élus de l'opposition, apparaît là une préoccupation de basse politique qui pénaliserait les habitants de nos cités du « mauvais choix » de 1977.

Je veux encore douter de la réalité de ce calcul, déshonorant pour ceux qui oseraient s'y livrer.

Quant à la participation de l'Etat aux dépenses du fonds spécial d'investissement routier prévue au budget qui nous est présenté, elle est caractérisée par une évolution en dents de scie qui ne manque pas d'étonner : diminution de 56 p. 100 pour les autorisations de programme et augmentation de 90 p. 100 pour les crédits de paiement. Ne pourrait-on profiter de ces dispositions pour accélérer l'aménagement de l'axe

Centre-Europe-Atlantique, objet des soucis de nombreux élus de Mâcon à Nantes. Faut-il rappeler l'intérêt national de cette liaison routière ?

Sur ce sujet, monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer les propos de M. Clément, président de la fédération nationale des travaux publics, qui indiquait que les équipements lourds, en l'occurrence les réacteurs nucléaires de Blaye-Le Pellerin, construits au Creusot, doivent transiter par l'Espagne pour arriver à destination, faute d'une liaison adaptée et plus courte sur notre territoire national ?

Quoi qu'il en soit, le bond subit des crédits pour 1981 est-il à rapprocher du fait qu'il s'agit d'une année d'élection présidentielle, et que, dans un tel contexte, la réalisation de travaux routiers est toujours bienvenue ? Propos sacrilèges, mauvais esprit, me répondra-t-on. Mais certaines fluctuations sont tout de même bizarres, et nous aimerions comprendre.

Restant dans le domaine des investissements, je ne peux passer sous silence le fait qu'une fois de plus nos voies navigables et nos ports fluviaux sont sacrifiés ; déjà parents pauvres depuis de nombreuses années de la politique menée par le Gouvernement, ils voient leur dotation baisser en volume de 28 p. 100 pour les autorisations de programme et de 42 p. 100 en crédits de paiement.

Jusqu'où va-t-on aller dans l'abandon d'un mode de transport dont les capacités sont encore largement sous-exploitées, malgré ses avantages indiscutables, en particulier sur le plan des économies d'énergie ?

Par ailleurs, la façon dont l'Etat conçoit ses relations avec les entreprises nationales et les organismes publics du secteur des transports nous inquiète vivement. Vous ne cachez pas votre satisfaction de voir la compensation versée par l'Etat à la S.N.C.F. baisser de 23 p. 100 en volume en 1981. Mais à quel prix ? Réduction d'effectifs, augmentation des tarifs sensiblement supérieure à celle des prix, suppression des services non rentables, transfert de charges aux collectivités locales.

A la R.A.T.P., la situation est analogue : le groupe socialiste a, en temps utile, dénoncé la politique tarifaire menée en région parisienne, qui pénalise tout particulièrement les travailleurs puisque vous avez laissé augmenter plus vite les titres de transport qu'ils utilisent : plus 22 p. 100 sur la carte orange et sur la carte de travail, plus 17 p. 100 sur les tickets de métro.

N'est-il pas question aussi, monsieur le ministre, d'un programme de réduction des services tant sur le réseau ferré que sur celui des autobus desservant la région Ile-de-France ? Cette persistance dans les atteintes à la qualité du service public est particulièrement inquiétante et condamnable.

Je terminerai cette intervention en abordant la situation du secteur des transports routiers.

Au niveau du transport des voyageurs, vous persistez à nier la nécessité de l'intervention de la collectivité publique dans un secteur singulièrement en difficulté, où le maintien de nombreuses lignes régulières est mis en cause alors qu'elles jouent un rôle essentiel, notamment pour la desserte des zones rurales. Vous tentez de faire assumer vos responsabilités par les collectivités locales en les pressant tout d'abord d'établir des schémas départementaux de transport pour, ensuite, les forcer à prendre financièrement en charge le coût du maintien du service public.

Parallèlement vous organisez un autre transfert de charges vers les départements, sans transfert de ressources, dans le secteur des transports scolaires, dont le fonctionnement inquiète beaucoup les familles, et à juste titre, quand on voit combien les conditions de confort des enfants laissent à désirer et même combien, trop souvent, leur sécurité est en danger dans des véhicules qui sont prêts à rendre l'âme. Combien faudra-t-il d'accidents, voire de morts, pour que vous réagissiez et que vous donniez les moyens de revenir à une situation plus saine ?

M. Alain Chénard, *rapporteur pour avis.* Très bien.

M. René Gaillard. Le transport routier de marchandises, quant à lui, s'exerce trop souvent dans notre pays dans des conditions que je qualifierai, en pesant mes mots, de scandaleuses.

Le livre noir publié à la fin de 1979 par la C. F. D. T. est, de ce point de vue, fort édifiant ; il met en évidence, sur la base des statistiques établies par vos propres services, que le transport routier tue, dans ses propres rangs, 1,8 fois plus que l'ensemble transports-manutention et 2,4 fois plus que l'ensemble bâtiments-travaux publics.

Les conducteurs travaillent en moyenne, au mépris de la législation en vigueur, soixante-deux heures trente par semaine et onze heures trente par jour ; 80 p. 100 dépassent cinquante heures et 25 p. 100 travaillent plus de soixante-quinze heures par semaine.

Face à cette situation, votre administration prône la souplesse du contrôle.

Elle situe les amendes encourues par les chefs d'entreprise en infraction à un niveau tellement bas qu'ils ont, à l'évidence, intérêt à profiter de la situation favorable qui leur est faite, quitte à risquer une condamnation mineure et peu probable.

Elle maintient en nombre volontairement insuffisant les postes de contrôleur ; et ce n'est pas la création de douze postes prévue par le budget de 1981 qui rétablira une situation fort déséquilibrée.

Bien plus, votre prédécesseur a fait, juste avant de vous céder la place, un véritable cadeau aux chefs d'entreprise de transport qui faisaient pression sur lui depuis plusieurs semaines ; en contrepartie, les conditions de travail des conducteurs de poids lourds empireront.

En effet, le 26 août dernier, un arrêté du ministre des transports interdisait la circulation des véhicules de transport routier de marchandises de plus de six tonnes de poids total en charge les dimanches et jours fériés entre 0 heure et 24 heures.

Le 2 octobre, soit seulement trente-six jours après — je le souligne — un nouvel arrêté de M. Le Theule portait cette interdiction des samedis et veilles de fêtes à 22 heures, aux dimanches et jours fériés à 22 heures.

Il va sans dire que, faute de temps sans doute, ou plutôt par crainte d'une opposition ferme, M. le ministre ne consulta pas les organisations syndicales de travailleurs, qui représentent pourtant la grande majorité des personnes concernées par cette réglementation.

M. Pierre Mauger. Il a bien fait !

M. René Gaillard. Pourtant, ses conséquences seront graves.

D'abord, elle augmentera la durée hebdomadaire de travail des conducteurs, et notamment ceux des petites entreprises, qui sont les plus nombreux dans ce secteur.

Mais, surtout elle conduira à faire circuler des poids lourds dans les soirées des dimanches et jours fériés, moments d'intense circulation des autres usagers de la route, de retour de week-end ; les risques d'accident seront donc multipliés.

Ainsi, monsieur le ministre, après avoir illustré combien la politique suivie est peu soucieuse de la sauvegarde et, *a fortiori*, de la promotion du service public de transport, je puis souligner, à la lumière de ces exemples très caractéristiques, sa volonté d'ignorer les difficultés des travailleurs du secteur en question.

Pour toutes ces raisons, les socialistes et les radicaux de gauche s'y opposent avec fermeté. Ils refuseront, bien sûr, de voter le budget que vous nous présentez et qui n'en est que la traduction financière. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Jean-Claude Gaudin. Monsieur le président, monsieur le ministre, malgré un montant total de 39 milliards de francs, malgré une augmentation de 10,75 p. 100 par rapport à 1980, il faut, hélas, reconnaître qu'en francs constants ce budget ne progresse guère.

Il permet, néanmoins, de faire face à de nombreux objectifs prioritaires.

Ainsi, il convient de noter la prochaine mise en service des trois centres de surveillance maritime d'Ouessant, de Jobourg et de Gris-Nez. J'espère qu'ils permettront, dans l'avenir, d'éviter des tragédies comme celles de l'*Amoco Cadiz* ou du *Tanio*.

L'important renforcement de la sécurité aérienne représente également, à notre avis, un investissement très positif.

J'évoquerai aussi l'aide apportée aux chantiers navals. Ils reçoivent 1 568 millions de francs d'autorisations de programme. En outre, la récente commande de l'Arabie Saoudite — commande qui ne sera pas, elle, à la charge des contribuables français — assurera aux chantiers de La Seyne et de La Ciotat plusieurs millions d'heures de travail qui permettront le plein emploi, au moins jusqu'en 1985.

S'il est un secteur où il faut saluer l'effort de l'Etat, c'est bien celui-là.

En revanche, monsieur le ministre, je souhaiterais attirer votre attention sur quatre problèmes particulièrement importants pour la région provençale. Les deux premiers concernent les infrastructures portuaires et les troisième et quatrième sont relatifs au développement des autoroutes.

Le port autonome de Marseille, afin de maintenir son niveau d'activité et surtout d'améliorer sa compétitivité, sollicite depuis de nombreux mois, une autorisation de programme concernant l'aménagement du cap Janet. Cet aménagement est indispensable au développement des activités portuaires de Marseille et au maintien de la main-d'œuvre.

Or, malgré les 356 millions de francs attribués dans votre budget à ce secteur, l'autorisation de programme demandée par le port autonome de Marseille semble ignorée. Puis-je vous en demander la raison, monsieur le ministre ?

Autre question, sans doute aussi importante, l'implantation d'un nouveau terminal méthanier.

Vos services hésitent, me dit-on, entre deux sites : l'avant-port du Verdon, cher au président Chaban-Delmas, et Fos-sur-Mer.

Vous me permettrez là encore d'insister, monsieur le ministre, afin que cette implantation ait lieu à Fos-sur-Mer, porte directement ouverte sur l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, nos principaux fournisseurs.

L'Etat à une dette envers Fos-sur-Mer, dont je vous rappelle que l'aménagement industriel, considéré dans les années 70 comme une opération capitale pour l'économie française, ne fut jamais conduit à son terme du fait de la crise économique. Aujourd'hui, dans les Bouches-du-Rhône, le pourcentage de chômeurs est très supérieur à la moyenne nationale. L'implantation de ce terminal méthanier, dans un site répondant à tous les critères exigés, permettrait sans doute d'améliorer cette situation.

Autre problème, et non le moindre, l'autoroute du Val-de-Durance. A la lecture de votre budget, monsieur le ministre, il semblerait que cette réalisation promise aux Provençaux depuis des années soit encore différée. Sur les 4 321 millions destinés aux routes et autoroutes, pas un seul ne sera attribué à cette opération, pourtant essentielle.

Essentielle, car il s'agit en fait de relier tout le sud-est de la France aux grandes zones industrielles du nord de l'Italie. Comment nier la nécessité de cette autoroute, lorsqu'on sait qu'il faut plus de trois heures pour parcourir les 190 kilomètres qui séparent Marseille de Gap ?

Enfin, dernière question que je tenais à évoquer, monsieur le ministre, l'autoroute A 55 nord-littoral de Marseille. Cet ouvrage présente lui aussi une importance capitale pour la deuxième métropole de France. En effet, l'autoroute nord de Marseille est déjà saturée depuis longtemps, et cela dans des proportions inacceptables.

L'autoroute nord-littoral permettrait d'améliorer cette situation. Or, là aussi, il ne semble pas que votre budget consacre à cette réalisation les crédits nécessaires. En effet, si l'on considère les crédits qui lui sont affectés chaque année, il faudrait quarante ans pour la conduire à son terme ; cela n'est pas acceptable et je vous demande, monsieur le ministre, de dégager les sommes indispensables, afin que cette opération soit rapidement poursuivie.

Voilà, monsieur le ministre, quatre questions — ou plutôt quatre absences — qui me préoccupent dans ce projet de budget pour 1981. J'espère d'ailleurs, que vous pourrez y remédier.

Votre budget, et j'en suis pleinement conscient, du fait de l'étendue de vos compétences, tente — et y réussit souvent — de fournir des réponses positives à des problèmes dont je ne sous-estime ni le nombre, ni la gravité. Malgré mes critiques, je le voterai donc.

M. le président. La parole est à Mme Porte.

Mme Jeanine Porte. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à peine en augmentation de 7 p. 100 sur le précédent, alors que la hausse moyenne des prix a été de 13,3 p. 100, le budget de la marine marchande qui nous est proposé pour 1981 est de toute évidence un budget de régression et d'austérité. La stagnation ou la réduction des crédits touchent des secteurs principaux.

En effet, qu'il s'agisse de la police maritime, de la surveillance, du sauvetage ou de la signalisation, les promesses faites au lendemain des catastrophes maritimes se sont envolées ; 23 p. 100 de crédits en moins, une baisse de 37 p. 100 des autorisations de programme, voilà qui met directement en cause les capacités de prévention des catastrophes. Il faut y ajouter, si j'ose m'exprimer ainsi, une baisse sensible des crédits affectés à la protection et à l'aménagement du littoral.

Qu'il s'agisse des ports maritimes, dont le trafic stagne ou régresse, comme à Marseille, qu'il s'agisse de la flotte de commerce, tombée de 504 unités en 1977 à 427 en 1980, et loin des prévisions du Plan en ce qui concerne le tonnage — sans compter la perte de leur emploi pour cinq mille marins et officiers dans la période qui s'étend de 1976 à 1980 — qu'il s'agisse de la construction navale, à laquelle l'aide est diminuée alors que les chantiers de La Seyne et de La Ciotat sont en sursis, qu'il s'agisse enfin des pêches et des cultures maritimes, votre projet de budget de la marine marchande, monsieur le ministre, ne tient aucun compte des revendications exprimées au cours de l'été par les marins-pêcheurs avec la détermination que l'on sait.

En vérité, il est frappé du sceau de la politique de déclin de la France que le pouvoir en place conduit et aggrave pour le compte des sociétés multinationales, une politique évidemment déterminée et décidée à Bruxelles.

Ainsi, en matière de construction navale, l'objectif demeure de ne conserver qu'un seul chantier sur la façade méditerranéenne ; et ce n'est pas le protocole d'accord passé entre le C. N. I. M. et l'Etat qui peut contredire cette affirmation.

Dans le domaine de la réparation navale, le démantèlement a prévalu à Marseille.

M. Jean-Claude Gaudin. Par la faute de la C. G. T. !

Mme Jeanine Porte. La reprise des activités de l'ancien groupe Terrin — imposée après dix-huit mois de luttes — qui ne concernait que 500 des 1 700 travailleurs licenciés, reste limitée, surtout si l'on tient compte des 230 licenciements intervenus à l'entreprise E. S. I. M. il y a à peine quinze jours.

Tout montre que l'on assiste depuis la fermeture de la S. P. A. T. et des A. P., et maintenant d'E. S. I. M., à une mise en sommeil, pour mieux les liquider, des installations et du potentiel industriel de réparation navale à Marseille.

Des bateaux sont toujours et volontairement déroutés vers des chantiers étrangers. Pourtant Marseille peut traiter tous les navires et l'a prouvé dans un passé récent. Le groupe Terrin, avec ses 5 000 travailleurs et ses 230 entreprises sous-traitantes représentait à lui seul 60 p. 100 de la réparation navale qui se faisait en France.

Cela démontre bien que si telle était la volonté du Gouvernement, la réparation navale à Marseille retrouverait rapidement son rang international.

Or c'est dans une tout autre voie que l'on s'oriente, monsieur le ministre, puisque le port autonome de Marseille annonçait récemment que, profitant de la renommée de la cité comme port de réparation navale, il avait estimé opportun d'aider les industriels régionaux de la réparation à concourir pour la concession d'un chantier de réparation à Panama.

Ainsi, n'est-il pas scandaleux qu'un établissement public, bénéficiant de fonds publics, soit le maître d'œuvre du redéploiement à l'étranger d'une industrie absolument vitale pour notre ville, pour notre région et même pour le pays tout entier ? Pourquoi, sinon pour arrondir les profits du grand patronat portuaire et des industries navales au détriment de l'intérêt national ? Là encore, monsieur le ministre, tout montre que la perspective d'une réparation navale de haut niveau a été abandonnée pour cantonner Marseille dans le rôle de simple station-service.

Le bilan est lourd des coups portés, au cours de ces dernières années, aux activités maritimes, navales et portuaires de notre pays. Ce sont des milliers de travailleurs licenciés. C'est un potentiel technique et industriel de renommée internationale qui est sacrifié. C'est la vocation maritime de la France, l'intérêt et l'indépendance de notre pays qui sont en cause.

En matière d'échanges maritimes, les pays capitalistes mènent une véritable contre-offensive pour perpétuer leur domination sur l'activité maritime internationale. En effet, dans la perspective de l'élargissement du Marché commun, on s'achemine maintenant vers la constitution de véritables transports maritimes européens. Avec ses 4 500 navires, pour la plupart assimilés aux pavillons de complaisance, la flotte grecque constituerait ainsi l'épine dorsale des transports maritimes européens.

Cette politique européenne, conforme aux vœux des armateurs français, est un véritable arrêt de mort pour notre marine marchande.

Déjà, l'insuffisance de la flotte française est évidente, puisque la partie du pavillon national dans les échanges maritimes français a été de 29 p. 100 en 1978, à l'exclusion des navires étrangers affrétés. Cette insuffisance est liée au redéploiement des armements, qui tentent d'accaparer les lignes et les trafics rentables au niveau mondial, abandonnant en revanche les liaisons pourtant indispensables à l'indépendance française.

Je donnerai quelques exemples.

La société nationale C.G.M. se délestera en 1980 de onze navires, pour trois entrées seulement. Les Chargeurs réunis affrètent en permanence une quarantaine de navires étrangers et le groupe Worms possède des navires sous pavillon de complaisance grâce à sa filiale au Libéria. Sur les quarante-cinq navires sortis de la flotte en 1979, trente sont passés sous pavillon grec et de complaisance.

Ainsi, contrairement à ce que vous affirmez, monsieur le ministre, vous ne combattez pas le pavillon de complaisance. Vous le confortez.

Sa nocivité n'est pourtant plus à démontrer. La région corse vient d'en faire la terrible expérience. La Corsica Line, dont les navires battent pavillon panaméen, a en effet décidé de suspendre les liaisons entre la Corse et l'Italie. Ainsi, pour le profit, une compagnie privée n'hésite pas à nuire à l'économie d'une région française.

Il faut donc, monsieur le ministre, que le Gouvernement prenne immédiatement une mesure d'intérêt national pour assurer la présence du pavillon national en Méditerranée sur les lignes en question, en donnant les moyens nécessaires à la société nationale Corse-Méditerranée. Ce serait conforme à notre indépendance économique et politique.

Nous examinons le projet de budget de la marine marchande au moment où tous les équipages français mènent une action afin d'obtenir une revalorisation des retraites et un allongement des congés. Le rapport de la commission Dufour a constaté un décalage de 40 p. 100 entre les salaires réels et les salaires forfaitaires qui servent au calcul des pensions.

Or la subvention à l'établissement national des invalides ne prévoit rien pour l'amélioration des pensions. C'est pourquoi nous renouvelons notre demande de mise en œuvre d'un plan de rattrapage de cinq ans, financé par les armateurs et par le Gouvernement.

Ainsi, au travers de l'action engagée, les gens de mer luttent pour la sauvegarde de la marine marchande et pour le statut du marin. Comment pourrait-il en être autrement, monsieur le ministre, alors que votre budget confirme que le Gouvernement fait passer la desserte maritime du pays après le soutien financier au redéploiement de l'armement français ?

Vous poursuivez une politique de restructuration des chantiers, faute d'être parvenu à la concentration préconisée par le livre blanc des années 1960. Vous vous efforcez de diminuer les capacités de production, de liquider « en douceur », comme on dit.

En fait, le Gouvernement s'aligne sur le plan européen, même si les luttes le conduisent parfois à tempérer.

Plus lourd aurait été le gâchis s'il n'y avait eu les luttes des marins, des dockers, des ouvriers de la construction et de la réparation navales, des marins pêcheurs. Et plus lourd aurait été aussi le bilan sans l'action des élus communistes, sans l'intervention du parti communiste français, pour dénoncer votre politique et appeler les travailleurs à l'action, et nous continuerons.

Face à la politique de restructuration qui reste l'objectif du Gouvernement et du patronat, nous faisons des propositions nouvelles pour aider au développement des luttes en cours et qui posent dès aujourd'hui la question d'un autre type de croissance des activités maritimes.

Transporter, construire et réparer français : voilà d'un mot, le fond de nos propositions. Brièvement, elles tournent autour de cinq objectifs : assurer notre indépendance et développer la coopération internationale ; entreprendre, dès aujourd'hui, le renouvellement et le développement de la flotte française ; dégager les moyens financiers nécessaires et assurer un contrôle démocratique ; développer les progrès technologiques dans tous les domaines ; réaliser un nouveau développement de la flotte française en rééquilibrant sa structure, en développant l'emploi, le progrès social et les droits des travailleurs dans toutes les activités maritimes.

Ces objectifs sont — nous n'en doutons pas — à la portée des luttes des travailleurs. Votre projet de budget, monsieur le ministre, leur tourne le dos, comme il est contraire aux intérêts de notre peuple et de la nation. C'est pourquoi le groupe communiste votera résolument contre. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

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

M. Michel Delprat. Que dire, monsieur le ministre, dans la difficile conjoncture actuelle, du projet de budget pour 1981 de votre ministère ?

Des moyens de paiements qui augmentent de 10,75 p. 100, soit nettement moins que le coût de la vie ; une relative stagnation des dépenses ordinaires ; des autorisations de programmes égales, voire inférieures : voilà, il faut bien le reconnaître, peu de raisons de se réjouir !

Mais, si je ne conteste pas la nécessité d'une plus grande rigueur dans l'attribution des deniers de l'Etat pour ce qui est du fonctionnement, en revanche je regrette la modestie des investissements dans deux domaines essentiels, à savoir les voies navigables et les liaisons routières.

Je remarque, par exemple, que, si le fonds spécial d'investissement routier a disparu des comptes spéciaux du Trésor, le volume des crédits inscrits à ce titre dans les budgets de l'intérieur et des transports n'en a pas pour autant augmenté d'un montant suffisant, puisqu'ils diminuent de 10 p. 100 en francs constants, et ce depuis plusieurs années.

Conséquence immédiate : des projets vitaux pour nos régions, programmés et prévus depuis longtemps, restent en attente. Vous me permettrez de citer un exemple précis, celui de la déviation de Saint-Florentin.

Il s'agit là d'un véritable goulet d'étranglement dans l'aménagement de la R.N. 77 et, plus particulièrement, de la liaison Auxerre—Troyes.

Cette situation a, il y a cinq ans déjà, été reconnue par les services compétents de votre ministère, puisqu'un avant-projet présenté en 1975 par la direction départementale de l'équipement de l'Yonne a été accepté, qu'il a été doté en 1977 d'une subvention substantielle, et, de plus, déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral le 7 juillet 1978.

Or, si cette opération, prévue successivement au VIe et au VIIe Plan, a été inscrite aux budgets de 1978 et de 1979, les propositions de financement présentées en 1980 ont été refusées, en raison des contraintes financières sévères pesant sur le budget de la direction des routes et de la circulation.

Je ne préjugerai pas la décision ministérielle concernant les éventuelles subventions attribuées au titre du budget de 1981, et qui ne doit d'ailleurs être prise qu'au premier trimestre de l'année prochaine. Mais permettez-moi d'insister pour que soient prises en compte les propositions qui ont été faites. Il s'agit là d'une réelle priorité, et les élus locaux, comme la population, y tiennent beaucoup. L'arbre ne doit pas cacher la forêt. Si la nécessité de poursuivre les grandes réalisations de désenclavement, principalement par l'élargissement du réseau autoroutier dans les régions telles que la Bretagne, le grand Sud-Ouest ou le Massif central, est justifiée, ces travaux ne doivent pas se réaliser au détriment des autres projets envisagés.

Je ne voudrais pas que le sujet précis sur lequel je me suis peut-être un peu attardé vous donne l'impression que je m'intéresse seulement, dans votre budget, à un problème ponctuel. Ce sujet s'inscrit dans un cadre général.

Outre l'urgence de la mise en place de voies de communication plus adaptées, la solution de ce problème, tout en fournissant du travail au personnel des entreprises de travaux publics, et en contribuant ainsi à résoudre le grave problème du chômage local particulièrement sensible dans ce bassin d'emploi, apporterait un « coup de fouet » à une branche de notre économie qui, peu dépendante des produits étrangers, n'affecte pas la balance de notre commerce extérieur, et n'augmente pas les tendances inflationnistes actuelles.

Il est désormais indéniable que le développement, parfois même la survie de beaucoup de nos régions dépendent largement des possibilités de contacts et d'échanges qu'elles ont avec l'extérieur, en accord avec leurs économies respectives. Dans notre département nous n'avons que les désagréments du T.G.V. sans en retirer aucun avantage, puisqu'il ne s'y arrêtera pas.

Je souhaite vivement, monsieur le ministre, que vous teniez compte de ces problèmes qui ne sont pas négligeables et dont la solution contribuera à l'épanouissement régional de notre pays, que ce soit par le développement du tourisme, par la sauvegarde de ses petites et moyennes entreprises, ou par le maintien d'une population locale qui, trouvant des débouchés, n'éprouvera plus le besoin d'aller chercher ailleurs ce qu'elle aura désormais sur place. (*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. Mauger.

M. Pierre Mauger. Monsieur le ministre, la pêche française est en crise, et s'il est vrai que la pêche artisanale est dans une situation moins difficile et moins mauvaise que la pêche industrielle, il n'en reste pas moins qu'elle doit faire face à des difficultés considérables, auxquelles vient s'ajouter une crise de confiance dans l'administration de la marine marchande.

Les marins pêcheurs ont en effet le sentiment qu'on ne les écoute pas et qu'on ne les comprend pas. Dans les fédérations syndicales, organismes nés de l'ordonnance du 14 août 1945, on a l'impression d'être rejeté par l'administration de la place Fontenoy ; il n'y a pas de véritable concertation. C'est ainsi qu'il n'y a pas eu de consultation de la profession lors de l'élaboration du VIIIe Plan pour la partie concernant la pêche maritime.

De plus, lorsque le ministre des transports va à Bruxelles pour assister au conseil des ministres des pêches maritimes de la C.E.E., on ne demande pas l'avis des professionnels. Bien plus, on ne les informe même pas des dates des réunions. Et lorsque, par hasard, les responsables des fédérations de la pêche, ayant connaissance d'une de ces réunions, s'y rendent, on les cantonne dans la salle des pas perdus, en les informant chichement de l'évolution des discussions, mais, là encore, sans jamais les consulter.

Ainsi, le monde de la pêche a l'impression qu'on dispose de lui comme s'il était un instrument, un matériel, mais en aucun cas composé d'êtres vivants.

Venons-en, maintenant, aux difficultés présentes de la pêche maritime. La première, c'est évidemment l'élévation constante des coûts de production dans lesquels le carburant entre pour une large part. Le prix du gas-oil, qui était de 1,07, au 1er janvier 1980, est actuellement passé à 1,26 et l'année n'est pas finie. Certes, le prix du poisson a augmenté, mais pas au rythme des charges, et plus cela va, plus la pêche est en difficulté et moins le pêcheur gagne.

Certes, pour la commercialisation du poisson, l'Etat a mis en place un organisme, le F. I. O. M. — Fonds d'intervention et d'orientation des marchés — mais c'est un outil lourd, complexe et souvent peu efficace ; de plus l'administration a le droit de veto. Il serait donc grand temps de modifier les statuts de cet établissement public pour qu'il soit mieux adapté aux réalités du marché, et qu'il acquière plus de souplesse dans sa gestion.

Je vous suggérerai donc plusieurs actions à mener :

Déposer un texte législatif, rédigé en accord avec la profession, définissant une loi-programme d'aide financière à la pêche maritime ;

Limiter les importations poissonnières de toutes provenances au niveau du déficit de la production nationale ;

Veiller à ce qu'il n'y ait plus d'importations à des « prix frontières », inférieurs aux prix de retrait fixés par l'association nationale des organisations de producteurs ;

Interdire d'exporter des produits de la mer non conformes aux normes françaises d'hygiène et modifier les règlements des marchés d'intérêts nationaux, surtout celui de Rungis, pour que les mandataires soient obligés d'acheter à prix fermes la production nationale comme ils le font pour les importations ;

Modifier les règlements poissonniers européens, pour que tous les produits de la mer de qualité loyale et marchande ne soient plus retirés du marché et détruits, mais congelés ou fumés, et revendus à bon marché aux pays sous-alimentés ;

Créer un prix spécifique du carburant « marine » très bon marché, octroyer automatiquement et sans condition des subventions de 30 p. 100 à tous les candidats constructeurs de navires de pêche ;

Augmenter la dotation du F.D.E.S. permettant au Crédit maritime mutuel d'allonger la durée des prêts de dix à quinze ans ;

Sur le plan social, aligner tous les systèmes sociaux maritimes européens sur le plus favorable, comme cela est prévu à l'article 117 du traité de la Communauté économique européenne ;

Harmoniser dans tous les pays de la Communauté économique européenne la réglementation qui fixe les effectifs exigés pour armer les bateaux de pêche ;

Améliorer la formation et l'enseignement des marins-pêcheurs, car, pour armer des bateaux, il faut des marins de plus en plus qualifiés et spécialisés sur le plan des moteurs, de la radio, des sondeurs, des radars et, s'il existe bien un texte obligeant tous les futurs mousses à passer par l'une des écoles d'apprentissage maritime, le nombre de celles-ci est réduit et les moyens dont elles disposent pour leur fonctionnement sont insuffisants.

En ce qui concerne la retraite accordée aux marins à cinquante ans, il faudrait que son calcul tienne compte de toutes les annuités acquises, alors qu'actuellement le nombre d'annuités est limité à vingt-cinq.

Il serait aussi intéressant que la pension de veuve de marin soit fixée aux trois quarts de la pension de son mari ; que les bonifications pour enfants sur la caisse de retraite des marins qui sont calculées *ad valorem* du montant de la pension, soient transformées par une pension fixe par enfant élevé jusqu'à seize ans car dans le système actuel les petites pensions sont défavorisées.

Enfin, sur le plan fiscal, il serait nécessaire de modifier le règlement qui oblige tous les coarmateurs à être au bénéfice réel. Les petits armateurs devraient en être dispensés. Je pourrais citer le cas de deux marins propriétaires d'un petit bateau de six mètres et considérés comme coarmateurs : ils ont dû engager un expert-comptable, qui leur coûte très cher, et leur bénéfice en est réduit d'autant.

L'imposition au forfait sur les B. I. C. est actuellement plafonnée à 500 000 francs de chiffre de vente. Ce chiffre doit être augmenté car, avec l'inflation, même les propriétaires de bateaux de douze mètres l'atteignent rapidement.

Il me reste un problème à vous signaler : celui de la pêche à la civelle. A ce sujet, le Sénat a adopté une proposition de loi Chauty. Il faudrait que celle-ci soit inscrite rapidement à l'ordre du jour de notre assemblée.

Monsieur le ministre, je vous soumets toutes ces propositions. J'espère que vous voudrez bien les retenir et les mettre en œuvre, répondant ainsi à l'attente des professionnels de la pêche.

En terminant, j'appelle votre attention sur la société nationale de sauvetage en mer. Les crédits que vous lui accordez sont insuffisants pour lui permettre d'accomplir sa mission. Il faut donc les augmenter, sous peine de porter la responsabilité de la non-assistance à personne en danger qui en découlerait. Je ne doute pas que vous ayez à cœur de faire le nécessaire. Vous connaissez le courage, le dévouement et l'esprit de sacrifice de ces marins, tous bénévoles, qui arment les bateaux de sauvetage en mer et qui affrontent souvent les flots déchaînés. Il serait anormal que l'Etat ne tienne pas compte de l'esprit particulier qui anime ces braves gens toujours au service de l'homme. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. Monsieur Mauger, je vous sais gré d'avoir plus que strictement respecté votre temps de parole.

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1981, n° 1933 (rapport n° 1976 de M. Fernand Icart, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Transports et article 36 (*suite*) :

Section commune. — Transports terrestres :

Annexe n° 41. — M. Pierre Cornet, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XIX, de M. Pierre Forgues, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aviation civile et météorologie :

Annexe n° 42. — M. Pierre Bas, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XX, de M. Claude Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges.

Marine marchande :

Annexe n° 43. — M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XXI, de M. André Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges.

Transports : routes, ports et voies navigables :

Annexe n° 44. — M. Bertrand de Maigret, rapporteur spécial ; avis n° 1981, tome XXII (routes), de M. Alain Chénard, tome XXIII (ports et voies navigables), de M. Jean Valleix, au nom de la commission de la production et des échanges.

Article 36.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures quarante-cinq.*)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,
LOUIS JEAN.

(Le compte rendu intégral des 2e et 3e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue [illegible]saix