

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983
(75^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

2^e Séance du Mardi 16 Novembre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. LOUIS MERMAZ

1. — Loi de finances pour 1983 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7240).

Transports (suite).

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

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

MM. Pierre Bas, Nungesser, Vuillaume, Cousté, Forgues, Bonrepaux, Jean Proveux, René Souchon, Chasseguet, Goulet, Vuillaume, Labazée, Hory, Portheault, Métais, Goulet.

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

2. — Ordre du jour (p. 7254).

PRÉSIDENCE DE M. LOUIS MERMAZ

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1983 (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 1983 (n^{os} 1083, 1165).

TRANSPORTS (suite.)

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

Ce matin, l'Assemblée a entendu les orateurs inscrits.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens tout d'abord à remercier MM. les rapporteurs pour l'importance et la qualité du travail qu'ils ont accompli. Je me propose de revenir tout à l'heure en détail sur leurs observations, qu'elles aient été exprimées sous forme de soutien, de remarque ou de proposition.

Mais je voudrais auparavant replacer ce projet de budget dans son contexte, en éclairer la signification et les orientations générales, ce qui devrait contribuer à répondre aux questions posées.

Je vous avais exposé, l'année dernière à cette même tribune, que le projet de budget de 1982 de mon ministère traduisait déjà pour l'essentiel la politique de changement voulue par le pays, mais que, portant les stigmates du passé...

M. Pascal Clément. Heureusement !

M. Alain Bonnet. C'est la vérité !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... il s'agissait sur de nombreux plans d'un budget de transition.

Depuis, cette nouvelle politique, à peine amorcée alors, s'est déployée sur différents plans dont votre assemblée a eu l'occasion de discuter. Je pense à la loi relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains et, bien sûr, au projet de loi d'orientation des transports intérieurs que vous avez adopté en première lecture. Ce dernier texte établit les bases de l'effort cohérent et novateur qu'il faut conduire pour mettre notre système de transport pleinement en mesure de contribuer à l'efficacité de notre économie, au progrès social, à un meilleur aménagement de nos villes et de nos régions, à la décentralisation, à l'extension des droits démocratiques.

Le projet de budget, que je soumetts à votre examen, exprime ces orientations en cohérence avec la politique nouvelle que le Gouvernement a reçu mandat d'appliquer.

Cette politique gouvernementale s'organise autour de plusieurs objectifs majeurs : relancer l'économie et l'emploi, faire avancer la justice sociale, étendre les libertés et la démocratie.

Héritant dans tous ces domaines d'une situation pour le moins préoccupante, rien n'est plus important que de consolider le potentiel de la France et de renforcer aussi sa place dans le monde. Cela suppose de nombreux efforts, beaucoup de sérieux et un grand réalisme. On ne peut en effet ignorer les réalités ; on ne peut sous-estimer la lourdeur des handicaps qui pèsent sur le développement de notre économie.

On ne règle pas en effet en un tour de main des problèmes aussi graves que ceux dans lesquels on a embourbé la France pendant des années.

M. Alain Bonnet. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Avant le 10 mai, le chômage progressait de 26 p. 100 par an, les prix de 14 p. 100 ; on ne comptait plus les fermetures d'entreprises ;...

M. Alain Bonnet. En effet !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... des branches entières de la production régressaient, entraînant de graves reculs de notre capacité à satisfaire les besoins du marché intérieur. Le moins que l'on puisse dire est que la politique de la droite, ça ne marchait pas, du moins pour l'intérêt du pays. (Rires sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. Charles Fèvre. Le socialisme non plus !

M. Jean-Claude Gaudin. Supprimez la C. G. T., ça marchera mieux !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il est évident que cet affaiblissement de notre appareil productif ne crée pas les meilleures conditions pour mettre la France sur la voie de la relance. Malgré cela, les premiers efforts du Gouvernement ont produit des résultats positifs qui indiquent clairement quelle est la voie à suivre.

Nous avons commencé d'avancer, malgré ces handicaps et malgré les contraintes que font peser sur nous les désordres monétaires, la crise qui marque la vie internationale, la situation de nos principaux partenaires, malgré enfin les pressions exercées de l'extérieur et de l'intérieur contre la politique nouvelle.

Le Gouvernement prend donc en compte les conditions concrètes de son action. Il poursuit celle-ci de façon rigoureuse, parce qu'on ne peut rien édifier de solide ni de durable sur la base fragile et précaire des déséquilibres financiers : d'où son effort d'assainissement, son souci de maîtrise financière et sa résolution à combattre l'inflation.

En même temps, ces efforts et cette rigueur s'inscrivent dans une ferme volonté de maintenir les orientations décidées, de renforcer l'appareil productif, de combattre le chômage, d'obtenir une croissance suffisante. Tout cela suppose que l'on poursuive les réformes engagées et que l'on fasse en sorte que le pays puisse en tirer progressivement tout le bénéfice.

Le projet de budget des transports procède entièrement de cette démarche globale.

On ne saurait en effet concevoir de relance économique ni de mobilisation du potentiel existant sans un effort soutenu pour élever notre système de transports à la hauteur des besoins.

Cette volonté de croissance se traduit au premier chef par les chiffres globaux. Avec une augmentation de 16,6 p. 100 des moyens de paiement et de 27,3 p. 100 des autorisations de programme, ce projet de budget présente — je tiens à le souligner — un accroissement en volume supérieur à celui de 1982, si l'on prend en compte les nouvelles hypothèses économiques touchant à l'inflation. Contrairement à certaines affirmations énoncées à cette tribune, il y a donc non pas contradiction avec le caractère de transition du budget de 1982, mais continuité dans la volonté de changement.

Ces chiffres montrent la place que le Gouvernement réserve aux transports parmi ses actions prioritaires.

Pourquoi un tel traitement pour ce secteur, autrefois — faut-il le rappeler ? mais j'y reviendrai — parmi les premières victimes des arbitrages budgétaires ? Tout simplement parce que les transports sont non plus comme l'intendance qui suit ou qui ne suit pas mais comme un secteur dynamique de l'appareil productif.

Lorsqu'on sait que ce secteur concerne en tout près de deux millions d'emplois, qu'il représente un huitième de la consommation totale des ménages et plusieurs dizaines de milliards de francs par an en investissement et en chiffre d'affaires, que la seule industrie ferroviaire représente en France, en 1981, 10 milliards de francs, dont 37 p. 100 à l'exportation, c'est-à-dire un solde positif de près d'un milliard et demi de francs, que les entreprises de travaux publics représentent 350 000 emplois et un chiffre d'affaires de 95 milliards de francs dont 25 à l'exportation, que l'aéronautique, par exemple, représente 6 milliards de francs de ventes à l'étranger, on mesure la place des transports dans l'activité nationale.

L'efficacité d'un système de transports est partie prenante de l'efficacité des entreprises, car de lui dépendent, pour une large part évidemment, la circulation nationale et internationale des marchandises, mais aussi la division du travail, l'aménagement du territoire et le rôle propre de chaque région.

Enfin, chacun voit bien quel est l'intérêt de ce secteur pour la vie quotidienne. La collectivité a tout à gagner à ce que les gens puissent disposer de plus de temps, puissent effectuer leurs déplacements quotidiens dans des conditions moins fatigantes, plus sûres et avec le moins de nuisances possible.

Tout cela met en relief la portée stratégique de ce grand secteur d'activité trop souvent sous-estimé, négligé et même sacrifié dans le passé. A l'heure où toutes les énergies, tout le potentiel national doivent être tournés vers la consolidation de notre appareil productif, il était donc normal que les transports reçoivent les moyens correspondant à leur place dans la vie du pays.

Le projet de budget que je vous propose est donc à la fois un budget de rigueur, un budget de croissance et un budget de changement. Ces termes ne sauraient être opposés, au contraire, puisque ce sont les réformes apportées aux mécanismes antérieurs, qui bien souvent commandent la résorption des déficits et des gaspillages dont nous avons hérité.

Le souci de rigueur et de maîtrise financière apparaît en premier lieu dans les économies de fonctionnement courant de l'administration. Les quelques progressions de crédits demandées à ce titre correspondent, en effet, soit aux conséquences de décisions antérieures, comme l'installation de services météorologiques à Toulouse, soit à l'incidence en fonctionnement de mesures nouvelles prioritaires comme les créations d'emplois ou l'entretien des voies navigables.

Monsieur d'Aubert, la création de la direction des affaires économiques, financières et administratives ne tend nullement à alourdir les contraintes bureaucratiques et administratives qui sont déjà bien suffisantes — nos prédécesseurs ont fait ce qu'il

fallait pour cela — mais répond, au contraire, au souci de parvenir à une meilleure cohérence, à une meilleure efficacité de la politique des transports dans son ensemble.

C'est ce même souci de cohérence qui a conduit M. Labbé à souhaiter que soient mis en place les moyens d'une meilleure coordination des choix du rail et du trafic aérien. Une telle préoccupation s'inscrit tout à fait dans ma démarche, et les différentes mesures prévues par le projet de loi d'orientation des transports, telles que la mise en place d'un conseil national des transports plus représentatif et chargé de tâches nouvelles ou la réforme du C. S. A. M., permettront de réaliser cet objectif.

Il est absurde de continuer à agiter des épouvantails tels que je ne sais quelle volonté de mettre en place une direction autoritaire, centralisée, globale, des trafics, dont l'idée n'existe que dans l'esprit de ceux qui cherchent à faire peur, ou, peut-être, à se faire peur.

A propos de l'autoritarisme et des libertés, monsieur d'Aubert, et des journaux mis à la disposition des usagers dans les avions d'Air Inter, nous ne devons pas avoir affaire aux mêmes plaisants.

M. Robert de Caumont. Exact !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... car j'ai reçu bon nombre d'observations de gens qui s'étonnent de la profusion des journaux de l'opposition et de l'insuffisance des journaux porteurs des idées de la majorité.

En vérité Air Inter dispose d'une entière liberté d'appréciation à cet égard. Je ne suis jamais intervenu pour préconiser quoi que ce soit et je ne le ferai pas.

Si j'avais un souhait à formuler — je profite de cette tribune et de la question qui m'est posée pour le faire — ce serait simplement celui de voir respecter au mieux le pluralisme des publications et des opinions. Et je dis tranquillement que j'aurais aimé que ce même souci ait animé les gouvernements précédents, ce qui est bien loin d'avoir été le cas. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

Toujours dans le même ordre d'idées j'indique qu'une réponse à la question portant sur la publicité faite par la S. N. C. F. et la R. A. T. P. a bien été adressée, tardivement peut-être...

M. François d'Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la section commune. Elle vient d'arriver, monsieur le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... mais la question exigeait une réponse détaillée.

Quoi qu'il en soit, je peux dire ici que ce budget publicitaire est, selon les chiffres que l'on m'a communiqués, en augmentation normale pour la S. N. C. F. en raison du lancement du T. G. V. et pour la R. A. T. P. en raison de l'effort consenti pour développer l'utilisation des transports publics, mais tout cela se fait et se fera dans le strict respect des règles commerciales, dans la transparence la plus complète. Là encore, si j'avais plus de temps, j'aurais peut-être des choses à dire sur des pratiques précédentes.

Enfin, à propos du droit de grève des contrôleurs aériens, il a en effet été mis en cause dans son principe par mes prédécesseurs d'une manière inacceptable au plan du droit lui-même et au surplus inefficace quant aux résultats, car ce sabre de carton n'a pas empêché les conflits, je dirais même qu'il a eu tendance à les favoriser.

Le Gouvernement considère pour sa part qu'il est plus juste et plus sérieux de traiter les contrôleurs aériens comme des citoyens à part entière, ce qui n'empêche nullement, et nous nous y employons dans le cadre d'une concertation loyale, de mettre en place les moyens indispensables d'un service minimum qui réponde au besoin de régularité, de permanence qui s'attache à un tel service public, dans des domaines touchant notamment à la sécurité du pays et à des obligations internationales. Il est bien évident que nous veillerons à ce que tout cela soit fait.

Le souci de rigueur se marque nettement aussi dans la volonté de réduire le montant d'interventions qui n'apparaissent plus proportionnées à leur utilité. C'est le cas de la réorganisation de la desserte supersonique de l'Amérique du Nord. La suppression de la desserte de Washington et de Mexico par Concorde et la concentration des vols sur New York permettra d'économiser 32,5 millions de francs en 1983.

Cela nous permettra de poursuivre — je dis bien « poursuivre » — l'exploitation de Concorde sur des bases meilleures, parce que plus saines, compte tenu de l'ensemble des données du problème.

Mais les économies les plus importantes ne peuvent être recherchées que par la réforme des mécanismes antérieurs, réformes qui, bien loin de contredire les intérêts des usagers et du développement, permettent de les promouvoir.

Il en va ainsi de la réforme des sociétés d'autoroutes, qui permettra de faire disparaître les appels en garantie de trois sociétés privées, qui ont pesé à hauteur de 267 millions de francs en 1982 sur le budget autoroutier. C'est autant d'argent que

nous n'avons pas pu utiliser pour construire des routes ou portions d'autoroute.

Cette réforme, dont vous serez prochainement saisis, permettra à la fois de mieux assurer le fonctionnement financier du système autoroutier et de progresser vers l'harmonisation des tarifs de péage, sans renoncer au principe de leur suppression à terme. Elle répondra également tout à fait au souci émis par M. Chénard — souci que je partage — de rechercher et de définir des choix en matière de réalisation mieux adaptés aux besoins et donc plus économiques.

Il en va de même pour des récentes mesures de remboursement partiel de la carte orange qui, en incitant à un plus grand usage des transports publics, en réduit d'autant la charge pour l'Etat et les collectivités publiques. Je ne peux que partager le souci émis par M. Carraz que se poursuive cet effort dans les années qui viennent. Je précise à M. Chomat que l'extension de ce type de mesures à la province exige des études attentives car les structures de trafic ne sont pas identiques. Cette extension est possible et même souhaitable dans certains cas. Mais il est bien évident que le Gouvernement ne peut émettre que des recommandations, la responsabilité des décisions incombant aux organismes locaux gestionnaires.

Budget de rigueur, le budget des transports de 1983 est aussi un budget de croissance. Cette orientation, qui s'est déjà concrétisée par la création du fonds spécial de grands travaux qui permet de financer 2 milliards de francs de travaux d'infrastructures de transports — sans compter les financements induits qui conduisent à doubler ce chiffre bien que certains n'aient pas hésité à parler de « petite enveloppe » — se traduit aussi dans les postes essentiels de ce budget, et particulièrement dans les dépenses d'investissement qu'il privilégie.

Les transports collectifs urbains et interurbains bénéficieront de 914,7 millions de francs d'autorisations de programme, ce qui représente une hausse de plus de 21 p. 100. Les élus que vous êtes savent bien l'importance que revêtent ces transports collectifs dans la vie des agglomérations et des régions. C'est pourquoi il était injuste et inefficace de réduire les crédits qui leur étaient affectés, comme l'avait décidé l'ancienne majorité dans le budget de 1981. D'ailleurs, dès le budget de 1982, nous avons fortement inversé cette tendance.

Compte tenu de l'apport du fonds spécial de grands travaux, le montant total des crédits doublera en 1983. Cela suffit à montrer qu'une réelle priorité est accordée au secteur des transports urbains et illustre bien le changement intervenu en ce domaine.

Certes, les chiffres du projet de budget font apparaître un recul léger des moyens d'engagement consacrés aux routes. Toutefois, ce recul n'est qu'apparent, car il ne tient compte ni de la disparition des appels en garantie évoqués plus haut ni de l'apport du fonds spécial de grands travaux. A ce propos, je ne peux absolument pas approuver les critiques extrêmement sévères émises par certains orateurs de l'opposition, notamment par M. Fevre et M. Bergelin. A les entendre, ce projet équivaldrait à préparer la catastrophe. Cette affirmation est surprenante. Je remarque en effet que le budget des routes de 1981, donc préparé par mon prédécesseur, comportait un accroissement des moyens d'engagement concernant les routes de 1,4 p. 100 et une régression des autorisations de programme de 7,5 p. 100. Je n'ai pas souvenir d'avoir entendu à ce moment-là mes critiques d'aujourd'hui crier à la catastrophe ou bien émettre un vote négatif.

M. Christian Bergelin. Je n'étais pas là !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ces observations sont d'autant plus infondées qu'après avoir progressé de 16 p. 100 en 1982, les crédits routiers effectivement mis en œuvre connaîtront globalement en 1983 une progression de 12,9 p. 100 des moyens d'engagement, progression qui favorisera l'activité et l'emploi dans les travaux publics. Il est possible que ces chiffres subissent prochainement une augmentation, dans la mesure où — ce n'est pas encore fait, mais c'est une hypothèse — de nouvelles opérations routières seraient retenues dans la seconde tranche du fonds spécial de grands travaux.

A cet égard, monsieur de Caumont, je suis tout à fait d'accord, dans ce cadre, l'aménagement des routes et des voies de montagne doit bénéficier d'une attention particulière. Je connais l'importance du service hivernal, notamment dans une région comme la vôtre.

En 1982, le budget a déjà permis d'augmenter la longueur des routes mises au niveau de service S I de 540 kilomètres. Il est prévu de traiter de nouveau en 1983 520 kilomètres.

J'ajoute que la continuité du service public ne pourrait exister sans la contribution des agents de l'équipement qui mettent en œuvre les matériels et les techniques. Il faut rendre hommage à leur compétence, à leur dévouement, à leur travail réalisé dans des conditions difficiles et, au-delà de cet hommage, améliorer encore les moyens dont ils disposent, notamment par une formation adaptée, très largement déconcentrée dans les départements, ce qui a fait trop souvent défaut.

Voire proposition de création d'un haut lieu du service hivernal répond bien à cette préoccupation qui est la mienne. Il faut pouvoir disposer de formateurs qui aideront localement les agents à s'adapter aux techniques les plus modernes. Il faut pouvoir disposer d'un lieu où des expérimentations, des essais de matériel pourraient être réalisés, permettant ainsi aux fabricants de matériels français de déneigement de mettre en œuvre une nouvelle politique industrielle prenant en compte le développement des techniques et la meilleure satisfaction du marché intérieur ; cette proposition va également dans le sens d'une gestion plus rigoureuse.

Un groupe de travail s'est d'ores et déjà mis en place pour cerner les actions possibles et voir comment ce haut lieu du service hivernal pourrait être créé dans le cadre de la formation professionnelle.

Quant à la localisation, bien qu'aucune décision ne soit prise, je pense comme vous que, de toute façon, il vaut mieux l'implanter peut-être à Briançon, en tout cas plutôt là qu'à Brest ou à Marseille. (Sourires.)

Ainsi les crédits routiers connaîtront une progression sensible, si l'on prend en compte sérieusement l'ensemble des éléments dont je viens de parler.

Les programmes aéronautiques civils bénéficieront de 2 801 millions de francs, soit une progression de 34,8 p. 100 qui traduit la place de ce secteur dans les choix industriels du Gouvernement. Ces crédits consentis sous forme d'avances remboursables permettront la poursuite et l'élargissement du programme Airbus, qui connaît un succès commercial sur lequel je reviendrai dans un instant. Outre qu'ils permettront le développement de l'A. 300 dans ses différentes versions et de l'A. 310, ces crédits comprennent notamment les sommes nécessaires au nouveau moyen-courrier A. 320, aux différentes versions du moteur C.F.M. 56, ainsi qu'au nouvel avion de transport régional A.T.R. 42.

En ce qui concerne ce projet d'avion de transport régional, je tiens à démentir de la manière la plus formelle l'affirmation selon laquelle il y aurait eu un ajournement quelconque d'une décision. Bien au contraire.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Robert-André Vivien, avec l'autorisation de M. le ministre d'Etat.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Monsieur le ministre d'Etat, il n'est pas dans la tradition des rapporteurs d'interrompre le ministre. Toutefois, je tiens à vous indiquer que les chiffres que j'ai avancés ce matin et que j'ai présentés devant la commission des finances sont ceux qui m'ont été fournis par vos services en réponse à mon questionnaire. Je tiens ces réponses à votre disposition : elles ne sont pas le fruit de mon imagination.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Les chiffres sont connus. Ils ont d'ailleurs été publiés il y a quelques jours, et aucune contestation n'est possible.

Le projet d'A.T.R. 42 a déjà fait l'objet de trente-neuf commandes, de quatre options et de cinq options avec versement d'acomptes non remboursables. D'autres commandes sont en voie d'être passées. Certes, ces résultats ne correspondent pas tout à fait à l'objectif fixé l'an passé par les deux gouvernements concernés, mais les perspectives du programme sont très bonnes. L'appareil a été commandé par une compagnie étrangère importante, la Finnair, et il a été choisi par des transporteurs américains de premier rang. Et l'on sait qu'il est difficile d'obtenir, pour ce type d'appareil, des commandes à plus de trois ans. Je peux vous indiquer qu'à ce jour aucune commande conditionnelle non transformée n'a été transférée à la concurrence.

Dans ces conditions, et comme l'a indiqué M. le Président de la République à Toulouse, les résultats obtenus témoignent d'un succès notable, et l'A.T.R. 42 est tout à fait prêt à décoller effectivement.

Je dois dire que j'ai été très surpris, ce matin, d'être attaqué sur ce projet de budget de l'aviation civile. En effet, les chiffres que je viens de citer montrent que, s'il est un chapitre de mon budget qui est au-dessus de tout éloge et qui témoigne de l'effort considérable consenti par le Gouvernement, c'est bien celui-ci. En effet, en deux ans, nous avons pratiquement doublé les crédits qui lui sont affectés. Et il ne faut pas, prenant prétexte des décisions générales prises par le Gouvernement d'annulation de certains crédits, jouer avec les chiffres comme l'a fait — et je le regrette — M. Vivien ce matin. Le chiffre

de 1 400 millions de francs qu'il a avancé pour ce budget est tout à fait inexact, et il semble qu'il ait confondu des moyens d'engagement et des moyens de paiement.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. J'ai parlé de 2 400 millions de francs.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Par ailleurs, le rapport de M. Vivien ne précise pas les raisons pour lesquelles ces crédits ont été annulés. Il convient donc de rappeler qu'il l'ont été parce qu'ils concernaient les programmes A. 320 et C. F. M. 56-2000, pour lesquels les réticences des motoristes et certaines difficultés sur lesquelles je reviendrai ont entraîné des reports de lancement puisqu'il n'y avait pas de besoin. On ne saurait donc parler de débudgétisation ni d'affaiblissement de l'effort, puisque les besoins n'existaient pas. En tout état de cause, malgré cette annulation, la progression des crédits du budget de l'aviation civile reste sensible.

Vous avez parlé, monsieur Vivien, de budget de propagande. Je regrette de devoir vous dire que, pour ma part, j'ai eu le sentiment d'entendre un rapport d'agitation. (*Rires et applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

Vous avez utilisé — et l'on sait que vous en êtes coutumier — des métaphores hautes en couleur, et vous m'avez notamment qualifié de « Cendrillon en guenilles ». (*Sourires.*)

J'ai eu la curiosité d'examiner les budgets précédents et j'ai constaté qu'en 1979 le budget de l'aviation civile avait progressé de 9,2 p. 100, c'est-à-dire moins que l'inflation...

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. C'est exact !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... en 1980, de 8,75 p. 100, c'est-à-dire moins que l'inflation...

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. C'est exact !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... en 1981, de 7,9 p. 100, c'est-à-dire moins que l'inflation...

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. C'est exact.

M. Guy Ducloux. A ce moment là, M. Robert-André Vivien était un godillot !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... tandis que, je viens de le rappeler, il a quasiment doublé en deux ans.

Monsieur Robert-André Vivien, si je suis une Cendrillon en guenilles — Cendrillon qui n'a d'ailleurs jamais cessé d'être vive et appétissante (*rires*) — les budgets que vous avez défendus et votés faisaient penser à des grabataires poussés vers l'extinction, ce qui est bien pire. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

Ce n'est évidemment pas à ce niveau qu'il faut traiter les problèmes, mais il fallait bien que je réponde à vos appréciations.

Nous sommes confrontés, chacun le sait, à une crise extrêmement grave du transport aérien, et j'ai observé avec intérêt qu'il y a dans cette enceinte une sorte d'accord général pour considérer que la politique de déréglementation mise en œuvre à l'initiative des Etats-Unis en constitue l'une des causes, les autres étant naturellement la crise économique ou, dans certains cas, l'envolée du dollar. Je suis heureux de constater cet accord pour condamner la déréglementation. C'est en effet un excellent exemple de libéralisme absolu et sans rivage dont on peut constater le caractère néfaste. Et je suis d'autant plus satisfait que je n'ai jamais cessé d'affirmer qu'il fallait pour le transport une autre politique que ce libéralisme destructeur. Je regrette simplement qu'on ne pousse pas le raisonnement jusqu'au bout en l'appliquant également aux autres secteurs du transport.

M. Christian Bergelin. C'est de la captation !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Cependant, quelles que soient l'ampleur de la crise et la gravité des difficultés, il ne faut pas envisager l'avenir sous le jour le plus sombre, et nous devons nous préparer à travailler dans de meilleures conditions. Il est évident que ce que propose le Gouvernement écarte de façon absolue certaines solutions adoptées par d'autres pays, y compris par certains de nos partenaires. C'est M. Bergelin, je crois, qui a préconisé la rationalisation dans ce domaine et qui s'est étonné de ce que nous faisons.

Mais s'agit-il de rationaliser comme la Grande-Bretagne où la rationalisation a abouti aux faillites retentissantes que l'on connaît, celle de Laker, par exemple ? Ou, comme l'ont fait British Airways ou certaines compagnies américaines, de procéder à des dizaines de milliers de licenciements et de casser les outils dont on dispose ? Le Gouvernement refuse catégoriquement une telle orientation qui ne serait ni judicieuse ni nécessaire.

M. Charles Fèvre. C'est de la caricature !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il ne s'agit pas de nier les difficultés — et je pense que c'est dans cet esprit que travaille cette société nationale que constitue Air France — mais d'avoir une gestion rigoureuse et de préparer les conditions de nouveaux développements. Pour Air France, l'Etat a fait et fera son devoir en ce qui concerne les dotations en capital,

et les chiffres qui ont été évoqués ici — 500 millions de francs de dotations — concernent non pas l'année 1982, mais l'année 1983.

Le Gouvernement a eu le mérite d'aider Air France à se placer en situation de préparer l'avenir en acquérant de nouveaux appareils qui lui faisaient défaut tels que des Boeing 737, ce qui lui permettra de reprendre des dessertes que la compagnie avait dû abandonner et de récupérer dans les années à venir un certain nombre de trafics. J'ajoute que des dispositions ont été prises concernant la reconquête d'une partie du marché des charters où il y avait eu également des reculs considérables.

Bref, contrairement à ce qui a été fait précédemment, les éléments d'une politique dynamique de reconquête des marchés, de solution des problèmes de l'emploi qui se posaient dans ce secteur ont été mis en place et sont progressivement appliqués, bien que, je le répète, nous devons faire face à un certain nombre de difficultés.

Mais je voudrais maintenant revenir sur les problèmes concernant Airbus.

J'ai entendu des propos très sévères. On a parlé d'hésitation et de désengagement. Ce sont là des critiques excessives, que je regrette, car je crains qu'elles ne puissent nuire à la crédibilité et au bon renom de nos industriels. Désengagement ? Hésitation ? Il faut tout de même rappeler que c'est dès 1975, monsieur Robert-André Vivien, qu'un projet d'avion du type A. 320, baptisé à l'époque bi-C. F. M. 56 avait été envisagé. On me demande aujourd'hui pourquoi nous attendons pour lancer un nouvel appareil. Mais pourquoi avoir attendu sept ans ? Pourquoi ne pas l'avoir fait auparavant ?

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. Pour les mêmes motifs !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Non, il y a des motifs de fond sur lesquels nous butons encore aujourd'hui, par exemple le problème du moteur. Il est bien évident que si, dans la période précédente, on n'avait pas laissé se créer cette situation dans laquelle notre pays n'est plus à même de produire des moteurs pour ce type d'appareils, si l'on avait fait des efforts suffisants pour tenter au moins de se doter au niveau européen d'une industrie de moteurs de ce type, nous ne serions pas aujourd'hui trop dépendants des Etats-Unis et obligés de tenir compte de cette situation.

Cela dit, des difficultés subsistent concernant le lancement de l'A. 320. D'abord, les compagnies ne sont pas incitées à passer des commandes dans la mesure où elles connaissent de graves difficultés financières. Il y a aussi ce problème des moteurs que j'ai évoqué. Mais nous continuons à considérer qu'il existe un large marché estimé, selon les études, à 3 000 ou 4 000 appareils de ce type pour les années 1986-1987. Ces débouchés méritent un effort financier qui sera rentable.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. C'est ce que j'ai dit !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Pour les moteurs, deux types de perspectives sont actuellement explorées : d'une part, la possibilité de lancement d'un moteur nouveau par une association de plusieurs constructeurs, et en premier lieu Pratt et Whitney, le constructeur américain, avec Rolls Royce ; d'autre part, la réalisation d'une version améliorée du C. F. M. 56 dans le cadre d'une collaboration entre General Electric et la S. N. E. C. M. A. Etant donné que le lancement d'un nouveau moteur ne semble pas dans les intentions immédiates des constructeurs, les contacts se poursuivent, et des propositions ont d'ailleurs été faites récemment à Airbus concernant la mise au point d'un C. F. M. 56 amélioré qui pourrait constituer une perspective concrète.

On me dit qu'il faut lancer l'A. 320. Mais la décision n'appartient pas au Gouvernement français. Elle appartient d'abord à Airbus et aux différents partenaires qu'il sera possible d'associer à ce projet. Nous travaillons à élargir le nombre de ces partenaires, pour donner au projet une base solide susceptible de conduire au succès. La décision appartient également aux gouvernements qui seront concernés et qui auront à soutenir la recherche-développement.

Mais je répète que le Gouvernement français attache le plus grand intérêt à ce projet d'A. 320. Il est convaincu que c'est un bon projet et que le meilleur moment pour le lancer sera celui qui permettra à l'appareil d'apparaître sur le marché au moment où les besoins se feront sentir. Il convient donc ne pas agir avec retard, et le Gouvernement, qui est prêt à prendre les responsabilités qui lui reviennent en la matière, souhaite que les moyens d'un lancement définitif puissent être rapidement réunis. Aucun retard n'est et ne pourra lui être imputable.

J'ai été un peu long, mais les questions étaient nombreuses sur ce sujet, et ce problème concerne un grand secteur de notre activité et de très nombreux personnels.

Le développement industriel apparaît donc comme un souci essentiel de ce projet de budget, souci qui débouche d'ailleurs le seul cadre budgétaire, puisqu'il est acquis que, même si les chiffres définitifs ne sont pas encore fixés, les investissements de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. seront maintenus à un niveau élevé. Cet effort complètera celui qui est engagé dans le budget au profit à la fois de l'activité de transport proprement dite et de branches qui en dépendent, notamment la construction de matériels ferroviaires et de véhicules industriels.

Enfin, des efforts sont consentis au profit de l'aviation légère — pour les bourses de formation notamment — dont les moyens sont accrus de 45 p. 100. Je sais bien que 45 p. 100 de pas grand-chose, cela n'a fait pas un chiffre très élevé, mais par cette forte augmentation en pourcentage le Gouvernement montre bien qu'il n'entend pas abandonner ce secteur et qu'il est prêt à y consacrer l'attention et les efforts nécessaires, en liaison avec les études et le rapport qui a été remis par le sénateur Paroantier, afin que nous puissions relancer une activité traditionnelle de notre pays.

Qu'il s'agisse donc des réformes ou des efforts de développement, ces éléments traduisent la nouvelle politique des transports, telle que l'a définie le projet de loi d'orientation des transports intérieurs que vous avez adopté en première lecture.

Je remercie M. Gaillard d'avoir souligné sa volonté et celle de ses amis que ce projet soit adopté définitivement avant la fin de cette année. C'est, en effet, indispensable.

Parce que les transports constituent un système complexe et qu'ils sont imbriqués dans l'appareil économique et dans les conditions de la vie sociale, on ne saurait les développer sans un souci permanent de cohérence et d'efficacité.

C'est un tel souci qui nous a guidés, aussi bien dans l'élaboration de la loi d'orientation que dans la mise au point de ce projet de budget. Pour élever notre système de transport à la hauteur des besoins, il était nécessaire de rompre avec l'ancienne façon de concevoir le détail, qui la réduisait à ses éléments strictement financiers et à court terme.

La nature et les effets du système des transports de marchandises et de personnes nécessitent que l'on prenne en compte tous les aspects de son rôle économique et social réel : la sécurité, l'impact sur l'environnement, la consommation énergétique, l'aménagement du territoire et tout ce qui touche à l'efficacité de l'appareil économique.

Cette façon de voir les choses nécessite que chaque mode de transport occupe la place que lui confèrent ses qualités propres, que la concurrence et la complémentarité entre les modes puissent jouer dans des conditions économiques et de fonctionnement plus saines, que le choix des infrastructures qui modèlent durablement le territoire et influent sur la vie des gens intègre tous les facteurs qui doivent l'être, que les transports de marchandises puissent être payés au juste prix et que tous ceux qui bénéficient des transports publics de personnes participent à leur financement.

C'est de tout cela que nous avons tenu compte pour développer les divers modes de façon cohérente, en poursuivant les objectifs que j'ai indiqués.

Les transports collectifs urbains et interurbains avaient pris du retard, alors que s'affirmait le besoin d'instaurer un véritable droit au transport par un maillage plus serré du territoire, des régions et des agglomérations, par une modernisation des moyens et par des tarifications incitatives.

Nous leur avons donc accordé une priorité. Les transports collectifs doivent, en effet, être conçus à une autre échelle dans une société moderne. Il faut leur donner une tout autre dimension, ce que permettra la mise au point des schémas de déplacements urbains et des contrats de plan que prévoit la loi d'orientation, destinés notamment à mieux articuler les transports urbains et interurbains de personnes.

Notre volonté de réaliser ce meilleur maillage de l'ensemble du territoire, notamment par les contrats de développement, est traduite dans le projet de budget puisque les crédits prévus à ce titre passent cette année de 18 à 63 millions de francs, soit une augmentation de 240 p. 100, ce qui n'est pas négligeable, on en conviendra.

L'accent mis sur l'aménagement urbain se retrouve en matière de routes avec l'accélération des programmes de rondes et de déviations permise par le fonds spécial de grands travaux. Ces réalisations conditionnent d'ailleurs largement le développement des transports collectifs en écartant des centres-villes les trafics de transit.

Je le répète, c'est là une grande priorité de l'action gouvernementale, qui justifie pleinement l'effort budgétaire proposé.

Nous proposons aussi de faire porter les efforts sur le développement du chemin de fer, objectif que justifient de nombreuses raisons, que souligne d'ailleurs ce qui se fait dans de nombreux pays voisins : nécessité d'économiser les produits

pétroliers, de mieux prendre en compte les problèmes d'environnement et de sécurité, d'améliorer l'efficacité globale de notre système de transports.

A ces raisons premières, j'ajoute le fait que la S.N.C.F. constitue le débouché normal, je dirai même le moteur naturel, d'une puissante industrie ferroviaire nationale qui constitue un atout de premier plan dans la compétition internationale.

La mise en œuvre de cette orientation est donc un des axes majeurs de la nouvelle politique des transports décidée par le Gouvernement. Elle nécessite que soient associés développement de l'entreprise, modification de ses modes de gestion et rigueur dans la gestion.

Je comprends tout à fait les préoccupations de M. Carraz en ce qui concerne la situation financière de la S.N.C.F. Je répète que les gouvernements précédents ont eu à son égard une gestion financière désastreuse. Des modes de financement totalement inadaptés ont conduit l'entreprise à un endettement tout à fait anormal.

Cette mauvaise situation financière ne traduit pas je ne sais quelle perte d'efficacité technique et économique des chemins de fer. J'ai constaté, en effet, en étudiant le dossier, que, hors charges financières, la situation de l'entreprise ne s'est pratiquement pas dégradée.

En fait, si l'Etat avait fait tout son devoir hier, on n'aurait pas à parler aujourd'hui de la gravité du déficit de la S.N.C.F.

Les orateurs de l'opposition ont, en quelque sorte, ce matin, accusé le Gouvernement de trop en faire. Certains, comme M. Bergelin, préconisent un plan de redressement et la mise en place d'un établissement souple et performant. Nous connaissons toutes ces recettes. En fait, au nom d'une prétendue rigueur financière, au nom d'une politique qui a visé à cantonner la S.N.C.F. dans des créneaux, présentés comme rentables mais limités et étroits, on n'a fait qu'aggraver les difficultés et le déficit de l'entreprise.

Je le dis clairement, il ne faut pas compter sur le Gouvernement pour revenir à une telle politique. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, elle ne pourrait qu'aggraver la situation existante.

Il faut savoir de quoi l'on parle lorsqu'on ne cesse sur tous les tons de répéter : déficit, difficultés, catastrophe !

M. Christian Bergelin. C'est la vérité ! Acceptez-la !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En fait, dans nombre de secteurs, les pouvoirs publics financent les infrastructures. Ils accordent des aides diverses à l'investissement ou au développement, et tout cela est considéré comme normal. Or, quand il s'agit d'une grande société nationale comme la S.N.C.F., ces aides aux infrastructures ne sont plus appelées de leur nom, mais qualifiées de déficit !

Il y a là un abus de mots et, je le répète, il faudrait savoir de quoi l'on parle et se décider à prendre en compte l'activité de cette entreprise nationale et ce qu'elle apporte à la nation tout entière, et donc définir ses rapports avec l'Etat et les aides qu'il lui apporte sur une base juste et claire.

Les nouvelles dispositions que nous entendons mettre au point, dont nous avons commencé à discuter, et qui seront naturellement rendues publiques, auront pour objectif de clarifier les rapports entre l'Etat et l'entreprise nationale et de leur donner un contenu nouveau, de faire en sorte que la contribution publique n'apparaisse plus comme une sorte d'aumône accordée à une entreprise en difficultés et incapable de se gérer, mais comme une incitation qui prenne en compte ce que la S.N.C.F. apporte à la vie économique, sociale et régionale de la nation, les infrastructures et les investissements qu'elle réalise, et qui favorise son dynamisme propre.

Cette orientation est la bonne. Elle vise, c'est vrai, mais c'est l'intérêt de la nation, à donner aux transports ferroviaires la place qui doit être la leur dans la vie du pays tout en répondant, mieux que précédemment, au souci de rigueur financière et de bonne utilisation des deniers de l'Etat.

Deux questions m'ont été posées en ce qui concerne les tarifs voyageurs. Il n'y a rien de caché à cet égard. Ces tarifs ont déjà augmenté de 10 p. 100 en 1982. Conformément à la règle générale, il n'y aura pas d'autre augmentation cette année.

M. Charles Fèvre. Et en 1983 ?

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En 1983, nous nous tiendrons dans les limites générales qui ont été fixées, c'est-à-dire autour de 8 p. 100.

D'autres questions touchaient aux problèmes sociaux. Il est bien évident que l'orientation positive que nous entendons donner à la S.N.C.F. ne peut aller sans que les personnels eux-mêmes bénéficient progressivement des progrès de l'entreprise, des résultats qu'elle obtient et du rôle qu'elle joue dans le pays.

S'agissant des sanctions, que deux orateurs ont évoquées, j'indique que, dans le cadre de la commission des statuts et de toutes les discussions qui sont liées à la mise en place de la réforme de la S. N. C. F., des négociations ont été engagées en vue de résoudre ce problème qui relève, lui aussi, d'un passé dépassé.

Cela me conduit à évoquer de nouveau le transport routier. Je rejette avec indignation les accusations tendant à faire croire que le Gouvernement pratiquerait je ne sais quelle discrimination à l'égard du transport routier, qu'il en ferait la cible de son action.

Personne, et surtout pas les orateurs de l'opposition, n'a le monopole de la représentation ou de la défense du transport routier. Je le dis d'autant plus tranquillement que j'ai avec les représentants de cette profession des contacts nombreux, constructifs, francs, certes, et qui n'excluent pas la confrontation des points de vue, mais qui permettent de faire avancer la discussion et de commencer à résoudre les problèmes. Plus que les déclarations, c'est l'accumulation des faits qui permet de convaincre.

La politique du Gouvernement tend tout simplement à permettre à chaque mode de transport d'obtenir la place qui correspond à ses atouts spécifiques et au dynamisme dont il fait preuve. Je m'étonne, à ce propos, que l'on s'attaque comme on le fait au projet de décret sur la réduction de la durée du travail, qui n'a d'autre objet que d'appliquer au transport routier ce qui existe dans les autres secteurs. On ne peut pas à la fois se proclamer favorable à l'amélioration de la sécurité sur nos routes et refuser les moyens d'y parvenir.

M. Pierre Forgues. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai dit et répété, je le fais encore une fois, qu'il ne s'agissait que d'un projet. Présenté conformément aux procédures en vigueur, il est maintenant normalement discuté et sera mis au point, comme je l'ai toujours affirmé, dans le respect de l'esprit de concertation, mais avec la volonté d'avancer.

Je constate que certains voudraient faire obstacle à cette politique novatrice, qu'ils voudraient maintenir pour les transports routiers des conditions de travail qui ne sont pas bonnes, qui sont même dans bien des cas inacceptables et occasionnent on sait quelles difficultés. Ils aiment peut-être le transport routier mais, reprenant la formule célèbre, j'irai jusqu'à dire qu'ils l'aiment « saignant ». Ils considèrent qu'il doit rester un accessoire qu'on doit pouvoir utiliser à sa guise et au bénéfice exclusif de ceux qui y ont recours.

Ce n'est pas la politique du Gouvernement, et je suis bien décidé à progresser dans le sens que je viens de définir et qui répond à l'intérêt du pays.

Cette volonté se traduit d'abord au niveau des routes, même si ce n'est qu'une partie du problème. Les moyens, en particulier ceux qui sont destinés à l'entretien, s'accroissent. Je n'aurai pas, là non plus, la cruauté de comparer avec ce qui existait précédemment. Cette action, déjà privilégiée en 1982, sera poursuivie, notamment en matière de renforcement des chaussées et des ouvrages d'art. Un effort particulier sera consenti en faveur des traversées urbaines, jusque-là souvent négligées.

Nous proposons aussi de faire porter l'effort sur le développement régional illustré notamment dans ce projet de budget par l'accroissement des moyens consacrés aux grands programmes d'aménagement du territoire : Bretagne, Massif central, Grand Sud-Ouest, route nationale 20 entre Limoges et Vierzon, ou aux programmes concertés avec les régions. Cette volonté de développement régional se marque aussi par des actions telles que la participation de l'Etat à l'électrification des chemins de fer bretons.

Le même souci de faire en sorte que chaque mode occupe la place qui lui revient dans notre système de transport explique la part que nous proposons de consacrer au secteur des voies navigables. Les crédits qui leur étaient consacrés avaient chuté de 8,4 p. 100 en 1980 et de 11,7 p. 100 en 1981.

En 1982, nous les avons fait progresser de 18 p. 100. Nous proposons de les faire progresser encore de 17,7 p. 100 en 1983. L'ensemble des moyens d'engagement qui leur sont consacrés seront ainsi passés de 402 millions de francs à 557 millions de francs entre 1981 et 1983, soit une progression de 40 p. 100. Un orateur a parlé à ce sujet d'attentisme.

M. Charles Fèvre. De stagnation !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai rarement vu un attentisme aussi mobile et s'il y a eu, par opposition à ce prétendu attentisme, mobilité dans le passé, les chiffres que je viens de citer montrent qu'il s'agissait malheureusement d'une mobilité en marche arrière. *(Sourires.)*

Je me réjouis d'avoir entendu indiquer à cette tribune, notamment par M. Mellick et par M. Brunhes, que les travaux de la commission Grégoire se développaient normalement et que

cette commission veillait à consulter toutes les personnes et tous les organismes concernés par la définition des choix et des priorités, en vue de l'établissement du schéma directeur des voies navigables sur la base duquel le Gouvernement prendra ses décisions, et ce en liaison avec l'établissement du IX^e Plan.

Le souci d'équilibre et d'efficacité dans l'action a conduit, outre les efforts nécessaires sur l'infrastructure, à mettre en place sans tarder un plan de crise de la batellerie qui doit permettre l'adaptation nécessaire de cette profession et la valorisation de notre patrimoine de voies navigables.

Je ne reviens pas sur les détails de ce plan que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer, mais il a l'immense mérite d'affirmer que, pour nous, la batellerie n'est pas condamnée à mort. Au contraire, nous entreprenons un effort nouveau pour qu'elle puisse occuper toute sa place, en même temps que se développe un secteur industriel adapté.

Les efforts et orientations que je viens de passer en revue concourent déjà, par eux-mêmes, à développer la sécurité. Je pense aux transports urbains et aux investissements routiers notamment. Mais l'importance de ce problème a conduit à retenir aussi un développement des moyens spécifiques mis en œuvre dans ce domaine.

En ce qui concerne la sécurité routière, l'adaptation des structures, par la création d'une direction nouvelle à l'administration centrale, et celle de la réglementation actuellement en cours, se doublent d'un renforcement des moyens. Les crédits d'engagement à ce titre, en hausse de 26,7 p. 100, permettront de corriger les défauts des infrastructures et de la signalisation ainsi que d'améliorer la formation et l'information des conducteurs.

En particulier, quarante emplois d'inspecteur seront créés pour les examens du permis de conduire — il s'agit d'un effort nouveau que chacun se doit de prendre en compte. Le service des examens fait par ailleurs l'objet d'une refonte destinée à en améliorer l'efficacité.

Par ailleurs, la création de trente-neuf emplois à l'inspection du travail des transports va dans le sens d'un meilleur respect d'une réglementation essentielle à la sécurité.

C'est avec regret que j'ai entendu M. d'Aubert s'inquiéter de la création de ces trente-neuf emplois d'inspecteur du travail. Ou l'on est favorable à la sécurité, ou on ne l'est pas, mais il faut cesser de faire des déclarations laissant croire que l'on est pour alors que, dans le même temps, on s'oppose aux décisions concrètes qui vont dans ce sens.

Pour ma part, je n'ai jamais considéré que le problème de la sécurité devait et même pouvait être résolu par le seul moyen du contrôle et de la répression. J'estime, au contraire, qu'il convient de développer une politique contractuelle — ce que je m'efforce de faire — qui conduise les personnes concernées à prendre leurs responsabilités.

La sécurité de la navigation aérienne bénéficiera, quant à elle, à la fois d'un renforcement de ses moyens humains — par la création de 108 emplois — et d'un accroissement de la capacité et de la fiabilité du système de contrôle, dont les investissements seront accrus de 20,5 p. 100.

En même temps, nous avons estimé nécessaire de prendre des mesures pour redresser la situation des services de la météorologie, dont le rôle est essentiel en matière de sécurité aérienne et de lutte contre les feux de forêts.

Le retard à rattraper est grand en ce domaine, compte tenu de l'état de délabrement dans lequel nous avons trouvé ce service : personnel insuffisant, pyramide des âges déséquilibrée, budget d'investissement progressivement divisé par deux !

C'est pourquoi des premières mesures ont été prises : 155 emplois ont été créés en 1981 et en 1982. Cet effort est poursuivi en 1983 : 32 emplois sont créés pour doter progressivement tous les départements et 80 recrutements anticipés apporteront un début de solution au problème de la pyramide des âges de ce corps.

Hors transfert à Toulouse, le chapitre consacré à la météorologie progressera en moyens d'engagements de 14,5 p. 100, soit un taux sensiblement supérieur à ceux observés dans le passé.

Enfin, le budget des transports prendra sa part du grand effort de recherche auquel le pays est appelé. Ses autorisations de programme incluses dans l'enveloppe « recherche » progresseront de 32,5 p. 100 et vingt emplois seront créés pour promouvoir la recherche dans les transports.

En outre, l'organisme national de la sécurité routière, l'Onser, dont la qualité du travail et la continuité des actions de recherche sont connues et qui permet aux pouvoirs publics d'appuyer leurs réflexions et leurs décisions sur une base scientifique, élaborée en dehors de tout cloisonnement sectoriel et à l'abri des pressions d'intérêt et des préoccupations trop immédiates, fait l'objet d'une étude que j'ai confiée, dans

le cadre d'une mission, à M. l'ingénieur général Lévy afin de consolider et de développer l'acquis qui représente cet organisme. Cette étude tend à rechercher l'adaptation nécessaire des structures de cet organisme, à préciser ses orientations et à clarifier ses relations avec les autres centres de recherche, en particulier avec l'institut de recherche des transports. Telle est la réponse que je souhaitais donner à une question qui m'avait été posée sur ce point.

Telles sont, mesdames, messieurs, les remarques que m'inspire ce projet de budget. Peut-être ai-je été un peu long, mais de nombreuses questions ont été posées et il fallait bien que j'y réponde.

Il s'agit, me semble-t-il, d'un budget sérieux, qui propose la rigueur, la croissance et le changement, en cohérence avec l'ensemble de la politique du Gouvernement. Il traduit la démarche qui caractérise la nouvelle politique de transports et la place nouvelle que le secteur des transports occupe dans la politique gouvernementale.

S'il fallait une preuve de la qualité de ce budget, qui peut difficilement être critiqué d'une manière sérieuse, je la trouverais dans le manque de conviction manifesté par les orateurs de l'opposition. Visiblement, ils ne croyaient pas à leurs arguments. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes. — Protestations sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. Christian Bergelin. C'est une provocation !

M. Charles Fèvre. Une caricature !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Dans le même ordre d'idées, je remercie M. Labbé d'avoir bien voulu indiquer qu'il fondait son refus de voter ce projet de budget sur des raisons de politique générale qui lui sont propres. Je lui suis gré de cette précision.

En ayant bien conscience que beaucoup reste à faire pour élever nos transports de marchandises et de personnes à la hauteur des besoins de notre économie et de gens, je pense que ce projet de budget traduit à la fois un souci de tenir compte des réalités et une volonté d'avancer dans la bonne direction. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. Nous en arrivons maintenant aux questions. Les groupes interviendront à tour de rôle dans l'ordre suivant : groupe du rassemblement pour la République, groupe socialistes.

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

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

Nous commençons par le groupe du rassemblement pour la République, pour vingt minutes.

La parole est à M. Pierre Bas.

M. Pierre Bas. Monsieur le ministre d'Etat, je me suis beaucoup préoccupé de la sécurité de la navigation aérienne durant les années où j'étais rapporteur du budget de la défense civile et je suis profondément inquiet des conséquences que risque d'entraîner une mesure qui a été prise récemment et qui était inattendue. Cette mesure concerne directement votre ministère, car, si une catastrophe aérienne se produit, c'est vous que l'opinion publique tiendra pour responsable.

Les problèmes de compatibilité entre civils et militaires en matière d'utilisation de l'espace aérien devenant de plus en plus épineux au cours des années soixante, afin d'éviter d'incessantes demandes d'arbitrage du Premier ministre, le Gouvernement créa en 1971 une structure chargée de régler ces contentieux, la délégation à l'espace aérien.

Le pavis de tous — journalistes, présidents directeurs généraux des compagnies nationales, ministres en charge de la défense ou des transports — cet organisme a obtenu des résultats non négligeables, malgré les réticences bien normales des uns et des autres. Tout récemment encore, dans *Le Monde* du 3 novembre, M. James Sarazin citait la délégation à l'espace aérien comme l'exemple d'une concertation active et efficace. En dix ans, la longueur des routes civiles a pu passer de 22 000 à 35 000 kilomètres et environ une centaine de tronçons nouveaux ont été créés. Il semble donc que cette structure aurait dû être confortée dans son action.

Or, bien au contraire, au titre des économies, j'ai vu que les crédits de la délégation à l'espace aérien étaient supprimés, ainsi que l'emploi de délégué. Il est, d'ailleurs, aberrant que ces crédits figurent au « bleu » des services généraux du Premier ministre alors qu'il faudrait — je le répète depuis longtemps — les rattacher au ministère principalement intéressé, c'est-à-dire le vôtre, et alors aussi qu'il y a eu renouvellement du détachement du délégué pour cinq ans par arrêté du 4 mai 1982 et affectation à la délégation d'un immeuble situé 11, rue Chardin, par arrêté du 9 juillet 1982.

Cette suppression serait donc à peu près la seule économie proposée par les services du Premier ministre, exception faite de celles qui sont dues à des départs en retraite.

On revient donc dix ans en arrière, monsieur le ministre d'Etat. Les problèmes entre civils et militaires auraient-ils disparu par enchantement ? Et vous-même, vous sentez-vous le cœur léger de savoir que désormais il va falloir, comme autrefois, en appeler régulièrement à l'arbitrage du Premier ministre, avec tout ce que cela comporte de difficultés ?

En effet, le Premier ministre d'un Etat comme la France est un homme surchargé, qui a, de toute évidence, autre chose à faire que de rendre des arbitrages entre des civils et des militaires sur les couloirs aériens — ce que faisait la délégation.

En outre, cette économie de 1 060 000 francs est bien modeste. Ne provoquera-t-elle pas des dépenses beaucoup plus élevées du fait d'une plus grande difficulté à résoudre les contentieux civilo-militaires nés de l'utilisation de l'espace aérien ?

Enfin, monsieur le ministre d'Etat, nous aimerions savoir si le collectif budgétaire de 1982 comportera une dotation budgétaire pour permettre à Air France d'acquies sa flotte de Boeing 737. M. Gilbert Gantier vous avait posé la question tout à l'heure, mais vous ne lui avez pas répondu.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, votre intervention — je regrette de devoir vous le dire — vient à contretemps, en raison d'un manque d'information, que je suis heureux de pallier.

Après un examen approfondi des missions et des moyens de la délégation à l'espace aérien, il a été finalement décidé de maintenir cette structure de concertation civile et militaire, mais sous une forme plus économique, plus efficace. Ainsi sera donc assurée une meilleure gestion de l'espace aérien au profit des différents utilisateurs.

M. Pierre Bas. Monsieur le ministre, c'est une nouvelle très importante que je suis heureux de vous entendre annoncer. Le maintien de cette délégation est, en effet, essentiel pour la sécurité de toutes les personnes qui empruntent les lignes aériennes, y compris les parlementaires.

M. le président. Monsieur Pierre Bas, vous avez pris la parole au-delà du temps prévu.

La parole est à M. Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre d'Etat, la situation économique du pays, et notamment des régions industrielles, comme le Nord-Pas-de-Calais, l'Île-de-France, la Picardie, la Haute-Normandie, exige que les entreprises disposent de moyens de transport répondant aux nécessités de la compétitivité internationale, en particulier pour les produits pondéreux.

Il est incontestable que le mode de transport le mieux adapté est la navigation fluviale, le moins coûteux, surtout en énergie, et le moins « nuisant » pour l'environnement.

Or les régions du Nord-Ouest de la France disposent sans doute de fleuves et de canaux à grand gabarit, mais ceux-ci ne sont pas reliés entre eux. C'est une situation d'autant plus paradoxale qu'il suffirait de faire sauter le goulet d'étranglement le plus préjudiciable à l'efficacité de nos infrastructures fluviales, c'est-à-dire le tronçon de cent kilomètres entre Compiègne et le canal Dunkerque-Valenciennes — tronçon dont le gabarit est encore à 350 et à 600 tonnes.

C'est pourquoi les études de la commission Grégoire mènent logiquement vers une solution qui permettrait de relier la Seine, l'Oise et le grand canal Dunkerque-Valenciennes, constituant ainsi un réseau cohérent pour le Nord-Ouest de la France et qui devrait être complété par une bifurcation vers Reims, première étape du canal à grand gabarit Seine-Est.

Ainsi est écartée la solution variante, aussi coûteuse que l'autre, qui se bornait à retailer le canal du Nord, datant d'une quinzaine d'années seulement, pour lui donner un gabarit de 1 350 tonnes, dont l'un des inconvénients majeurs aurait été d'ouvrir nos canaux aux péniches belges et hollandaises, nombreuses à ce gabarit pratiquement inutilisé en France.

Quant au canal au gabarit de 4 000 tonnes, il reprendra le tracé du vieux canal de Saint-Quentin, tracé qui a l'avantage de desservir les zones urbaines et industrialisées de la Picardie.

Dans ces conditions, j'insiste, monsieur le ministre d'Etat, pour que soient achevées d'urgence les études qui doivent vous permettre de prendre en considération officiellement le projet de canal au gabarit de 4 000 tonnes. Ainsi, vous pourrez faire progresser l'avant-projet détaillé, puis lancer l'enquête d'utilité publique et préparer les études d'impact.

Tout retard dans la procédure compromettrait gravement le progrès économique de ces régions industrielles, dont dépend l'avenir même de l'économie nationale.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Comme vous le savez, monsieur le député, les projets concernant aussi bien les liaisons fluviales Seine-Nord ou Seine-Est que d'autres liaisons — sur lesquelles, je pense, on ne tardera pas à revenir — sont actuellement examinés par la commission Grégoire dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des voies navigables.

Il est demandé à cette commission de proposer au Gouvernement, d'une part, des perspectives de développement du réseau pour le long terme et, d'autre part, un plan d'action pour le IX^e Plan.

Il est bien évident que les projets concernant Seine-Nord et Seine-Est figurent au premier rang parmi les réflexions conduites par cette commission, étant donné la qualité de ces projets et l'intérêt qu'ils présentent. Cette commission devrait pouvoir être en mesure de remettre son rapport d'ici à la fin de l'année ou au tout début de 1983.

Cette commission examinera également le problème lié au tracé de la liaison Seine-Nord. Mon intention est de faire en sorte que cette question soit rapidement réglée après la remise du rapport.

Enfin, le projet de budget de 1983 a réservé 5 millions de francs à la poursuite des études techniques du tracé qui aura finalement été retenu.

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

M. Roland Vuillaume. Monsieur le ministre d'Etat, mon intervention concerne les liaisons internationales.

Le T.G.V. Sud-Est est un succès; nous nous en réjouissons. Cependant, certaines difficultés n'ont pas encore été réglées, notamment en ce qui concerne les liaisons internationales et les arrêts aux frontières.

En ce qui concerne les liaisons internationales et, plus précisément, Paris—Berne, liaison de capitale à capitale, un accord franco-suisse de 1954 précise dans son article 5 que les deux gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures propres à développer le trafic ferroviaire entre les deux pays. Cet accord sera-t-il respecté?

La deuxième partie de ma question concerne les arrêts des T.G.V. aux frontières françaises. Il serait tout à fait regrettable que les trains à grande vitesse ne desservent pas les régions françaises frontalières, souvent enclavées, notamment celles de montagne, où la désertification s'accélère et où l'activité économique est inquiétante.

Monsieur le ministre d'Etat, pouvez-vous m'assurer que tous les T.G.V., sans exception, marqueront un arrêt à ces postes frontalières, selon le vœu unanime des élus et des responsables économiques et sociaux?

La dernière partie de ma question concerne les liaisons routières internationales. Je pense tout particulièrement à l'axe Italie—France par la Suisse, qui doit rejoindre l'autoroute A 36.

Les travaux actuellement réalisés du côté suisse seront terminés en 1986 et le trafic sera triplé. Nous allons vers un goulet d'étranglement préjudiciable à l'activité économique de notre région.

Votre budget d'investissement routier diminue de 16 p. 100, ce qui est très inquiétant.

Pensez-vous, monsieur le ministre d'Etat, prendre les mesures nécessaires pour raccorder à l'autoroute A 36 l'autoroute en provenance d'Italie et de Suisse?

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bonne question!

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, le problème de l'amélioration et du développement des liaisons internationales, notamment ferroviaires, retient tout spécialement mon attention.

Lors de récentes réunions, le conseil de ministres de la Communauté européenne a adopté un document d'orientation important et nouveau préconisant différentes solutions visant à l'amélioration de ces relations ferroviaires. Et lors de la prochaine réunion, la Commission de Bruxelles, dégageant les prolongements de ce document, doit nous proposer des actions concrètes concernant les tarifs à appliquer de bout en bout, l'allègement des formalités aux frontières et l'amélioration des infrastructures. Des actions communes pourront être conduites si l'on parvient à lever les difficultés qui subsistent encore.

En ce qui concerne le T. G. V., il met désormais Genève à quatre heures de Paris. J'ai eu le plaisir d'inaugurer cette liaison. La S. N. C. F. prévoit de desservir prochainement Lausanne. A partir de ces deux villes, ainsi qu'à partir de Frasné, dans le haut Doubs, de bonnes correspondances seront mises en place avec d'autres villes de Suisse, comme Berne. Ainsi l'accord franco-suisse de mai 1954 verra-t-il une application significative.

S'agissant des arrêts des T. G. V., je vous ferai observer que l'objectif visé par cette technique est de réduire le temps de trajet des usagers, afin d'améliorer la qualité du service du chemin de fer et, par là, d'accroître son trafic. Or un

train ne peut assurer de liaison rapide s'il s'arrête à toutes les gares. Il faut trouver un compromis entre le nécessaire désenclavement des villes situées dans les zones frontalières et des temps de parcours compétitifs. Seules une étude approfondie du trafic et une concertation entre les élus responsables et la S. N. C. F. permettront de trouver des solutions acceptables par les uns et par les autres.

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

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le ministre d'Etat, vous venez de parler du problème des voies navigables et je vous en suis évidemment reconnaissant. Mais en évoquant de nouveau les travaux de la commission Grégoire, vous n'avez pas répondu à notre attente en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône. D'ailleurs, les documents budgétaires que j'ai entre les mains ne prévoient rien pour la poursuite de la réalisation de cette liaison.

C'est une lacune grave. En effet, la réalisation de ce projet permettrait, certes, de créer des emplois mais elle permettrait surtout à la France de mieux se placer pour les pondéreux dans la concurrence internationale.

De plus, ce mode de transport est non polluant : des crédits du fonds spécial grands travaux devraient donc être immédiatement affectés à la poursuite de cette réalisation, notamment de sa partie nord, vers l'Alsace. Je m'étonne que votre budget soit muet sur ce point.

La commission Grégoire serait bien avisée d'entendre les présidents des conseils régionaux concernés par cette liaison. Je ne sache pas que M. Grégoire ait pris cette initiative. Il serait donc bon, monsieur le ministre d'Etat, que vous l'invitez à prendre le pouls de l'opinion publique : vous seriez certainement surpris devant le soutien quasiment unanime dont jouit ce projet. Cette grande voie intéresse en effet la France mais elle a également une importance internationale.

Au demeurant, pourquoi n'avez-vous pas encore pris le décret d'extension et de renouvellement du conseil d'administration de la compagnie nationale du Rhône, conformément aux dispositions de la loi de janvier 1980, laquelle, je me permets de vous le rappeler, a été adoptée quasiment à l'unanimité par l'Assemblée?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. J'ai eu l'occasion, lors du dernier débat budgétaire, de souligner l'intérêt qui s'attache aux différents projets de développement de notre réseau de voies navigables, en particulier à ce fameux projet de liaison Rhin-Rhône.

Etant donné l'importance des enjeux, il est évident, je le répète, qu'on ne peut résoudre ces problèmes, effectuer des choix, et définir des priorités et une programmation, sans une étude sérieuse et approfondie, seule à même de permettre des décisions fondées et inscrites, comme cela est normal, dans la planification.

Cette démarche sérieuse et cohérente ne se limite pas à adopter une décision de principe, voire à prendre un décret, sans qu'il y ait à la clef de décision de financement. Il ne faut pas se contenter de proclamations, mais mettre en place des moyens d'action concrets.

C'est dans cet esprit que nous avons institué la commission Grégoire. Elle remettra ses conclusions en temps utile afin que le Gouvernement puisse décider en liaison avec l'élaboration du IX^e Plan.

Il est bien évident que je ne veux pas préjuger les conclusions de cette commission en précisant d'ores et déjà, *ex cathedra*, ce qui doit être fait et ce qui ne doit pas l'être. C'est alors que l'on m'accuserait de ne pas respecter les règles d'une concertation sérieuse! Or j'ai le souci de respecter ces règles. On m'a rapporté que la commission travaillait dans un excellent esprit et désirait consulter toutes les collectivités, associations et personnalités intéressées.

Je suis donc un peu surpris par votre remarque, monsieur le député, mais je ne manquerai pas d'en faire part à M. Grégoire. Je suis persuadé que celui-ci souhaite s'entretenir avec tous ceux qui ont quelque chose à dire afin d'aboutir à des décisions qui soient fondées.

Cela étant, le Gouvernement ne reste pas inactif.

J'ai lu une note, dont je ne vais pas vous infliger la lecture, qui prouve que les travaux sont engagés et progressent sur l'ensemble de la liaison Rhin—Rhône. C'est le cas pour la liaison Rhône—Fos et Bouc, où les travaux sont bien avancés. C'est également le cas pour les travaux d'aménagement du Rhône, qui sont achevés depuis la mise en service de la chute de Vaugris. Je rappelle aussi que le projet de budget de 1983 prévoit le financement d'une dérivation dans la plaine de l'Ain afin de contourner l'obstacle d'importance que constitue le pont de Mâcon.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sera lancée dans les tout prochains mois. Cinq millions de francs sont prévus pour l'acquisition des terrains. Les travaux pourraient ainsi débuter en 1984. Un crédit de 16 millions de francs a été réservé dans le budget de 1983 afin de permettre à la compagnie nationale du Rhône de poursuivre les études et de procéder à des acquisitions foncières. Vous voyez donc que nous ne restons pas immobiles, sans pour autant préjuger les décisions qui seront prises.

Le Gouvernement a par ailleurs décidé de revoir le décret concernant la mise en place du conseil d'administration, afin d'assurer une meilleure correspondance avec les dispositions qui vous seront soumises en matière de démocratisation du secteur public. Nous avons renouvelé le mandat de certains membres du conseil selon l'ancienne formule, afin de ne pas entraver le fonctionnement de la compagnie nationale du Rhône. Nous souhaitons mettre en place, dans les meilleurs délais, le nouveau conseil d'administration, qui accordera une large place aux régions.

M. le président. Nous arrivons aux questions du groupe socialiste, pour trente minutes.

La parole est à M. Forgues.

M. Pierre Forgues. La situation de l'aviation légère, qui se dégrade de manière catastrophique d'année en année, a fait l'objet d'une mission d'étude confiée à M. le sénateur Parmantier.

Je voudrais savoir à quelle date les conclusions de cette commission seront déposées, puis rendues publiques, et à quelle date le Gouvernement tirera les enseignements de cette mission et indiquera les axes de relance de l'activité de l'aviation légère, qui va du vol-à-voile au bimoteur d'affaires.

Le budget de l'aviation légère concerne de très nombreux constructeurs privés et des filiales de sociétés nationales, comme la Socata à Tarbes. Dans un marché en baisse notable, quelles sont vos intentions? Quels seront les critères de choix pour le soutien de telle ou telle entreprise?

La Socata peut-elle, compte tenu de son niveau d'exportation, de son appartenance à un groupe nationalisé, de son adhésion à la politique du Gouvernement en matière d'emploi — un contrat de solidarité a d'ores et déjà été signé — espérer voir sa place confortée par les mesures que vous allez prendre, au cours de l'exercice budgétaire 1983, en faveur de la construction aéronautique légère?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, voilà de nouveau un domaine où l'on mesure l'imprévoyance, pour ne pas dire la carence, de nos prédécesseurs et des responsables chargés de ce secteur. Dans le passé, l'orientation prise a abouti à rendre de plus en plus complexes, lourds et onéreux les outils mis à la disposition de l'aviation légère. Les coûts d'utilisation ont donc considérablement augmenté mais certains ont cru qu'on pourrait continuer indéfiniment comme cela.

Ensuite, la fameuse crise, que certains n'ont pas vu venir alors que nous en avons parlé en temps utile, s'est affirmée et développée. D'une discussion récente avec une personne particulièrement concernée par ces problèmes, je retire l'impression qu'on a laissé filer les années sans aider les constructeurs et les responsables à prendre des initiatives et à s'adapter aux conditions nouvelles afin de pouvoir répondre à la demande et de proposer des appareils et des formules accessibles à un public — en particulier les jeunes — qui, j'en suis persuadé, s'intéresse à l'aviation légère comme à la voile.

Mais on a attendu et on n'a pas fait ce qu'il fallait, si bien qu'en arrivant aux affaires, comme on dit, nous nous sommes retrouvés avec un dossier de plus sur les bras. C'est dans ces conditions que nous avons confié à M. le sénateur Parmantier une mission de réflexion. Il vient tout juste de remettre son rapport. Vous pouvez compter sur la célérité du Gouvernement pour en tirer, dans les prochains mois, les conclusions et pour mettre en œuvre les orientations qu'il aura retenues.

J'indique d'ores et déjà qu'une première recommandation a reçu une application concrète: un appel d'offres pour un planeur-école biplace français a été lancé par la fédération française de vol à voile, avec le soutien de l'Etat, qui aidera au financement de son développement. Il est en effet essentiel de disposer d'appareils nouveaux correspondant aux besoins.

La crise mondiale de l'aviation légère nous impose, si nous voulons garder à la France sa deuxième place mondiale, de concentrer notre potentiel industriel et commercial et d'éviter la dispersion des efforts. C'est la raison pour laquelle nous nous appuyons tout particulièrement sur la Socata, filiale du groupe Aérospatiale, qui est bien placée pour mener une

action commerciale sur les marchés extérieurs, ce qui n'exclut d'ailleurs pas que cette société passe des accords avec d'autres entreprises, notamment des P. M. E., en particulier avec l'entreprise Robin, dont on connaît la qualification et l'expérience dans ce domaine.

J'ai d'ailleurs pu constater le renom de la Socata lors de mon récent voyage en Algérie. Celle-ci propose ses *Trinidad*, *Tampico* et *Tobago* — noms évocateurs — pour équiper la nouvelle école nationale de l'aviation civile algérienne.

L'aide financière de l'Etat à la Socata pour le développement de sa gamme d'avions sera poursuivie, avec le T. B. 20 à train rentrant et l'expérimentation de l'utilisation du gaz de pétrole liquéfié, qui pourrait représenter une solution.

Plus généralement, l'effort de l'Etat s'appliquera au développement des appareils compétitifs et économiques, dans le cadre de l'accord de complémentarité que je viens d'évoquer et qui a été signé le 2 novembre 1981 entre la Socata et l'entreprise Robin.

Loin de négliger ce secteur, sous prétexte qu'il aurait un impact moindre que le programme Airbus ou certains secteurs fondamentaux de l'aéronautique, le Gouvernement, tenant compte de la grande tradition française de la pratique du vol à voile, entend aider ce secteur à repartir, car il est tombé bien bas, et à tenir sa place aussi bien en ce qui concerne la satisfaction des besoins nationaux que dans la compétition internationale.

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

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le ministre d'Etat, les relations transpyrénéennes ne sont correctement assurées qu'aux deux extrémités de la chaîne des Pyrénées, sur la côte méditerranéenne et sur la côte atlantique.

Toutes les autres routes, qui devraient avoir une vocation internationale, n'en possèdent pas les caractéristiques et ne peuvent faire face au trafic.

Ainsi, la route nationale n° 20, qui relie Toulouse à Barcelone par la vallée de l'Ariège, ne possède que deux voies sur toute sa longueur, ce qui rend la circulation extrêmement difficile, notamment entre Toulouse et Foix, où elle est très intense. De plus, elle doit franchir le col de Puymorens à 2 000 mètres, ce qui rend son accès impraticable aux poids lourds.

La cadence des travaux qui se réalisent sur cette route, en Ariège, laisse prévoir qu'elle ne sera correctement aménagée que d'ici à une trentaine d'années, ce qui implique que, dans quelques décennies, le retard dans le domaine des communications se sera encore accru pour l'Ariège et la région Midi-Pyrénées.

De son côté, l'Espagne a entrepris depuis deux ans de gigantesques travaux entre Puigcerda et Barcelone, pour aménager l'axe de la vallée du Llobregat et percer le tunnel de la Sierra del Cadi, ce qui réduira considérablement la distance Toulouse-Barcelone par rapport à l'autoroute côtière.

La fin de ces travaux, prévue pour 1984, devrait encore accroître le trafic sur la R. N. 20.

Monsieur le ministre d'Etat, compte tenu de tous ces éléments, je voudrais savoir si vous envisagez d'augmenter la cadence des travaux prévus sur la route nationale n° 20, notamment en Ariège, afin qu'elle réponde très rapidement aux caractéristiques internationales et si, compte tenu des travaux entrepris du côté espagnol, le percement du tunnel routier sous le Puymorens peut être envisagé prochainement.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, deux grandes voies autoroutières relient la France à l'Espagne, l'une sur la côte basque, l'autre sur le littoral méditerranéen. L'effort de l'Etat porte désormais sur la modernisation des routes nationales.

C'est ainsi que des actions concertées avec les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ont été entreprises pour l'aménagement des liaisons Pau-Somport et Tarbes-Angelès-Garost. Des négociations sont également en cours avec le Languedoc-Roussillon pour l'accélération de la modernisation des liaisons Pyrénées-Bourg-Madame et Perpignan-Port-Vendres.

L'aménagement de la R. N. 20 sur la portion reliant Toulouse à l'Andorre et à l'Espagne sera poursuivi. La déviation de Pamiers étant en service, nous mettons au point le financement, en 1983, des premiers travaux de la déviation de Varilhès et achevons le financement de la mise hors avalanche entre Porta et Porte au sud de Puymorens.

Je pense que nous trouverons des solutions à ces deux problèmes et que nous pourrions passer à la réalisation en 1983.

Pour ce qui est du projet du tunnel de Puymorens et de l'accès à l'Andorre — dont on parle depuis longtemps — une étude sera menée en vue d'examiner les solutions techniques et financières. Ce tunnel pourrait en effet permettre une liaison

moderne et plus directe entre les deux capitales régionales que sont Toulouse et Barcelone.

J'étais à Toulouse lors de la visite du Président de la République et j'ai naturellement entendu les déclarations qui y ont été faites à cet égard. C'est évidemment dans cet esprit que nous allons travailler.

Je pense qu'il serait utile, dans le même temps, de voir quelles initiatives pourraient être prises, dans les perspectives qui sont celles de notre politique, pour améliorer les liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne et reprendre certains travaux. Comme l'on sait, il y a des choses à faire sur certains itinéraires.

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

M. Jean Proveux. Monsieur le ministre d'Etat, la réalisation de boulevards périphériques dans les grandes agglomérations fait partie de notre politique routière.

Cette réalisation engageant fortement l'Etat, qui la financera à hauteur de 55 p. 100 ? Je vous pose, monsieur le ministre, trois questions.

Acceptez-vous de financer une telle réalisation si les collectivités locales ne s'engagent pas parallèlement à développer largement les transports collectifs et à faciliter le déplacement des piétons et des cyclistes ?

Accepterez-vous la localisation de telles infrastructures dans un milieu densément urbanisé, avec pour conséquence des nuisances sonores et une pollution de l'air, malheureusement réservées le plus souvent aux quartiers accueillant la population socialement défavorisée ?

Enfin, inviterez-vous les communes des agglomérations concernées par un boulevard périphérique à créer une structure destinée, en particulier, à financer le reliquat laissé à la charge des collectivités locales, afin d'éviter des choix financièrement insupportables par ces mêmes collectivités ?

Elu de l'agglomération tourangelle, vous comprendrez pourquoi je vous ai posé ces trois questions.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, en matière de routes, l'une des priorités de la politique que nous avons définie est d'accélérer les réalisations de contournement des villes, de rocades, de déviations et de périphériques afin de résorber les retards importants qui ont été pris dans ce domaine. Au demeurant, une telle orientation est tout à fait cohérente avec le développement des transports publics, avec l'aménagement plus rationnel de l'espace urbain et l'amélioration de la qualité de la vie dans les agglomérations.

Je me suis rendu à Tours récemment et j'ai pu constater que cette agglomération, traversée par les axes importants que sont l'autoroute A. 10, la nationale 10 et plusieurs autres routes, doit être impérativement pourvue, à terme, ce que personne ne conteste, d'une rocade complète permettant de dévier le trafic de transit du cœur de la ville et d'améliorer les liaisons internes dans l'ensemble urbain.

Toutefois, ces perspectives n'ont de chance de permettre une amélioration substantielle des conditions de transport dans l'agglomération que si une action de développement des transports collectifs est menée parallèlement, dans le cadre d'un système complémentaire harmonieux. Je partage votre opinion sur ce projet. Ainsi la participation financière de l'Etat, fixée traditionnellement à 55 p. 100, trouve-t-elle un sens en termes de valorisation des deniers publics et de rentabilité économique et sociale.

De plus, la réalisation d'une telle infrastructure ne doit pas conduire à transférer les nuisances, sauf à pratiquer la politique du sapeur Camember, mais, au contraire, à les diminuer globalement.

Ainsi, le tronçon de cette rocade qui est compris entre la nationale 138 et la nationale 150 et qui suscite de vives oppositions devra absolument faire l'objet, le moment venu, d'un examen attentif, pour que toutes les mesures nécessaires à une bonne insertion dans l'environnement soient prises.

La réalisation de cette rocade sera bien entendu facilitée si le partenaire de l'Etat est un syndicat intercommunal, associatif ou non le département, constitué pour les concertations souhaitables en ce qui concerne la détermination des priorités accordées à chacune des sections.

Vous savez que, de ce point de vue, je me suis fixé pour règle de demander aux collectivités de définir d'abord leurs choix et de se mettre d'accord, de telle sorte que nous n'ayons pas à le faire à partir des bureaux ministériels. La concertation devant viser également la mise au point détaillée du projet. Les modalités de prise en charge de la part revenant habituellement aux collectivités locales en seront d'ailleurs facilitées.

J'ajoute que la mise hors péage de l'échangeur de Saint-Avertin est conçue dans mon esprit comme une première étape de la mise en œuvre de ces principes en valorisant une infra-

structure existante et en offrant un nouveau pont hors péage en ville.

Ces perspectives de poursuite progressive de la mise hors péage de la déviation de Tours sont en grande partie conditionnées par le devenir de Cofiroute, société privée d'autoroutes dont la situation financière actuelle est saine, ce qui fait que nous ne posons pas, dans l'immédiat et, tout cas, le problème de la maîtrise publique de cette société.

Je confirme toutefois la mise en service gratuite, le moment venu, de l'échangeur de Sainte-Radegonde-en-Touraine.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour dire à la représentation nationale que je me félicite de l'accord qui est intervenu concernant la réalisation de protections sur le boulevard périphérique parisien. Comme on le sait, nous nous heurtons à une situation bloquée du fait que le périphérique est, strictement parlant, une voie communale, doctrine que les gouvernements précédents ont toujours prise à leur compte, si bien que l'Etat a toujours refusé de faire quoi que ce soit pour la protection des riverains.

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial. C'est vrai !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Voilà que les choses ont changé, un nouveau gouvernement ayant été mis en place.

Soucieux de prendre en compte les graves nuisances subies par les riverains, nous avons décidé, bien que rien ne nous y obligeait, en accord avec le ministre de l'environnement, de prendre à notre charge une part des travaux nécessaires à l'édification de murs et d'écrans de protection partout où cela s'impose.

Cela supposait une concertation entre les différents partenaires concernés, qu'il s'agisse de la ville de Paris, des communes environnantes, de la région ou des départements. J'étais un peu inquiet, craignant qu'on ne se heurte à des difficultés. Je me réjouis aujourd'hui de constater que la discussion a eu lieu et qu'elle a pu aboutir à un accord.

Une première tranche de travaux est définie pour 1983, à hauteur de 50 millions de francs, et touchera différents points de ce périphérique qui concerne aussi bien les Parisiens que la population de plusieurs communes de banlieue. Cette nouvelle sera, à n'en pas douter, très favorablement accueillie par les dizaines, et peut-être même les centaines de milliers de personnes qui habitent autour de cette voie extraordinairement embouteillée, bruyante et polluante.

M. le président. La parole est à M. René Souchon.

M. René Souchon. Monsieur le ministre d'Etat, l'avion est bien souvent le seul véritable moyen de désenclavement économique, notamment dans les régions au relief difficile, ce qui n'exclut pas la nécessité de faire des routes et de moderniser les infrastructures du chemin de fer, particulièrement dans le Massif central et notamment dans le Cantal.

Les villes moyennes, comme celle d'Aurillac, dont je suis maire, qui veulent préserver leurs chances de développement économique, étant donné l'état du réseau routier et la lenteur du chemin de fer, sont contraintes de soutenir une ligne aérienne sur Paris.

Pour l'exploitation de ces lignes, il n'y a plus guère qu'un interlocuteur : T. A. T. Or cette compagnie n'a pas le plus grand respect des collectivités locales, qui combent, pourtant, le déficit d'exploitation des lignes. Changements d'horaires, avions déroutés, avions en panne sont une pratique courante de cette compagnie, dont la ville d'Aurillac n'est pas la seule à se plaindre. Si j'en crois le nombreux courrier que je reçois, l'association des « mécontents de T. A. T. » ne devrait pas tarder à naître !

Je voudrais savoir, monsieur le ministre d'Etat, quelles mesures vous comptez prendre pour que T. A. T. réponde mieux à ses missions et surtout comment, à l'avenir, vous envisagez la desserte des villes moyennes.

Celles-ci sont actuellement contraintes d'utiliser des avions périmés, comme le Nord-Atlas 262 ou le Beach-Craft 99 car il n'existe pas sur le marché européen d'avions récents de faible capacité.

Si l'A. T. R. 42 peut apporter la solution, cet avion sera, par son prix, hors de portée des compagnies de troisième niveau. Si celles-ci parviennent à l'acheter, les répercussions de cet investissement sur le déficit d'exploitation des lignes — déficit comblé par les collectivités — seront trop élevées pour que les communes ou les syndicats de communes puissent l'assumer.

Est-ce qu'à terme, monsieur le ministre d'Etat, les villes moyennes devront renoncer à l'avion, ou continuer à exploiter des appareils d'un autre âge ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, l'avion est effectivement et doit rester un moyen efficace de désenclavement puisqu'il ne nécessite que peu d'infrastruc-

tures au sol et réduit de façon presque uniforme à l'échelle de la France les temps de parcours.

Toutefois, au cours des années récentes, le coût de ce mode de transport s'est accru de façon sensible pour les lignes à faible trafic qui n'ont pas bénéficié de matériels nouveaux, très performants, permettant une politique commerciale active, comme l'Airbus.

La qualité du service rendu par les transporteurs aériens régionaux, quand ils existent encore, je veux dire quand ils n'ont pas sombré, s'en est fortement ressentie ; elle s'est même parfois anormalement dégradée.

Il est vrai que l'A. T. R. 42 peut représenter une chance certaine de développement et de stabilisation pour le transport aérien régional, en réduisant de façon très sensible les coûts d'exploitation, et cela avec un très bon confort. C'est un avion moderne et techniquement très évolué, mais son prix pose effectivement un problème de financement.

Diverses solutions peuvent être trouvées, par exemple une aide des organismes gestionnaires, chambres de commerce, collectivités publiques ou une association du transporteur concerné avec Air Inter qui permettrait de conforter la crédibilité de ce transport régional et du transporteur lui-même et de faciliter l'obtention des prêts nécessaires.

Vous avez évoqué le problème que pose la compagnie T. A. T., pour ne pas la nommer. Il n'est pas facile à résoudre car il est double : il s'agit à la fois de satisfaire le besoin de relations entre certaines régions et certaines localités comme la vôtre, et d'équilibrer financièrement, de rentabiliser, en tout cas à un certain niveau, ces trafics.

Il faut donc trouver une solution. Une étude a été réalisée par deux ingénieurs qualifiés, M. Funnel et M. Villiers, et nous travaillons sur leurs conclusions. Bien que nous n'ayons pas encore de religion à cet égard, des expériences sont déjà entreprises. Vous connaissez peut-être l'accord qui a été réalisé entre Air Inter et la compagnie régionale Brit'air, accord qui allie la souplesse d'une petite compagnie régionale face aux besoins de la région concernée, la Bretagne en l'occurrence, et l'efficacité, les garanties, la solidité que peut représenter une compagnie comme Air Inter. Je n'en fais pas un exemple, ni un modèle, c'est simplement une solution possible. Il est bien évident qu'il convient de rechercher une meilleure complémentarité entre Air Inter et les différents compagnies régionales, dont l'existence présente des avantages. Ainsi, par des moyens diversifiés, et sur une base financière stable et durable, ces liaisons pourront-elles continuer d'être assurées.

Il s'agit, bien entendu, de satisfaire des besoins réels, et non d'établir des dessertes tous les trente kilomètres. Mais s'il y a eu un peu d'exagération dans ce domaine, ce n'est nullement le cas pour votre département et pour votre ville.

C'est dans cet esprit que devra être envisagée l'utilisation de matériels performants, comme l'A. T. R. 42, qui sont, en effet, indispensables si l'on veut inciter les gens à prendre l'avion.

M. le président. Il serait souhaitable d'en finir avec l'examen du budget des transports d'ici à dix-neuf heures.

Nous en revenons aux questions du groupe R. P. R., pour vingt minutes.

La parole est à M. Chasseguet.

M. Gérard Chasseguet. Monsieur le ministre d'Etat, permettez-moi d'aborder deux problèmes qui affectent gravement la circulation routière dans le département de la Sarthe.

Il s'agit d'abord de l'autoroute Le Mans-Angers dont la réalisation, conjuguée à celle du T. G. V. Atlantique, assurerait enfin de manière cohérente le désenclavement de l'Ouest.

Sachant que cette autoroute a été déclarée d'utilité publique le 4 mars 1980, que les études techniques préalables sont terminées, que le remembrement des terrains nécessaires à sa construction s'achèvera dans un an environ et que deux années de travaux sont à prévoir, il est maintenant urgent que l'Etat désigne un concessionnaire.

Quand pouvons-nous espérer être fixés sur ce point ?

Je souhaite ensuite vous interroger sur l'avenir du projet de doublement de la R. N. 138 du Mans à Alençon. Il y a sur cette route un trafic journalier de 10 000 véhicules, dont 20 p. 100 de poids lourds.

Malheureusement le nombre des accidents mortels croît sans cesse !

Le 29 janvier 1980, la décision a été prise de conférer à ce projet le statut de voie express à caractéristique autoroutière, c'est-à-dire de mettre la route à deux fois deux voies.

Mais, parmi les différents aménagements nécessaires, déviation de Saint-Saturnin-La-Bazoge, crénau de dépassement entre La Bazoge et Saint-Jean-d'Assé, déviation de Saint-Marceau-Beaumont-Juillé-Piacé, la priorité doit être donnée à l'opération de déviation de Saint-Marceau dont l'avant-projet vient d'être envoyé à la direction des routes. On sait déjà que l'en-

quête préalable d'utilité publique recueillera un consensus local unanime.

Les crédits destinés au financement de ce projet, notamment à la déviation de Saint-Marceau, seront-ils dégagés dès 1983 ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, la réalisation de l'autoroute A 11 Le Mans—Angers figure en effet parmi nos objectifs et les procédures préalables progressent très normalement.

Ainsi, l'Etat s'est engagé à financer dès 1983 les remembrements nécessaires. Il a fallu qu'un accord intervienne localement sur le tracé. Deux modifications ont été demandées, exigeant la mise en œuvre de certaines procédures. C'est maintenant chose faite.

De même, lors d'une récente réunion du F. D. E. S., les autorisations ont été ouvertes pour les dépenses à consentir en 1983. Elles atteignent 38 millions de francs. Il s'agit de financer des opérations de remembrement, des études, des acquisitions de terrains ou des dégagements d'emprise.

Dans ces conditions, nous serons certainement en mesure de désigner un concessionnaire dans les prochains mois.

Toutes les dispositions seront prises pour engager les travaux en 1984 en fonction, naturellement, car je ne préjuge rien, des choix qui seront opérés dans le cadre de l'élaboration du IX^e Plan, plus spécialement de la programmation des autoroutes et des voies rapides.

Pour ce qui est de l'axe Calais—Bayonne dont vous avez parlé, l'aménagement de la R. N. 138 fait l'objet d'un effort soutenu de la part de l'Etat, notamment en ce qui concerne le contournement est et sud de la ville du Mans. Ainsi la déviation sud-est du Mans a été entièrement financée et la déviation d'Arnage, qui constitue la dernière tranche de cette déviation, est en cours de travaux.

L'Etat participe, à raison de 20 p. 100, au financement — dont le terme est envisagé en 1983 — de cette dernière opération réalisée sous maîtrise d'ouvrage locale. Pour ce qui est des travaux au nord du Mans, 500 000 francs de crédits d'Etat ont été inscrits en 1982 au profit des études de la déviation de Piacé—Juillet—Beaumont—Saint-Marceau.

D'après tous ces éléments, il est tout à fait possible d'envisager, lors de l'élaboration du programme d'investissement de 1983, qui n'a pas encore été mis au point, un passage à la réalisation des travaux. En tout cas, toutes les procédures sont en place pour progresser de cette façon.

M. Chasseguet. Au moins, vous n'êtes pas contrariant.

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

M. Daniel Goulet. Monsieur le ministre d'Etat, j'ai écouté avec toute l'attention que vous imaginez vos propos sur les plans routiers pour la Bretagne, l'Auvergne et le Sud-Ouest : mais vous n'avez pas parlé de la Basse-Normandie.

Cette région est géographiquement placée à l'écart des grands axes nationaux de communication. Cet enclavement compromet gravement son développement économique et social.

Pour remédier à cette situation défavorable, le conseil régional, s'inspirant du vieil adage : « Aide-toi, l'Etat t'aidera », a retenu pour les communications deux actions prioritaires.

D'abord, la région a consenti une dotation de trente millions de francs en faveur de la S. N. C. F. pour contribuer au maintien et à l'aménagement de la desserte Paris—Argentan—Granville. Ensuite, elle a consacré des sommes appréciables pour les travaux d'aménagement de la R. N. 13 Caen—Cherbourg : à ce jour, environ 40 millions de francs.

De surcroît, le conseil régional a facilité l'installation d'une centrale nucléaire sur le site de Flamanville et d'une usine de retraitement nucléaire à la Hague, considérant ces deux installations comme des atouts économiques exceptionnels.

En contrepartie, la région pouvait espérer que l'Etat, d'une part, et les deux établissements concernés, E. D. F. et Cogema d'autre part, contribueraient aux équipements routiers utilisés. Or si l'Etat a consenti une participation notable, il n'en est rien de ces deux établissements. La région pouvait-elle espérer au moins que E. D. F. favoriserait l'électrification de la ligne S. N. C. F. proche Paris—Caen—Cherbourg placée à proximité, équipement demandé par les élus depuis longtemps ? Non ! En fait, E. D. F.—Flamanville participerait en priorité aux équipements d'électrification du T. G. V.—Bretagne, mais sans doute pas au projet d'électrification de la ligne Paris—Caen—Cherbourg.

Monsieur le ministre d'Etat, est-il normal, selon vous, que la région contribue financièrement à des équipements dont le coût dépasse largement ses ressources ? Les établissements intéressés ne doivent-ils pas participer sous une forme ou sous une autre ? Quel rôle d'intervention, éventuellement de conciliation, votre ministère entend-il jouer dans cette affaire où les partenaires ne paraissent pas animés par les mêmes intérêts et ne disposent pas des mêmes moyens ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, je n'ai effectivement pas parlé de la Basse-Normandie qui n'est d'ailleurs pas la seule région dont j'ai omis de citer le nom ! Mais je suis sensible à son charme et je connais ses problèmes, d'autant que des amis personnels ne manquent jamais de me les rappeler.

Vous avez parlé du T.G.V. Atlantique. Pour le tracé de la ligne les diverses variantes concevables tiennent compte de l'objectif prioritaire qui consiste à améliorer les dessertes de la Bretagne et du Sud-Ouest, puisque telle est la vocation de ce T.G.V.

Bien entendu il sera conçu aussi comme un moyen d'améliorer les dessertes des villes environnantes. Dans ce cadre, à partir de la desserte du Mans, des correspondances devraient favoriser très sensiblement la desserte d'Alençon, si tout cela est mis en place, bien sûr, car je ne veux pas préjuger les décisions.

Mais, à l'évidence, la réalisation de lignes nouvelles du T.G.V. ne peut pas signifier un abandon ou un recul des efforts de la S.N.C.F. et, plus généralement, de la collectivité nationale pour continuer à améliorer les liaisons classiques, notamment les liaisons régionales. Le T.G.V. ne doit pas être une étoile filante dans un désert ferroviaire.

J'ai déjà utilisé cette image. Il serait de mauvaise politique de privilégier cette liaison rapide et ultra-moderne entre Paris et les capitales régionales, au point d'abandonner, ou d'oublier, les améliorations du réseau ferroviaire indispensables dans les autres régions, pour favoriser le développement du trafic et le développement économique tout court.

Tel est l'esprit dans lequel nous œuvrons. Cela suppose que nous trouvions les moyens de poursuivre l'effort engagé d'électrification des lignes ferroviaires qui ne bénéficient pas encore de cette modernisation.

Bien des choses ont déjà été faites, mais malheureusement nombre de projets attendent d'être réalisés : Lyon—Tours ou Paris—Clermont. Nous avons parlé aussi de la Bretagne. Je n'oublie pas non plus la ligne Paris—Caen—Cherbourg. La S.N.C.F. établit un ordre de priorités. Tout cela doit être examiné attentivement. Dans la détermination des priorités, la qualité de la desserte existante est prise en considération. Or la desserte Paris—Caen—Cherbourg est assurée par un turboltrain. Sa qualité est telle que certaines dessertes moins bonnes mériteraient peut-être de recevoir la priorité.

Toutefois la localisation des centrales productrices d'électricité doit entrer en ligne de compte dans les choix. Ainsi, il est nécessaire de bien desservir le centre de Cherbourg, à cause des installations proches, notamment les installations nucléaires.

Telles sont les données. Je ne suis pas en mesure de vous fournir davantage de précisions maintenant. Mais, en fonction de ces données, les pièces du dossier doivent continuer d'être examinées. En tout cas, il n'est pas question, je vous l'assure, contrairement à aussi à une orientation antérieure, de cantonner l'effort d'investissement et de modernisation sur un seul créneau. Nous devons nous attacher plutôt à répondre, évidemment dans la limite des moyens financiers qui pourront être dégagés, aux besoins de toutes les régions.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, vous n'aurez pas de budget avant dix-neuf heures, si vous n'accélérez pas le rythme !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Soit. (Sourires.)

M. le président. Nous avons plaisir à vous voir et à vous entendre, mais, dans vingt-cinq minutes, nous devons lever la séance pour la conférence des présidents.

La parole est à M. Vuillaume.

M. Roland Vuillaume. Monsieur le ministre d'Etat, nous avons appris qu'un accord venait d'être conclu entre la France et l'Algérie sur la coopération dans le secteur des transports entre les deux pays.

Nous approuvons le principe de cette collaboration mais, eu égard aux renseignements qui nous ont été communiqués, trois questions peuvent se poser.

Quelles sont les dispositions financières du contrat ?

Quel montant atteindront les crédits français ?

Enfin, et surtout, quelles garanties, nos entreprises ont-elles obtenues, pour réaliser une large part des grands travaux envisagés ?

En effet, l'Algérie se réservant le droit de faire jouer pleinement la concurrence internationale, nos entreprises seront-elles assez compétitives ?

En conséquence, pouvez-vous donner à la représentation nationale les précisions qui s'imposent ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Comme il vous reste peu de temps, j'abrègerai, bien qu'il s'agisse d'une question essentielle, mais sans doute aurai-je l'occasion d'y revenir.

L'accord sectoriel de transport qui vient d'être signé, lors de mon voyage en Algérie, est fondamental. S'inscrivant dans la politique engagée depuis près d'un an entre nos deux pays, il a le mérite de ne pas limiter les échanges à des aspects purement commerciaux, mais de poser les bases d'une coopération qui touche aussi bien à la technologie, à la formation, et à l'assistance technique qu'à des échanges purement commerciaux.

Cette conception de la coopération répond aux vœux d'un pays en voie de développement, comme l'Algérie, mais aussi à la manière dont le Gouvernement français et le Président de la République lui-même conçoivent la coopération entre ce qu'il est convenu d'appeler le Nord et le Sud. Cette coopération s'inscrit dans l'esprit du nouvel ordre économique mondial qu'il convient de construire progressivement.

Tel est l'esprit dans lequel toutes les modalités de cet accord ont été élaborées. Elles tendent à ouvrir la voie à un grand nombre d'actions communes. Je ne vais pas donner le détail de toutes, mais je peux d'ores et déjà vous indiquer que des perspectives précises intéressant des entreprises françaises ont été définies, en particulier avec la construction de la première ligne du métro d'Alger, la réalisation de 350 kilomètres de lignes ferroviaires dans l'Est algérien, l'aménagement de l'aérogare de Constantine, et avec la création d'une nouvelle école nationale d'application des techniques de l'aviation civile en Algérie.

D'autres perspectives sont ouvertes sur lesquelles j'aurai certainement l'occasion de revenir prochainement.

Les modalités de financement des premiers projets ont été mises au point et ont donné lieu à un échange de lettres. Elles correspondent aux règles habituelles, c'est-à-dire que les taux de financement prévus s'inscrivent dans ce qu'il est convenu d'appeler le consensus O.C.D.E. Cela représente, sans aucun doute, un effort de la part de la France, mais il n'a rien d'habituel.

Dans le même temps, il est bien évident que les entreprises françaises, selon les termes de l'accord, devront consentir l'effort indispensable afin de présenter des offres compétitives. Après avoir étudié les dossiers, je puis vous assurer qu'elles sont bien placées, en particulier dans le secteur ferroviaire pour lequel notre industrie se trouve aux tout premiers rangs des constructeurs dans le monde, même si certaines insuffisances ou certains défauts doivent encore être éliminés.

Au-delà même de cet aspect, les Algériens — dans l'esprit de cette coopération nouvelle — ont clairement indiqué qu'à compétitivité égale, ils privilégieraient les entreprises françaises. J'ai d'ailleurs clairement perçu dans tous les entretiens que j'ai eus aussi bien avec le Président de la République qu'avec le Premier ministre ou avec les ministres concernés, que régnait un état d'esprit nouveau, fondé sur la constatation que la France avait engagé une démarche claire, cohérente, s'appuyant sur une confiance nouvelle et visant, en définitive, à favoriser la coopération entre nos deux pays et à prendre en compte du côté algérien, dans la détermination des choix, l'ensemble des éléments de cette coopération et non pas seulement telle ou telle donnée commerciale isolée.

Je pense donc que cet accord, ainsi que tout ce qui se fait par ailleurs, s'inscrit dans une perspective qui, certes, correspond à l'intérêt de l'Algérie mais qui, en tout état de cause, répond bien à notre intérêt national et par là même à l'intérêt de nos entreprises.

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

La parole est à M. Lahazée.

M. Georges Labazée. Monsieur le ministre d'Etat, vous connaissez le grand intérêt que revêt, pour l'Aquitaine et pour le Sud-Ouest, l'industrie aéronautique et en particulier, dans mon département, Turbomeca, les avions Marcel Dassault-Breguet Aviation et Messier.

Vous savez également combien sont nombreuses les P.M.E. et les P.M.I. qui travaillent en sous-traitance pour ces grandes sociétés. Or, en l'absence d'un véritable statut de la sous-traitance, ces petites entreprises qui, pourtant, ont souvent un plan de charge convenable, se voient inutilement pénalisées.

En effet, faute de règlements réguliers par les grandes sociétés, elles s'exposent à des découvertes bancaires générateurs d'agios très lourds. Ces sommes seraient bien plus utiles à l'investissement. Quelles mesures comptez-vous prendre afin de remédier à ces difficultés ?

Par ailleurs, ces industriels et tous les habitants de nos régions ont besoin de se déplacer le long du piémont pyrénéen. Vous connaissez nos difficultés en raison de l'absence de décision définitive relative au tracé de l'autoroute A 64 à propos duquel M. Jean Badet, conseiller régional, vous a remis un rapport.

Il serait nécessaire que votre ministère se prononçât très rapidement afin d'éviter la multiplication de comités de défense,

ou autres, dans le secteur Orthez-Bayonne. Pouvez-vous nous fournir toutes assurances sur la construction de l'A 64 ainsi que des précisions sur les délais de cette réalisation ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, le Gouvernement s'efforce de créer les conditions d'une activité normale pour notre industrie aéronautique, qu'il s'agisse des grandes entreprises ou des entreprises sous-traitantes.

Les dispositions que nous avons prises devraient permettre de maintenir, pour le moins, l'essentiel de cette activité. Mais, si vous le permettez, je répondrai plus précisément par écrit à certains éléments de votre question.

En ce qui concerne l'autoroute A 64, les discussions concernant les différents projets de tracé n'ont pas manqué. Conformément à ma doctrine, j'ai demandé aux différentes collectivités locales de se mettre d'accord entre elles. Même si quelques problèmes subsistent, il semble qu'on ne soit pas loin d'une solution, et j'ai déjà pris les initiatives nécessaires pour qu'on ne perde pas de temps et qu'on lance les études.

M. le président. La parole est à M. Hory, non inscrit.

M. Jean-François Hory. Ma question a trait à la réalisation du réseau routier national à Mayotte.

Vous connaissez, monsieur le ministre d'Etat, la succession de régimes juridiques dans l'archipel. Le territoire des Comores est devenu indépendant en 1975, tandis que la collectivité territoriale de Mayotte, demeurée française, a été organisée en quasi-département en 1976. Vos services ont réfléchi à la question du réseau routier national dans lequel, en 1978, ont été intégrés 93 kilomètres de routes. Ces routes étant déjà construites, elles n'appellent maintenant que des crédits d'entretien, dont je vous signale d'ailleurs l'insuffisance, monsieur le ministre d'Etat. Je voudrais surtout évoquer le problème des travaux neufs qui restent à effectuer. En effet, jusqu'à maintenant, l'engagement de l'Etat dans ce domaine est resté très faible. Ces travaux concernent deux routes : la route nationale 1 qui dessert le nord de l'île, pour laquelle le ministère des transports avait refusé de finir les travaux commencés au titre du F.I.D.E.S. et que la collectivité territoriale a dû financer avec des moyens extrêmement restreints, et la route nationale du Sud, pour laquelle nous avions obtenu en 1980 six millions de francs de crédits, qui correspondaient à un rythme minimum d'exécution des travaux pour assurer le désenclavement d'une trentaine de villages qui se trouvaient complètement isolés durant les cinq mois de la saison des pluies.

Or, dès 1981, la dotation a été réduite à deux millions de francs, ce qui ne laisse pas de nous préoccuper : sans équipements structurants nécessaires, il nous est impossible d'envisager un développement de notre base productive.

Sans routes, monsieur le ministre d'Etat, vous le savez, on ne fait rien ! A Mayotte, qui est gravement sous-développée, tout dépend de ce réseau routier, en particulier le développement agricole, celui de la pêche, celui de l'artisanat. C'est pourquoi nous attendons de vous que vous nous précisiez dans quel délai et selon quelles conditions financières sera achevé le réseau.

Je ne serais pas complet si je n'évoquais pas la desserte inter-îles. Mayotte est, en effet, composée de deux îles principales : la Petite-Terre et la Grande-Terre, séparées par trois kilomètres de lagon. Pour le franchissement de ces trois kilomètres qui, en fait, séparent la route nationale 1 de la route nationale 4, la collectivité territoriale a dû mettre en place un service de transports maritimes extrêmement coûteux, aussi bien en investissements qu'en fonctionnement, alors qu'en métropole, dans des conditions comparables, des solutions financières ont été trouvées sur le budget de l'Etat, au titre de la continuité territoriale.

C'est pourquoi sur l'achèvement du réseau routier national et sur le règlement de la question de l'interruption routière, nous attendons de votre part une sollicitude financière, justifiée, me semble-t-il, par ce que j'appellais le grave sous-développement dans lequel Mayotte a été abandonnée pendant trop longtemps.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, comme vous le savez, l'intervention de l'Etat sur le réseau routier de Mayotte n'a véritablement commencé qu'en 1981. L'action entreprise concernant les travaux sur la nationale 3 a permis le désenclavement de la partie sud de Mayotte : 6 millions de francs ont été consacrés à la fin de 1981 pour le lancement des travaux entre Dembeni et Bandrelé.

Cet effort a été poursuivi en 1982 grâce à une dotation de 2 millions de francs. Par ailleurs, 1 150 000 francs ont été alloués au titre de l'entretien courant et 300 000 francs au titre des réparations consécutives au passage du cyclone Bénédicte.

L'effort se poursuit. Le désenclavement de la partie sud de Mayotte ne sera pas perdu de vue. J'examinerai, lors de la mise au point détaillée du programme pour 1983, la possibilité de poursuivre le financement de la section Dembeni-Bandrelé.

Sur les autres questions que vous avez posées, je ne veux pas retenir trop longtemps l'attention de l'Assemblée. Il serait donc utile que nous procédions à un examen direct et plus précis.

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

La parole est à M. Porthault.

M. Jean-Claude Porthault. Monsieur le ministre d'Etat, l'objectif général de la loi d'orientation sur les transports intérieurs est de créer progressivement les conditions du libre exercice du droit au transport, c'est-à-dire le droit, pour chaque usager, de recourir à un moyen de transport public dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix.

Des trois grandes orientations précisées dans cette loi — recherche de l'efficacité économique, contribution des transports au progrès social et humain, et pleine participation au développement de tout le territoire national — la dernière suppose que le système de transports se développe non seulement suivant les axes lourds, mais aussi suivant un maillage serré de voies secondaires : il s'agit à la fois d'assurer les liaisons nécessaires entre les grandes métropoles régionales et les grandes régions industrielles, et de préserver les bases d'une vie rurale animée.

Pour rendre effectif ce droit, en particulier pour les déplacements quotidiens, il convient de favoriser l'utilisation des transports collectifs urbains et interurbains.

L'association des collectivités territoriales à la mise en œuvre de cette politique, dans le cadre de la planification, donnera lieu à l'établissement de schémas de développement de transport et à la conclusion de contrats entre l'Etat et les collectivités territoriales, précise le texte du projet de loi.

Il existe déjà une possibilité de contrat de développement de transports avec les agglomérations qui établissent un programme d'accroissement et de modernisation des transports collectifs urbains...

M. Roland Vuilleume. La question !

M. Jean-Claude Porthault. ... mais la loi d'orientation offre d'autres perspectives pour la conclusion de contrats avec toutes les collectivités territoriales, notamment avec les départements, qui seront responsables de l'approbation du plan départemental des services de transports non urbains de voyageurs.

Votre projet de budget, monsieur le ministre d'Etat, prévoit, au titre des subventions d'investissement pour de tels transports, une progression des crédits de paiement de 10 millions de francs à 61 millions et un accroissement des autorisations de programme de 18,6 millions de francs à 63,4 millions.

Pouvez-vous nous préciser quelles seront vos orientations pour l'amélioration des transports collectifs interurbains à courte distance de voyageurs — que ce soient les réseaux de voies ferrées secondaires ou les réseaux de transports routiers ? Comment comptez-vous mettre en œuvre les contrats de développement avec les collectivités territoriales ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Ainsi que vous l'avez noté, monsieur le député, le budget de 1983 sera doté de crédits en substantielle augmentation en faveur des contrats de développement.

Cette croissance témoigne de la volonté du Gouvernement d'atteindre sans tarder un des objectifs de la loi d'orientation des transports intérieurs, qui vise à la réalisation progressive du droit effectif au transport, grâce, notamment, au développement des transports publics collectifs.

C'est sans doute la desserte des zones non urbaines qui, en raison des retards qui ont été accumulés et même des abandons de service public qui ont eu lieu dans le passé, s'est le plus dégradée.

La responsabilité de l'organisation des transports locaux sera confiée aux collectivités territoriales et, plus spécialement, aux départements pour les transports routiers non urbains, les transports ferroviaires régionaux relevant de la responsabilité régionale. Mais l'Etat ne va pas pour autant s'en désintéresser puisque, aux termes de la loi d'orientation, le développement des transports collectifs est un objectif prioritaire.

C'est pourquoi, outre les ressources qui seront transférées aux régions pour ce qui concerne les liaisons ferroviaires régionales, le Gouvernement, comme il le fait pour les transports urbains, entend passer des contrats de développement des transports collectifs avec les collectivités qui le souhaitent, et il s'engage à aider financièrement le département à améliorer les dessertes, la qualité des services et à accroître le trafic. Cette procédure

existe déjà. Nous souhaitons continuer à en améliorer le contenu et à généraliser. Il convient donc que toutes les collectivités intéressées utilisent sans attendre les facilités qu'offrira le budget de 1983, que la discussion s'instaure, que des propositions soient faites, et nous irons vers la signature de contrats. Ainsi seront renforcées certaines actions entreprises en faveur de certains départements et de certaines régions.

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

M. Pierre Métais. Monsieur le ministre d'Etat, j'ai préparé cette question avec M. Claude Germon.

Vous avez présenté, au conseil des ministres de la semaine dernière, une communication sur le projet de T.G.V. Ouest-Atlantique.

Aussitôt, l'opposition a mis en cause la capacité de la France à financer ce grand équipement national et sa rentabilité d'exploitation.

M. Charles Fèvre. Faux !

M. Christian Bergelin. On a demandé des précisions, c'est tout !

M. Pierre Métais. Doter la France de liaisons rapides et sûres, relativement économes en énergie et mettant en œuvre des techniques françaises d'avant-garde, répond à la volonté du Président de la République et du Gouvernement de nous placer dans les tout premiers pays industrialisés. A ce titre, nous le soutenons.

Mais dans quels délais les travaux seront-ils engagés ? Comment seront financés dans le budget les travaux d'insonorisation et d'intégration dans le paysage qu'exigent légitimement les riverains de la plate-forme Paris-Chartres, par Gallardon, dans la traversée de la banlieue parisienne ?

M. Christian Bergelin. Qui paiera ?

M. Pierre Métais. Où en est l'étude de l'arrêt à Massy-Palaiseau, qui traduira une nouvelle conception de l'aménagement du territoire en région parisienne ?

Quelle est l'opinion du Gouvernement sur le projet de prolongement de l'autoroute A 10 entre les autoroutes A 87 et A 86, projet qui inquiète fortement et à juste titre les habitants des villes qui seront éventuellement traversées ?

Je vous demande également de bien vouloir prendre en considération le problème du désenclavement de la Vendée dont je suis un élu. En 1972, ce département a accepté un transfert de 712 kilomètres de routes nationales vers le réseau départemental.

Je souhaite, ainsi que tous les élus départementaux, qu'un effort particulier soit fait sur les trois axes nationaux qui restent dans notre département : la N. 137, la R. N. 160 et la R. N. 148.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Le Gouvernement, en effet, a annoncé le lancement de la procédure d'enquête d'utilité publique pour le projet de construction d'un T. G. V. Atlantique.

Cette enquête va se développer dans les prochains mois et permettra ainsi la poursuite de la concertation déjà engagée par la commission présidée par M. Rudeau, président du conseil général des ponts et chaussées, lequel avait été chargé de présenter un premier rapport au Gouvernement.

Ce dernier sera ainsi en mesure de réunir l'ensemble des éléments qui auront été soigneusement mis au point dans le cadre de cette concertation. Il établira alors ses choix touchant au tracé et aux conditions générales de ce projet et prendra sa décision à la fin de l'année 1983. Naturellement, cette concertation portera sur l'insertion dans l'environnement, sur certains tracés et également sur la desserte de la banlieue sud de la région parisienne.

De cette manière, les acquisitions foncières et les premiers travaux pourraient avoir lieu au début de 1984. Dans le cadre des réflexions engagées, l'idée a été émise d'une gare à Massy-Palaiseau. C'est une idée intéressante car cette gare pourrait être une plaque tournante dans la desserte ferroviaire de la banlieue Sud de la région Ile-de-France, qui est très dense. Il faut naturellement étudier les conséquences d'un tel choix aux plans des coûts, des trafics concernés, dans le cadre de l'enquête et des concertations qui vont avoir lieu.

Quant aux modalités de financement, notamment des nécessaires travaux de protection phonique et d'insertion dans l'environnement, elles seront définies le moment venu. Elles devront obligatoirement prendre en compte l'ensemble des données, c'est-à-dire aussi bien la situation de la S. N. C. F. que les relations nouvelles qui seront établies entre cette entreprise nationale et l'Etat dans le cadre de la réforme qui va être mise en place.

L'idée que vous avez émise sera prise en considération au cours des discussions qui s'engageront prochainement en la matière et nous aurons donc l'occasion d'en parler directement.

En ce qui concerne le projet relatif à l'autoroute A 10, il n'est plus tellement question d'une voie autoroutière, mais d'une réalisation plus simple, c'est-à-dire de ce que l'on appelle un boulevard urbain. En tout état de cause, la concertation aura toute sa place avant qu'une décision soit prise sur la nature de la réalisation envisagée.

Vous avez par ailleurs évoqué la question du transfert, accepté par le département de la Vendée, des routes nationales qui ont été rebaptisées routes départementales. C'est un problème que nous connaissons bien. Le Gouvernement ne s'est pas « enfoncé » plus loin dans cette politique et il n'en a nullement l'intention. Il doit cependant tenir compte de l'état de fait.

Il serait de toute façon souhaitable que nous procédions à un échange de vues direct sur ces différents sujets, ce qui nous permettrait de vous fournir les précisions nécessaires.

M. le président. Nous avons terminé les questions du groupe socialiste.

Nous en revenons à la dernière question du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Goulet.

M. Daniel Goulet. Cette question, monsieur le ministre d'Etat, est, en quelque sorte, le prolongement de celle que je vous ai posée il y a quelques instants.

Le Gouvernement avait exprimé clairement ses intentions de procéder au rétablissement, ou tout au moins au maintien, des transports publics pratiques, confortables et secondaires de la S. N. C. F. Or, pour des questions de rentabilité — notion qui à mon avis ne devrait pas être retenue puisqu'il s'agit, en la circonstance, d'un service public — certaines de ces lignes ont été supprimées et d'autres risquent de l'être à brève échéance, ce qui accentue la désertification des campagnes et fait peser une menace économique sur les petites villes régionales.

Ainsi le sud du département de l'Orne ne bénéficie plus désormais d'aucune ligne ferroviaire. Or il n'est pas concevable que Domfront, par exemple, qui est un centre commercial et industriel du Bocage, ne soit plus relié par la moindre liaison directe, ni avec Alençon ni avec Caen, ce qui équivaut à la disparition presque totale des transports publics de la région. Même les services d'autocars de remplacement, utilisés principalement pour le ramassage scolaire — donc uniquement les jours d'école — et les taxis collectifs mis en place par la S. N. C. F. n'assurent pratiquement plus les correspondances, ce qui a pour résultat d'accentuer la désaffection des voyageurs pour les transports publics.

Compte tenu des intentions que vous avez souvent exprimées en matière de desserte par les transports publics des régions les plus défavorisées et de votre volonté de maintenir les lignes S. N. C. F. dites secondaires, je pense que vous admettez qu'il est urgent de renverser la tendance, afin d'arrêter le dépérissement économique de régions comme la mienne. Je voudrais donc savoir, monsieur le ministre d'Etat, ce que nous pouvons espérer pour une région comme celle du Bocage normand.

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

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le député, les considérations que vous venez d'exprimer me sont allées droit au cœur parce que, s'il est un domaine dans lequel le Gouvernement a constaté les conséquences néfastes de la politique précédente, c'est bien celui dont vous avez parlé.

En effet, au nom d'une approche étroite, étriquée et non fondée de la rentabilité, on a poussé la S. N. C. F. à abandonner un certain nombre de dessertes, à fermer des gares et chacun sait que si le changement politique qui a eu lieu en 1981, n'était pas intervenu, on serait allé beaucoup plus loin dans cette voie, dans le cadre du fameux plan Guillaumat.

M. Charles Fèvre. C'était un rapport, pas un plan.

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. C'était un plan.

M. Charles Fèvre. Un rapport !

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. En tout cas, je l'ai lu et relu attentivement. Il nous préparait une véritable catastrophe...

M. Roland Vuillaume. Ferroviaire, bien entendu ! (Sourires.)

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. ... dans le domaine des transports ferroviaires.

Comme vous le savez, cette politique a été abandonnée et nous avons radicalement changé d'orientation. Nous avons d'abord arrêté le plan de fermetures systématiques de lignes et de gares et nous nous sommes engagés dans un réexamen de la situation, cas par cas. Certaines lignes secondaires — en nombre encore limité il est vrai — ont été rouvertes et je souhaite, croyez-le bien, que l'on puisse prochainement prendre de nouvelles initiatives en la matière.

Il est cependant indispensable — j'ai pris toutes les dispositions nécessaires pour que le ministère des transports soit en mesure d'intervenir et que l'Etat soit prêt à apporter son concours — qu'une concertation active soit développée entre la S.N.C.F. et les régions afin de définir avec précision les besoins et les priorités, car il est bien évident que l'on ne peut pas tout entreprendre à la fois. Nous déterminerons alors sur cette base les dessertes qui pourront être rouvertes et celles qui resteront fermées car nous n'avons jamais prétendu qu'il fallait rouvrir toutes les lignes, même celles qui ne connaissent aucun trafic.

En tout cas, il y a beaucoup à faire car il nous appartient de rechercher, dans chaque cas, le mode de transport le mieux adapté aux besoins.

Telle est l'orientation générale de notre politique en la matière. Nous nous sommes déjà engagés dans cette voie et j'accueillerai favorablement toute initiative tendant à accélérer le processus amorcé, afin de « renverser la vapeur ».

M. Charles Fèvre. Ce n'est plus de l'électrification ! (*Sourires.*)

M. le ministre d'Etat, ministre des transports. Il faut en effet que nos régions, nos départements, soient mieux desservis par un réseau ferroviaire dynamique et en progrès.

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

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1983 n° 1083 (rapport n° 1165 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Transports et articles 49 et 67 (*suite*) :

Section commune :

Annexe n° 40. — M. François d'Aubert, rapporteur spécial.

Transports intérieurs :

Annexe n° 41. — M. Roland Carraz, rapporteur spécial ; avis n° 1170, tome XVI, de M. Alain Chénard, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aviation civile, météorologie :

Annexe n° 42. — M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial ; avis n° 1170, tome XVII, de M. Claude Labbé (aviation civile), au nom de la commission de la production et des échanges.

Services du Premier ministre : relations avec le Parlement, rapatriés, services généraux divers, secrétariat général de la défense nationale, Conseil économique et social, budget annexe des Journaux officiels :

Annexe n° 33 (relations avec le Parlement). — M. Edmond Alphandéry, rapporteur spécial ;

Annexe n° 32 (rapatriés). — M. Gérard Bapt, rapporteur spécial ; avis n° 1166, tome XXV, de M. Gérard Collomb, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ;

Annexe n° 34 (services divers). — M. Jean Anciant, rapporteur spécial ;

Annexe n° 35 (secrétariat général de la défense nationale). — M. Henri de Gastines, rapporteur spécial ; avis n° 1168, tome VII, de M. Jacques Huyghues des Etages, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées ;

Annexe n° 36 (Conseil économique et social). — M. Michel Barnier, rapporteur spécial ;

Annexe n° 47 (Journaux officiels). — M. Michel Barnier, rapporteur spécial.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures cinq.*)

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

LOUIS JEAN.

(Le compte rendu intégral de la 3^e séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)