

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7<sup>e</sup> Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985  
(46<sup>e</sup> SEANCE)

### COMPTE RENDU INTEGRAL

1<sup>re</sup> Séance du Mercredi 31 Octobre 1984.

#### SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

**1. — Rappel au règlement (p. 5450).**

MM. Gilbert Gantier, le président.

**2. — Loi de finances pour 1985 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5450).**

**Urbanisme, logement et transports (suite).**

II. — TRANSPORTS ET BUDGET ANNEXE  
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite).

**Réponses de M. Auloux, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports, aux questions de :**

MM. Fuchs, Micaux, Zeller, Gilbert Gantier, Fourré, Zuccarelli, Jean Bernard, Sapin, Germon.

**Suspension et reprise de la séance (p. 5455).**

MM. le secrétaire d'Etat, le président.

**Réponses de M. le secrétaire d'Etat aux questions de :**

MM. Alain Vivien, Grussenmeyer, Cousté, Jacques Godfrain, Goulet, André Bellon.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption (p. 5460).

Etat C.

Titre V (p. 5460).

Amendement n° 129 de M. Gilbert Gantier : MM. Gilbert Gantier, Chénard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports intérieurs ; le secrétaire d'Etat. — Rejet.  
Adoption du titre V.

Titre VI (p. 5460).

Amendement n° 38 de la commission des finances : MM. le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat. — Rejet.  
Adoption du titre VI.

Titre VII. — Adoption (p. 5460).

Etat D.

Titre III. — Adoption (p. 5460).

Article 59. — Adoption (p. 5461).

Article 71 (p. 5461).

Amendement n° 131 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial. — Adoption.

Amendement n° 132 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial. — Adoption.

Adoption de l'article 71 modifié.

Après l'article 89 (p. 5462).

Amendement n° 128 de M. Gilbert Gantier : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Le vote sur les crédits du budget annexe de la navigation aérienne est réservé jusqu'au vote sur l'article 41.

M. le président.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 5462).

**Mer.**

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

M. Léotard, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

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

MM. Kerguéris,  
Garcin,  
Mauger,  
Dupilet.

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

3. — **Ordre du jour** (p. 5469).

**PRESIDENCE DE M. PHILIPPE SEGUIN,**  
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

**M. le président.** La séance est ouverte.

— 1 —

**RAPPEL AU REGLEMENT**

**M. Gilbert Gantier.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier, pour un rappel au règlement.

**M. Gilbert Gantier.** Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 146, relatif au contrôle budgétaire. Je déplore au demeurant l'absence de M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, car c'est lui qui est principalement visé. En effet, j'ai présenté hier après-midi un certain nombre d'amendements de contrôle de son budget. Le ministre m'a répondu que tout était expliqué dans une brochure qu'il m'a fait transmettre. Je l'ai examinée hier soir et j'ai constaté qu'elle n'avait absolument aucun rapport avec les problèmes que j'avais soulevés : c'est un peu comme si je faisais passer à M. le ministre un album de Tintin ou le guide Michelin. Ce n'est pas très sérieux : or nous sommes ici pour travailler sérieusement et pour contrôler le budget !

Une démocratie est un pays de liberté, mais c'est aussi un régime où le pouvoir exécutif ne dispose pas à sa guise de l'argent public. Je n'ai obtenu aucune réponse sur le point de savoir si le vote d'un chapitre budgétaire dans lequel ne figure aucune dotation a un caractère opérant. Je n'ai obtenu aucune réponse sur le point de savoir si l'on peut qualifier valablement de « fonds de concours » le financement intégral d'une aide au logement par un prélèvement sur le fonds de garantie des caisses d'épargne. Aucune réponse non plus sur le point de savoir si la mention, en note en bas de page du bien, du rattachement d'un fonds de concours à une quelconque valeur juridique dès lors que, par définition même, elle n'a pas été soumise au Parlement. Je n'ai obtenu aucune réponse sur les moyens de contrôle *a priori* dont dispose le Parlement quant à l'utilisation des dotations du fonds spécial de grands travaux ; renvoyer, comme l'a fait le ministre, au collectif ou au projet de loi de règlement, c'est avouer que ce contrôle *a priori*, essentiel au principe de l'autorisation parlementaire de la dépense, n'existe pas.

Monsieur le président, je vous demande de transmettre ma vive protestation à la conférence des présidents, car ce genre de procédé prive notre assemblée de son pouvoir de contrôle de l'utilisation de l'argent public, pour lequel nous avons été élus.

**M. le président.** Acte vous est donné de ce rappel au règlement.

— 2 —

**LOI DE FINANCES POUR 1985 (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 1985 (n° 2347, 2365).

**URBANISME, LOGEMENT ET TRANSPORTS (Suite.)**

**II. — TRANSPORTS ET BUDGET ANNEXE  
DE LA NAVIGATION AERIENNE (Suite.)**

**M. le président.** Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports, concernant les transports, et du budget annexe de la navigation aérienne.

Nous en arrivons maintenant aux questions.

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

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

Nous commençons par les questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Fuchs.

**M. Jean-Paul Fuchs.** La population alsacienne a de nombreuses raisons d'être inquiète. L'une de ces raisons est la diminution dramatique des crédits routiers.

Les crédits délégués par l'Etat se situaient ces dernières années entre 250 et 350 millions de francs. Ils sont tombés à 75 millions de francs en 1984, soit au quart ou au cinquième des crédits antérieurs.

Peut-être direz-vous que l'Alsace était bien servie les années précédentes : en réalité, nous n'avons pas encore rattrapé notre retard en ce domaine sur notre voisin, le pays de Bade, auquel nous nous comparons souvent.

Les prévisions les plus pessimistes sont dépassées : l'autoroute internationale Lauterbourg-Bâle ne sera pas achevée en 1990 ; l'aménagement des axes transvosgiens prend du retard ; l'aménagement de la R. N. 59, voie internationale, prend du retard alors qu'on vient d'inaugurer le pont de Markolsheim, point de jonction avec le réseau allemand ; pour l'aménagement de la R. N. 66, les crédits de 1984 destinés à la déviation de Thann ne sont pas encore débloqués.

Dois-je ajouter que, comme tous les autres, nous n'avons pas apprécié le désengagement de l'Etat ? Ainsi, pour les P. A. P. I. R., le Gouvernement a fait passer la part de l'Etat de 80 p. 100 à 50 p. 100 en zone rurale et de 55 p. 100 à 27,5 p. 100 en zone urbaine, en réalité à 11 p. 100 si l'on défalque la T. V. A. qui revient à l'Etat. Bel exemple de transfert de charges !

Vous demandez en fait au conseil régional d'entériner ce désengagement par un contrat de Plan particulier. C'est à prendre ou à laisser ; la discussion n'est pas de mise ; et même une lettre du président du conseil régional du 29 juin, demandant des explications, est restée sans réponse. D'ailleurs, qui dit que vous respecterez ce contrat ? L'Etat a bien montré avec l'affaire du synchrotron qu'un contrat ne l'engageait pas.

Le Gouvernement pense-t-il pouvoir revenir à un peu plus d'équité et accorder à l'Alsace des crédits se rapprochant, eu égard à la rigueur, de ceux que l'Etat versait les dix dernières années ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je tiens tout d'abord à excuser mon collègue Paul Quilès, retenu au conseil des ministres. Je répondrai à l'ensemble des questions qui seront posées.

Monsieur Fuchs, je ne veux pas laisser accréditer l'idée que les Alsaciens seraient moins bien traités que les autres Français. Vous avez fait des comparaisons internationales. Sans entrer dans des considérations trop longues, je rappelle que nous possédons deux fois plus de kilomètres de routes par habitant

que nos amis allemands ; il ne faut pas l'oublier. Par ailleurs, les comparaisons de crédits d'une année sur l'autre doivent tenir compte des acquis des années antérieures.

Je souligne que l'évolution concernant les P. A. P. I. R. n'est pas propre à votre région. L'Etat, la région et les départements ont consenti un effort financier important pour aménager les axes routiers alsaciens, en particulier l'axe Nord-Sud Bâle-Mulhouse-Strasbourg-Lauterbourg. Cet effort sera poursuivi au cours du 9<sup>e</sup> Plan dans le cadre du contrat Etat-région, pour lequel l'Etat apportera une contribution annuelle de 75 millions de francs.

**M. Jean-Paul Fuchs.** Elle était de 350 millions auparavant !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** On ne peut maintenir indéfiniment les mêmes crédits ! Il est tout de même singulier de toujours considérer le budget comme un mécanisme additionnel ! Lorsqu'un projet est réalisé, il n'est pas à refaire.

L'Etat est disposé à inclure dans ce contrat un certain nombre d'opérations intéressant le département du Haut-Rhin ; je pense notamment à l'importante opération de la rocade Est de Colmar, dont l'enquête d'utilité publique est en cours et qui pourrait être financée par l'Etat, dans le cadre du 9<sup>e</sup> Plan, à hauteur de 230 millions de francs.

Les autres opérations prévues dans le département du Haut-Rhin concernent l'aménagement de la liaison Bartenheim-Bâle et un certain nombre de déviations de carrefours sur la R.N. 83. Par ailleurs, le démarrage de la déviation de Sainte-Croix-aux-Mines et Lièpvre, sur la nationale 59, permettra d'améliorer les relations avec les Vosges.

Quant à la deuxième liaison Alsace-Vosges, c'est-à-dire la nationale 66, elle pourra bénéficier, après la mise en service prochaine de la déviation de Thann, d'aménagements ponctuels à trois voies, tant sur le versant vosgien que sur le versant alsacien.

Certes, il est toujours possible de mieux faire mais je vous demande de reconnaître que votre département est traité avec équité.

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

**M. Pierre Micaux.** Tout le monde s'accorde à reconnaître l'importance de la balance commerciale agro-alimentaire. Pour pouvoir exporter à un prix compétitif, le coût du transport, en particulier la différence de prix entre le transport routier et le transport fluvial, est primordial. D'où la nécessité de la mise à grand gabarit de la Seine entre Nogent-sur-Seine, dans le département de Seine-et-Marne, et Nogent-sur-Seine, dans l'Aube. Je me permets de rappeler que Nogent-sur-Seine est le deuxième port céréalier et le premier port intérieur céréalier de France. La portion de Seine concernée se situe d'ailleurs à proximité de la centrale nucléaire, ce qui pourrait avoir des effets sur l'implantation parallèle d'une zone industrielle.

Première question : dans quel délai envisagez-vous de prononcer la déclaration d'utilité publique ? Je vous rappelle qu'il ne s'agirait que d'une suite de travaux, puisque le département, ayant déjà pris l'affaire en main, a transféré des crédits provenant de la taxe professionnelle de la centrale nucléaire et qu'une série de « caissons » a déjà été réalisée.

Il serait souhaitable de commencer les travaux de l'écluse du Vezoult, dont le coût est estimé aux environs de 139 millions sur deux années.

Par ailleurs, je sais que le projet de déviation de la Saône à hauteur de Mâcon n'est pas prêt. Il ne pourra donc être réalisé en 1985. Des crédits sont cependant réservés. Serait-il possible de transférer les 60 millions correspondants sur une première tranche de travaux concernant l'écluse du Vezoult, ce qui enclencherait le processus général de l'opération ? Dans l'affirmative, quand les travaux pourraient-ils commencer ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur Micaux, l'opération d'aménagement à grand gabarit de la liaison entre Bray et Nogent est considérée comme prioritaire par les élus d'Ile-de-France et de Champagne. Cependant, comme toujours devant des projets d'importance — le coût total des travaux à réaliser dépasse 535 millions de francs —, il convient d'examiner avec précision et rigueur les avantages réels procurés par l'investissement et de les comparer à son coût.

Pour ma part, j'ai le sentiment qu'il s'agit d'une opération d'un intérêt économique certain, notamment pour les activités agro-alimentaires. Il n'y a qu'à observer la géographie pour

constater qu'un tel aménagement pourrait servir la vocation agricole des régions concernées et aussi — pourquoi pas ? — permettre des prolongements industriels.

J'ai demandé à mes services de compléter les approches, que j'ai estimées trop fragmentaires, menées jusqu'à maintenant. Mais les contacts récents que mes collaborateurs et moi-même avons eus à propos de ce projet semblent confirmer qu'il s'agit là d'une opération dont la réalisation serait bénéfique à l'économie nationale.

D'ailleurs, les choses sont facilitées par les travaux déjà réalisés à l'occasion de la construction de la centrale nucléaire de Nogent, qui concernent notamment le tronçon Noyen-Nogent, que vous avez évoqué.

Par ailleurs, une déclaration d'utilité publique a été prononcée et des terrains ont été acquis permettant, d'abord, le rescindement de deux boucles entre La Grande-Bosse et Nogent, ensuite, la reconstruction du barrage du Vezoult et, enfin, le rescindement des boucles de Fort-Mortrains et de Nogent.

J'étudie actuellement avec précision le programme des différents travaux complémentaires qui pourraient être entrepris les prochaines années, compte tenu des financements acceptés par les collectivités territoriales. Au terme de l'examen en cours, je serai en mesure de communiquer aux élus un calendrier précis des opérations. Je tiens à préciser, pour répondre à votre dernière observation concernant l'opération de Mâcon, que, même s'il y a un retard dans l'enquête d'utilité publique, les travaux pourront effectivement commencer en 1985.

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

**M. Adrien Zeller.** Ma question concerne le projet du T.G.V. - Est pour lequel les présidents des cinq régions concernées de l'est de la France ont demandé, en janvier dernier, la conduite d'études rapides et approfondies. L'association de coopération interrégionale des cinq régions de l'Est s'est à son tour, saisie de ce dossier et a considéré qu'un tel dossier devrait être, pour l'avenir du Grand Est, prioritaire.

M. le Président de la République lui-même a exprimé, au cours d'une conférence de presse, s'adressant aux Lorrains, son intérêt pour un tel projet. Je précise, monsieur le secrétaire d'Etat, que des régions étrangères voisines de l'Est de la France, telles que la *Regio Basiliensis*, comme les chambres de commerce et plusieurs cantons suisses s'intéressent, également, à ce projet. Par ailleurs, un groupe d'élus franco-allemands représentatifs des régions concernées a récemment adopté une motion allant dans le sens de sa réalisation. J'ajoute que, lors d'une réunion franco-allemande qui s'est tenue à Fribourg le 5 mai dernier, une demande similaire a été exprimée et que le gouvernement luxembourgeois vous a écrit en avril dernier pour demander que le Luxembourg soit associé à la réalisation du projet.

Voilà un ensemble de conditions qui montre l'intérêt manifeste des zones que je viens de mentionner s'agissant d'un projet à propos duquel le Gouvernement a eu, jusqu'à présent, des paroles sympathiques mais pour lequel il n'a encore rien fait.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, à quel moment et selon quel calendrier vous comptez engager les études et mettre en place les groupes de travail nécessaires ?

**M. Aimé Kergueris.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, vous avez évoqué un projet d'extrême importance, notamment sur le plan financier.

J'ai eu l'occasion de dire hier que 1985 serait la grande année du T.G.V. - Atlantique. Chacun peut bien comprendre que nous ne pouvons pas engager des opérations de cette nature tous les ans.

Comme je l'ai indiqué le 25 juillet dernier au conseil des ministres, le projet de T.G.V. - Est sera mis à l'étude en vue d'en apprécier l'intérêt économique et social et de préciser la meilleure configuration générale d'une telle desserte.

En l'absence de toute étude de référence pertinente, y compris quant au tracé — permettez-moi d'avoir à l'esprit certains autres tracés, autoroutiers par exemple, dans la même région — permettant à chaque partie intéressée de déterminer valablement sa position, il me paraît raisonnable, dans une première étape, de créer un groupe de travail, présidé par un ingénieur général du conseil des ponts et chaussées et composé de représentants

de l'administration et de la S.N.C.F., qui serait chargé de constituer un dossier de référence, d'élaborer différentes variantes de tracé et de faire un premier bilan économique et social.

Bien entendu, il entrerait dans la mission de ce groupe de travail de consulter, par voie écrite ou orale, toutes les parties institutionnelles intéressées : conseils régionaux, élus, associations — je pense notamment à l'une d'entre elles que vous connaissez bien — chambres de commerce, organisations syndicales, autres transporteurs et, peut-être, partenaires étrangers puisque vous avez exprimé l'intérêt de certains pays voisins. Cela dit, il faut vérifier s'il s'agit d'un simple interet verbal ou d'un engagement. J'ai l'intention de demander au groupe de travail de me remettre son rapport à la fin de l'année 1985. Si ses conclusions sont suffisamment encourageantes, il pourrait être alors envisagé de mandater une commission semblable à celles qui ont travaillé pour la mise en place du T.G.V. du Sud-Est et du T.G.V. Atlantique, afin d'approfondir ce premier travail, notamment sur le plan international.

Je vous réponds donc d'une façon positive mais j'ajoute que, pour des projets de cette nature et de cette dimension économique, il est essentiel d'appliquer une méthode cohérente afin de ne pas faire d'erreurs.

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

**M. Gilbert Gantier.** En dépit de toute la considération que j'ai pour vous, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports, je regrette l'absence de M. Quilès, car il est comme moi conseiller de Paris et ma question concerne les transports dans la capitale.

La ville de Paris va consacrer environ 480 millions de francs à l'amélioration de sa voirie en 1985. Mais, comme chacun d'entre nous peut le constater, les transports parisiens sont au bord de l'asphyxie en dépit des travaux entrepris par la ville.

Je voudrais dénoncer ici deux anomalies qui ne permettent pas à la ville de Paris de mener parfaitement à bien sa tâche.

Tout d'abord, le boulevard périphérique, qui assure une partie considérable du trafic automobile parisien et qui constitue, à ce titre, un anneau de circulation vital pour la capitale, n'est toujours pas inclus dans la voirie nationale. Il ne bénéficie donc nullement des subventions de l'Etat auxquelles il devrait logiquement prétendre puisque cette voie de caractéristiques autoroutières, que chacun connaît, assure le prolongement et la liaison des différentes autoroutes nationales aboutissant à Paris. Elle joue donc un rôle comparable à celui de l'A 86.

Le Gouvernement entend-il remédier à cette anomalie tout à fait regrettable ?

Ensuite, la ville de Paris devra consacrer en 1985 plus de 1,5 milliard de francs au versement transport, c'est-à-dire à l'aide aux transports régionaux. Or, dans ce domaine également, Paris est injustement pénalisé, car la clé de répartition de la charge des transports collectifs entre les collectivités locales d'Ile-de-France n'a pas changé depuis 1972, c'est-à-dire depuis bientôt plus de douze ans.

En effet, Paris supporte près des trois quarts des charges de transport incombant aux collectivités locales, alors que l'offre de transport a été modifiée au profit de la banlieue, grâce notamment au R.E.R., et que la population et le trafic ont évolué considérablement depuis 1972 :

Me référant notamment à une proposition de loi socialiste de 1979, portant le numéro 1558, laquelle prévoyait la prise en compte de ces différents éléments, je demande à M. le ministre des transports quelle contribution le Gouvernement entend désormais apporter aux transports parisiens.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur Gantier, je vous ferai tout d'abord observer que nous sommes à l'Assemblée nationale : les députés représentent la France et moi le gouvernement de la France. Nous ne sommes pas au conseil de Paris. Ne mêlons donc pas les genres !

Cela dit, il se trouve que je suis provincial, ce dont je suis d'ailleurs assez fier. Or je ne peux vous laisser intenter un procès qui n'est pas du tout fondé.

Il est vrai que le périphérique est considéré comme une voie communale...

**M. Gilbert Gantier.** Vous l'utilisez souvent, monsieur le secrétaire d'Etat !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** ... mais nombreuses sont les villes de France où la rocade qui dessert le trafic de transit connaît la même situation juridique.

**M. Gilbert Gantier.** A Marseille par exemple ? Là, c'est une voie nationale !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je n'ai pas parlé de Marseille ! Je vous dis simplement que je pourrais vous citer bon nombre d'exemples. La situation que vous avez évoquée n'est donc pas particulièrement exceptionnelle.

Je vous rappelle par ailleurs que le financement du périphérique a été tripartite : la ville de Paris a versé 40 p. 100, l'Etat a donné 40 p. 100, le solde étant financé par la région.

**M. Gilbert Gantier.** Vous avez changé tout cela !

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur Gantier !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Laissez-moi terminer, monsieur Gantier. En outre, lors de la construction du périphérique, dont la ville de Paris a été le maître d'ouvrage, la prise en compte de l'environnement n'a pas été suffisamment étudiée. Ayant fait à l'époque peu de cas des riverains, on doit maintenant mettre en œuvre des programmes d'amélioration de l'environnement considérables, notamment sur le plan de l'insonorisation. A cet égard, le programme engagé coûtera au total 300 millions de francs sur six ans. L'Etat y participera, bien qu'il ne soit pas maître d'ouvrage, à hauteur de 25 p. 100. Au surplus, il remboursera à la ville de Paris la T.V.A., soit un nombre de millions qui n'est pas négligeable. Ainsi, ce sont 26 000 fenêtres, dont 20 000 dans des logements H.L.M., qui seront insonorisées.

Tout cela doit être pris en considération, et je ne saurais donc laisser entendre que la ville de Paris est moins bien traitée que d'autres.

Par ailleurs, une subvention annuelle est versée au « pavé de Paris », dont les provinciaux ne connaissent pas toujours l'existence ?

**M. Gilbert Gantier.** C'est une petite chose !

**M. le président.** Chut ! (Sourires.)

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Des petites choses comme cela, bien des maires aimeraient en recevoir. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

De nombreuses villes sont traversées, comme Paris, par des routes départementales ou des routes nationales, mais elles ne touchent pas de subventions forfaitaires pour l'entretien de celles-ci.

Il demeure que cette subvention représentera 48 millions de francs en 1985.

Permettez-moi de vous rappeler également que l'intervention de l'Etat en faveur des transports parisiens enregistre une augmentation de plus de 7 p. 100 et que l'indemnité compensatrice, qui atteint 3,8 milliards de francs, est prise en charge à 70 p. 100 par l'Etat.

**M. Gilbert Gantier.** Cela fait tout de même plus de 1 milliard pour Paris tout seul !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Avant de vous plaindre des mauvais traitements que l'on serait censé vous faire, monsieur Gantier, citez-moi le nom d'une cinquantaine, d'une trentaine, d'une vingtaine ou même d'une dizaine de villes de France où l'indemnité compensatrice du déficit de fonctionnement des transports urbains est financée à 70 p. 100 par l'Etat ! C'est véritablement une mauvaise querelle qui nous est faite. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

La parole est à M. Fourré.

**M. Jean-Pierre Fourré.** Monsieur le secrétaire d'Etat, parmi les fonctions confiées à Eurocontrol, en dehors de la rémunération versée par l'organisation à l'Etat français en matière de redevance de routes et dans le cadre du protocole modificatif à la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, il convient d'évoquer notamment l'élaboration des objectifs communs à long terme concernant la navigation aérienne, la promotion des politiques communes

relatives au système de navigation aérienne et au sol, la mise en œuvre pour le compte des parties contractantes ou des États tiers intéressés d'un système international de gestion des courants de trafic.

Rapporteur, ici même, le 13 avril, au nom de la commission des affaires étrangères, lors du débat de ratification du protocole, je m'étais attaché à m'entretenir avec les représentants des personnels d'Eurocontrol qui m'avaient exposé les inquiétudes que leur suscitaient ces orientations et qui les conduisaient à souhaiter que le Parlement n'adopte pas le projet de loi.

C'est pourquoi la commission, sur la base de ces renseignements, avait émis le vœu que la ratification ne fournisse pas un alibi à des changements d'ordre social et avait demandé que soit assuré l'avenir du personnel touché par la suppression de certaines tâches, maintenu le potentiel humain de l'organisation et développée la coopération avec les autres États intéressés à la réalisation des tâches d'Eurocontrol, les difficultés éventuelles devant être réglées en étroite concertation avec les représentants des personnels.

Cependant, selon les informations qui m'ont été récemment transmises par les représentants des personnels d'Eurocontrol, il apparaît que la ratification du protocole pose d'ores et déjà certains problèmes, qui ont trait à la réduction du nombre des personnels, à la situation juridique des personnels de l'agence, situation préoccupante puisque aucun tribunal n'est qualifié pour intervenir sur le fond des litiges, au vieillissement du personnel, du fait que plus aucun engagement permanent n'est effectué depuis 1976, orientation qui fera d'ailleurs qu'Eurocontrol connaîtra un phénomène de carence en matière de cadres vers les années 1990. Autre problème : la réduction des rémunérations et des pensions, du fait de l'intention de déroger à l'alignement automatique sur les rémunérations des Communautés européennes.

Or, lors de la présentation du rapport sur Eurocontrol, la commission des affaires étrangères avait recommandé et, premièrement, le gouvernement français, par l'intermédiaire de ses représentants au sein de l'organisation, soit particulièrement vigilant à l'égard de toute mesure susceptible de toucher la situation des personnels à la suite de l'entrée en vigueur de la convention et que, deuxièmement, la commission permanente joue pleinement son rôle politique. Elle avait souhaité, troisièmement, que les mesures d'organisation dictées par le caractère de la nouvelle mission soient prises à la lumière de l'expérience, c'est-à-dire par référence aux Communautés européennes, et que toute initiative, à l'égard des États tiers, intervienne en toute connaissance des nouvelles formes de coopération autorisées.

Enfin, la commission avait émis le vœu que la France, Eurocontrol étant une organisation intergouvernementale composée de pays européens dont certains sont membres de la Communauté européenne et d'autres non, contribue, en jouant pleinement son rôle et en favorisant les responsabilités nouvelles d'Eurocontrol, au développement de l'organisation en incitant d'autres pays à en faire partie.

Pouvez-vous m'indiquer, monsieur le secrétaire d'État, quelle suite a été donnée à cet avis ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'État.** Monsieur le député, je vous remercie de votre question car, au-delà de l'intérêt particulier que vous portez à cette institution, il est important que les représentants français soient attentifs à la vie des institutions internationales, ce qui est — je vous le dis à titre personnel — très apprécié.

Pour répondre plus précisément à votre question, je puis vous indiquer que les représentants de la France dans les organes de tutelle d'Eurocontrol ont mené une action constante et affirmée pour que l'agence puisse jouer pleinement le rôle qui lui est confié. Ces représentants français ont activement participé à l'élaboration des programmes d'études et de recherche, à la mise en œuvre d'une planification commune des investissements et à la création d'un système européen de prévision et de gestion des courants de trafic aérien. Constatant, comme l'ont souligné les organisations syndicales, l'absence de structures de concertation au sein de l'agence, la France a justement obtenu qu'une procédure de concertation soit instaurée.

En outre, elle a retenu et finalement ramené à des dimensions raisonnables les initiatives de tous les autres pays membres qui voulaient réduire de façon très sensible les rémunérations — on a parlé d'une baisse de 15 p. 100 — des personnels d'Eurocontrol.

En fin de compte, la France a pu obtenir que la réduction de 5 p. 100 soit étalée sur trois ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la nouvelle convention d'Eurocontrol, qui attend encore, vous le savez, l'approbation du Parlement des Pays Bas.

Enfin, la France a veillé à ce que l'évolution des missions de l'agence n'entraîne pas de suppressions d'emplois. Vous parlez de l'élargissement : la création à Bruxelles d'une banque centrale de données a compensé les dernières séquelles de la reprise par l'administration allemande du centre de contrôle de Karlsruhe.

Ainsi que vous pouvez le constater, monsieur le député, notre action a largement tenu compte de vos observations tout à fait justifiées.

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

**M. Jean Zuccarelli.** Monsieur le secrétaire d'État, en attendant tout à l'heure les doléances au sujet de la voirie parisienne, j'ai commis le péché d'envie en songeant aux routes de Corse et à la voirie de ma ville de Bastia.

Ma question a trait à la desserte de la Corse. Environ trois cents kilomètres séparent l'île des rives méditerranéennes du continent français. L'insulaire qui veut se rendre à Marseille, Nice ou Toulon par la voie maritime doit subir un trajet d'une heure variant de six à huit heures, alors que, par avion, il lui suffirait de trente-cinq à quarante-cinq minutes.

L'insulaire qui voudra se rendre par mer ou par rail dans la capitale, qui demeure le centre principal des affaires ou des loisirs, devra accepter de perdre environ trente heures ; par avion, il serait rendu à destination en une heure trente.

Nous sommes à une époque où les activités nous imposent une course constante contre la montre. Si j'étais britannique, je dirais que, plus que jamais, le temps c'est de l'argent. Il serait donc naturel que l'avion devienne le mode de déplacement ordinaire des Corses. Mais alors se pose la question des tarifs : le coût d'un aller et retour vers Paris s'élève à 1 700 francs. Des lignes beaucoup plus longues bénéficient de tarifs inférieurs.

Ne pensez-vous pas qu'il serait juste, pour l'usager insulaire, d'alléger, dans une meilleure compréhension du service public, la servitude du tarif découlant, entre autres, de l'insularité.

Pour terminer, je formulerai un vœu. La principale industrie de la Corse est le tourisme national et international. J'ai entendu hier un éloge mérité adressé à la compagnie nationale Air-France. Je souhaite, ainsi que tous mes compatriotes, qu'Air-France consolide sa présence sur les lignes de l'île.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'État.** La question de la desserte aérienne de la Corse est essentielle.

Les liaisons « bord à bord » assurées par Air-France et Air-Inter sont effectuées dans le cadre du principe de continuité territoriale. Malgré la faiblesse des distances qui engendrent des coûts d'exploitation élevés, les tarifs bord à bord ont pu être maintenus à de très bas niveaux.

Le voyage entre Paris et la Corse coûte environ 1 700 francs, avez-vous déclaré : tel est le cas d'autres liaisons régionales avec Paris — elles sont parfois plus courtes et d'un coût à peu près égal. Il y a un exemple particulier que je connais bien.

Pour les liaisons bord à bord, je rappelle les chiffres, selon le type de trafic. Marseille-Corse : 217 francs ou 314 francs ; Nice-Corse : 180 francs ou 260 francs. Ces tarifs me semblent parfaitement raisonnables car il faut les comparer au trafic 1983 : 360 000 passagers Paris-Corse et 710 000 passagers bord à bord, soit donc plus d'un million de passagers.

La dotation de continuité territoriale, c'est-à-dire l'aide de la collectivité nationale qui permet d'aboutir à ces bas tarifs, a augmenté dans des proportions importantes : 40 millions de francs en 1981 ; 80 millions de francs en 1984. Le total air et mer prévu pour 1985 atteindra 675 millions de francs, soit une augmentation de plus de 6 p. 100.

Cet effort de l'Etat a permis de maintenir le déficit, restant malgré tout à la charge des compagnies, dans des limites acceptables.

Pour l'avenir et conformément à la loi, l'office des transports, où les élus sont en majorité, est désormais substitué à l'Etat dans l'exécution des contrats en cours. Il gère déjà depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1984 les crédits de continuité territoriale.

Lorsque la convention prévue par la loi pour définir les modalités d'organisation des transports entre l'île et le continent aura été conclue entre l'Etat et la région de Corse, l'office pourra exercer pleinement toutes ses responsabilités nouvelles. Il sera donc amené à conclure avec les compagnies concessionnaires des conventions de desserte et les tarifs applicables.

Désormais, la responsabilité appartiendra aux Corses eux-mêmes : vous auriez peut-être pu me dire que cela n'était pas encore en place. Non, j'ai reçu hier un télex m'annonçant que désormais toutes les conditions de fonctionnement étaient réunies. Le préfet municipal qu'ont été élus, au premier tour de scrutin, le président de l'office des transports de la région Corse, M. Philippe Cecaldi, le vice-président, M. François Piazza-Alessandri et le second vice-président, M. François-Antoine Gandolfi.

Désormais, toutes les conditions sont remplies pour que le problème soit traité de la manière la plus appropriée, c'est-à-dire celle que les Corses décideront eux-mêmes.

**M. le président.** Monsieur Jean Bernard, c'est vous qui posez la question de M. Malgras ?

**M. Jean Bernard.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Vous avez la parole.

**M. Jean Bernard.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai la charge et le plaisir de vous présenter une question posée par M. Robert Malgras sur la canalisation de la Moselle.

La Lorraine s'engage, vous le savez, dans un vaste effort de redressement économique et de diversification de ses activités. L'un des appuis de cette stratégie est l'accélération du processus de désenclavement de la région. Dans ce cadre, l'utilisation à plein des possibilités offertes par la Moselle canalisée — notamment avec nos voisins européens — doit retenir toute notre attention. Or ces possibilités apparaissent insuffisamment connues.

Ne pensez-vous pas qu'une campagne de vulgarisation sur ce thème pourrait être engagée afin de donner toutes ses chances à cette voie d'eau ?

En outre, il est urgent de remédier à un handicap : le coût excessif du péage sur la Moselle. L'accord franco-germano-luxembourgeois d'octobre 1956 a institué les péages pour couvrir les frais d'exploitation et pour contribuer à amortir le coût de l'infrastructure de la Moselle internationale. Comme le rapport Grégoire l'indiquait, il importe de reconsidérer la question car, en francs français, les péages calculés en deutschemark s'avèrent défavorables à la France qui, pourtant, a financé, entre 1956 et 1964, 75 p. 100 du montant des travaux de canalisation.

Enfin, nos voisins allemands ont engagé de grands travaux de mise à trois mètres d'enfoncement entre Trèves et Dillingen. Cet investissement, s'il était généralisé, permettrait de réduire de près de 20 p. 100 le coût du transport fluvial. Si, du côté français, de tels travaux n'étaient pas rapidement entrepris, sachant que la Sarre sera mise, elle aussi, à trois mètres à la fin de 1986, la France se trouverait désavantagée.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, nous souhaiterions connaître votre sentiment sur ce point, en insistant sur l'importance du désenclavement de la Lorraine, qui peut accélérer la solution des problèmes que j'ai eu l'honneur de vous soumettre. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, je sais l'intérêt qu'attache M. Malgras à ce dossier.

Sur les voies navigables, je suis peut-être intervenu trop brièvement hier soir. Effectivement, dans ce domaine il y a une reconquête de confiance et de marché, et même une reconquête culturelle de l'opinion publique à faire. Les voies d'eau en France, parfois, depuis fort longtemps, sont malheureusement tombées dans une désaffection injustifiée.

Vous avez donc évoqué plus précisément, monsieur Bernard, le problème qui semble essentiel de la mise à l'enfoncement de trois mètres de la Moselle.

Le schéma directeur des voies navigables a retenu, parmi les aménagements à grand gabarit à réaliser, la mise à l'enfoncement de trois mètres de la Moselle, entre Neuves-Maisons et Apach, dans le but d'augmenter la capacité de la Moselle.

Le coût est estimé à 410 millions de francs, valeur 1982.

Ce projet devra être examiné en tenant compte des trafics nouveaux qui seront engendrés par la canalisation de la Sarre, afin que le trafic puisse s'écouler convenablement sur la Moselle, entre Trèves et Coblenze.

En effet, l'achèvement des travaux de canalisation de la Sarre entre Konz et Dillingen, attendu pour 1986, provoquera une augmentation du trafic sur la Moselle, en aval du confluent, de plusieurs millions de tonnes annuellement. Des difficultés importantes surviendront alors aux écluses situées entre Trèves et Coblenze, en commençant par la plus lente.

L'investissement correspondant au doublement des écluses, dont le coût est très supérieur à celui qui est nécessaire pour approfondir le chenal, n'apporterait par ailleurs aucune réduction au prix du transport.

La mise à l'enfoncement de trois mètres, avec un chargement plus important des convois, permettrait au contraire de faire face à l'augmentation de tonnage prévue.

Porter l'enfoncement autorisé de deux mètres cinquante à trois mètres revient à permettre la circulation de convois de 4 000 tonnes au lieu de 3 000 tonnes actuellement.

Les frais de poussage n'augmentant pas proportionnellement, il en résulterait une réduction du coût de transport à la tonne de 15 à 20 p. 100.

L'approfondissement de la Moselle constituerait ainsi un nouveau pas dans la réduction du handicap géographique de la Lorraine par rapport à la mer.

Il permettrait une réduction du prix du transport, réduction particulièrement vitale pour la sidérurgie.

Mais ce projet devra de toute façon être abordé dans le cadre d'une négociation internationale associant les autres partenaires européens intéressés à cette opération, République fédérale d'Allemagne et Luxembourg.

L'étude précise des capacités de la voie d'eau mosellane constituera l'annonce d'une discussion pouvant déboucher par la suite sur de véritables négociations.

Vous avez également parlé du problème posé par les péages mosellans.

En fait, la question essentielle est que certaines dispositions, concernant la fixation du niveau des péages figurant dans la convention du 27 octobre 1956, entraînent une charge pour l'économie lorraine.

Les règles du jeu actuelles conduisent vraisemblablement à une certaine pénalisation des principaux produits du trafic mosellan comme le charbon, les minerais, les produits sidérurgiques, les laitiers et les céréales, pénalisation renforcée par l'évaluation en deutschemark des dépenses soumises à répartition.

Mes services et ceux du ministre des relations extérieures examinent actuellement dans le détail cette difficile question.

Pour ma part, j'ai la volonté de trouver, avec nos partenaires, une solution face à un dispositif qui pénalise l'économie lorraine.

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

**M. Michel Sapin.** Le département de l'Indre bénéficie d'un équipement aéromoruaire d'importance avec l'aérodrome de Châteauroux-Déols. C'est un atout considérable pour ce département, et il convient de le préserver et de le développer. A ce propos un débat est en cours et plusieurs questions se posent.

D'abord, l'état de la piste exige une réfection rapide afin de simplement conserver le trafic actuel.

Ensuite, le transport de matériels dits « sensibles » gêne le développement d'autres activités. Il conviendrait, pour conserver ce trafic, de créer une zone spécialisée à distance suffisante.

Enfin, l'aérodrome de Châteauroux doit pouvoir servir dans un avenir proche au développement d'activités nouvelles, aussi bien industrielles que commerciales.

Monsieur le secrétaire d'Etat, l'Etat s'est engagé à aider à la résolution de ces divers problèmes.

Pouvez-vous nous indiquer quels sont les engagements de votre ministère et préciser quel rôle vous comptez jouer afin de faciliter l'élaboration au niveau local d'un projet d'ensemble cohérent et porteur d'avenir ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, la gestion de l'aérodrome de Châteauroux-Deols est confiée à la chambre de commerce et d'industrie de Châteauroux.

L'équilibre financier de la gestion est assuré essentiellement par le transport de fret, notamment de matériels « sensibles », et les vols d'entraînement des compagnies aériennes.

Cet aérodrome est doté d'une piste de 2 550 mètres qui présente effectivement d'importants signes de dégradation. L'aggravation de son état a d'ailleurs conduit à suspendre partiellement le trafic pendant les mois de juillet, août et septembre. Un examen récent a montré qu'il était nécessaire de procéder au renforcement de la piste.

Pour améliorer la sûreté, il est donc envisagé de basculer la zone de fret « sensible » située actuellement dans la zone des installations longeant la R. N. 20, de l'autre côté de la piste. Cette zone serait implantée sur les anciennes aires de dispersion des avions et desservie par un accès routier spécifique.

L'ensemble de ces travaux est estimé à 29 millions de francs et l'Etat confirme son engagement, dans le cadre du contrat de Plan Etat-région, d'assurer une participation de l'ordre de 30 p. 100 de la dépense. Le reste du financement serait fourni par la chambre de commerce et d'industrie et les collectivités territoriales intéressées.

Les travaux commenceront en 1985.

Mais, pour répondre à vos préoccupations, et pour audier l'ensemble de cette opération, une réunion doit se tenir à mon initiative à la D. G. A. C. — direction générale de l'aviation civile — le 7 novembre, avec toutes les parties concernées. Toutes les données et tous les aspects de cette affaire, notamment le développement industriel de la zone considérée, seront ce jour-là à l'ordre du jour.

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

**M. Claude Germon.** Monsieur le secrétaire d'Etat, l'intérêt de réaliser une deuxième gare de T. G. V. en région parisienne, et plus précisément à Massy, n'est plus contesté par quiconque.

En effet, la situation stratégique de ce carrefour de communication, situé à moins de trente minutes de quarante-cinq gares, sans compter les gares parisiennes, relié par fer aux deux aéroports d'Orly et de Roissy, placé au croisement de plusieurs autoroutes, offre des avantages exceptionnels du point de vue de l'aménagement de la région parisienne et de l'interconnexion du T. G. V. avec les autres moyens de transports.

Votre prédécesseur, M. Charles Fiterman, avait indiqué à cette même tribune l'année dernière qu'il était favorable à l'arrêt du T. G. V. à Massy. Un tel arrêt drainerait au moins deux millions de voyageurs par an, ce qui allégerait d'autant les contraintes de la circulation parisienne et du stationnement en gare de Montparnasse ; l'arrêt à Massy permettrait des liaisons internationales ou interrégionales par contournement de Paris avec, comme complément, des navettes rapides vers le centre de la capitale, notamment par les deux R. E. R. B et C. Il en va ainsi, par exemple, du T. G. V. Rennes Lyon à l'étude.

Dores et déjà les études techniques permettant de construire à tout moment la gare de Massy ont été réalisées. Hier après-midi au cours d'une réunion de travail, la S. N. C. F. a indiqué qu'elle envisageait l'arrêt quotidien de treize T. G. V. dans chaque sens.

La question essentielle qui semble posée n'est donc plus de savoir si la gare de Massy se fera, mais de décider si elle sera mise en service en même temps que le T. G. V. Atlantique.

Les délais d'enquête publique sont tels que la décision devrait intervenir très vite pour que la mise en place de ces deux équipements soit concomitante. Quelle mesure comptez-vous prendre, monsieur le secrétaire d'Etat, à ce sujet ?

En outre, n'y aurait-il pas intérêt, d'une part, à classer dans le système du R. E. R. la ligne de grande ceinture Versailles—Juvisy et à rendre plus rapide la liaison Massy—Paris du

R. E. R. C. le temps actuel étant dissuasif par rapport à d'autres moyens de transport ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, l'intérêt de la création d'une gare T. G. V. à Massy résulte des conditions particulièrement favorables dont bénéficie ce site : excellente desserte ferrée et routière, environnement industriel et universitaire très actif. C'est pourquoi mon prédécesseur avait demandé, dès novembre 1983, au préfet de la région d'Ile-de-France de créer un groupe de travail avec toutes les parties intéressées, afin d'étudier tous les aspects liés à la réalisation d'une gare T. G. V. Les premiers éléments techniques et économiques de cette étude ont apparemment l'intérêt d'un tel ouvrage, qui améliore sensiblement l'accessibilité au T. G. V. d'une partie des habitants de la région d'Ile-de-France, répondant ainsi à l'évolution structurelle actuelle du tissu urbain.

Pour ma part, j'ai veillé à ce que les mesures conservatoires, permettant cette réalisation le moment venu, figurent dans le dossier qui a été présenté au conseil d'administration de la S. N. C. F. en septembre dernier, et qui est soumis actuellement à mon approbation.

De mon côté, je suis favorable à l'implantation de cette gare, à condition, bien sûr, que tous les aspects de cet important projet soient pris en compte et que cette gare s'insère au mieux dans l'aménagement régional et local. Il appartient donc également aux responsables des collectivités concernées de faire connaître leur point de vue et la participation qu'ils comptent apporter à ce projet : aménagement urbain, plan de circulation, accès routiers, parking d'intérêt régional, etc.

En ce qui concerne le second point, l'intégration de la ligne S. N. C. F. Versailles-Juvisy à la ligne C du R. E. R., je voudrais vous indiquer que la portion de ligne S. N. C. F. Versailles-Chantiers—Juvisy, seul tronçon de grande ceinture resté ouvert au trafic voyageurs, est en réalité exploitée comme si elle était intégrée à la ligne C du R. E. R.

En effet, aux heures de pointe, les trains en provenance de Versailles-Chantiers et Massy poursuivent leur trajet au-delà de Juvisy en direction de la gare d'Austerlitz et des autres stations de la ligne C du R. E. R. dans Paris et même au-delà.

Aux heures creuses, cependant, environ un train sur deux en provenance de Versailles-Rive gauche, Paris et Austerlitz s'arrête à Juvisy, et ne poursuit pas sa course vers Massy et Versailles-Chantiers.

Les fréquences offertes sur cette portion de ligne sont comparables à celles des autres services de la banlieue S. N. C. F., c'est-à-dire quinze minutes à l'heure de pointe et trente minutes aux heures creuses.

Les voyageurs se rendant à Paris qui fréquentent l'une des gares situées à proximité de celle de Massy ont intérêt à emprunter la ligne B du R. E. R. en correspondance à Massy.

Il faut en effet vingt-quatre minutes en service semi-direct et trente-deux minutes en service omnibus pour effectuer le trajet Massy—Châtelet—Les Halles alors qu'il faut quarante-deux minutes pour effectuer le trajet Massy—Gare d'Austerlitz par Juvisy et trente-six minutes pour rejoindre Austerlitz avec Orly-Rail au départ de Massy, dont une mission sur deux est prolongée jusqu'à cette gare.

Par ailleurs, les usagers de ce secteur de l'Essonne bénéficieront à partir de la mi-87 de la mise en service de la gare Saint-Michel de correspondance avec la ligne C du R. E. R. et les lignes nos 4 et 10 du métro, ce qui augmentera leurs possibilités d'accès aux divers points de la capitale.

La ligne B offre de bonnes fréquences qui sont de l'ordre de cinq minutes en moyenne aux heures de pointe. La correspondance entre la ligne Versailles-Chantiers—Juvisy et la ligne B du R. E. R. peut s'effectuer en moins de dix minutes, ce qui constitue, me semble-t-il, une rupture de charge encore acceptable et une solution nettement plus avantageuse que celle consistant à emprunter la ligne C.

Enfin, la ligne Versailles-Chantiers—Juvisy supporte un trafic assez faible par rapport aux autres lignes de banlieue S. N. C. F.

Par conséquent, aucune priorité ne s'attache pour l'instant à l'amélioration de ce service qui est déjà très acceptable, eu égard à certains secteurs encore mal desservis de la banlieue parisienne.

## Suspension et reprise de la séance.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Nous venons d'apprendre le décès de Mme Gandhi. Je demande une suspension de séance de cinq minutes.

**M. le président.** Le président de l'Assemblée nationale exprimera cet après-midi à quinze heures les sentiments de notre assemblée.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures trente-cinq, est reprise à dix heures quarante.)

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à M. Alain Vivien.

**M. Alain Vivien.** Monsieur le secrétaire d'Etat, l'article 22 de la loi d'orientation des transports intérieurs prévoit expressément que l'organisation des liaisons ferroviaires inscrite au plan régional des transports... fait l'objet de conventions passées entre la région et la S.N.C.F. Toute ouverture ou fermeture de ligne, toute création ou suppression de points d'arrêt sont soumises pour avis à la région, aux départements et aux communes concernées.

Or, par deux courriers adressés, l'un au commissaire de la République de la région d'Ile-de-France le 21 juin 1984, l'autre à moi-même le 28 octobre dernier, le président du conseil de région excepte de la nonunification des zones S.T.P. et hors S.T.P. ainsi que d'un avant-projet de création d'un nouveau syndicat des transports d'Ile-de-France, qui lui aurait été communiqué par vos services, pour refuser de passer avec la S.N.C.F. des conventions d'exploitation que celle-ci lui présente et qui concernent les projets d'amélioration de la desserte ferroviaire en zone hors S.T.P.

Quels sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les moyens que peuvent exercer les collectivités locales concernées pour contraindre la région Ile-de-France à respecter les dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs ?

Par ailleurs, je note qu'à la différence des années précédentes le Gouvernement n'a pas demandé au Parlement de voter une loi prorogeant pour une année supplémentaire les pouvoirs du syndicat des transports parisiens. Cette innovation présage-t-elle le dépôt prochain d'un projet de loi unifiant la gestion des transports publics dans la région Ile-de-France ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, je dois d'abord rappeler qu'un effort important a été consenti en faveur des usagers demeurant hors de la zone de compétence des transports parisiens, par la création, le 1<sup>er</sup> juillet 1983, d'un titre de transport valable à l'intérieur du périmètre des transports parisiens selon les modalités habituelles de la carte orange et permettant, de plus, l'usage inconditionnel des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Ile-de-France.

L'article 22 de la loi d'orientation des transports intérieurs prévoit, en effet, que la S.N.C.F. et les régions peuvent passer des conventions d'exploitation pour l'organisation des liaisons ferroviaires inscrites au plan régional des transports.

A la différence des années précédentes, le Gouvernement n'a pas demandé au Parlement de voter une loi prorogeant pour une année supplémentaire les pouvoirs du syndicat des transports parisiens puisque l'article 127 de la loi de finances pour 1984 proroge une partie des propositions de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France.

L'organisation, le fonctionnement, les financements des transports à l'intérieur de la zone de compétence du syndicat des transports parisiens sont régis depuis près de trente ans par un statut particulier. Des dispositions sont intervenues successivement pour aménager ce statut afin de répondre aux besoins d'extension et d'amélioration des réseaux R.A.T.P., S.N.C.F. banlieue et A.P.T.R.

Malgré la loi du 6 mai 1976 prévoyant que la région Ile-de-France devait définir la politique régionale de circulation et de transports des voyageurs, tout en assurant sa mise en œuvre, le Gouvernement n'a pu faire aboutir des projets de loi allant dans ce sens et les a retirés en 1977 comme en 1980.

En vertu de la loi du 7 janvier 1983 sur la répartition et la décentralisation des compétences entre les départements, les régions et l'Etat, le Gouvernement a entrepris un nouvel examen d'une réforme des transports parisiens.

Après concertation avec les futurs partenaires d'un nouvel organisme responsable des transports d'Ile-de-France, le ministère de l'urbanisme, du logement et des transports étudie les moyens qui devraient permettre au conseil régional d'Ile-de-France, lorsqu'il sera élu au suffrage universel, d'assumer l'ensemble de ses nouvelles responsabilités.

Les problèmes institutionnels et financiers qui se posent dans ce domaine doivent être résolus dans la clarté et la responsabilité.

D'ores et déjà, le conseil régional d'Ile-de-France a pu prendre toute sa part dans l'élaboration du contrat de plan signé par le Premier ministre et son président. De même, rien ne s'oppose à ce que la région passe des conventions d'exploitation avec la S.N.C.F. en vue d'une amélioration de la desserte ferroviaire.

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

La parole est à M. Grussenmeyer.

**M. François Grussenmeyer.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le 28 mai dernier, M. Bernard Attali, délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, m'informait que le conseil des ministres, après examen par le C.I.A.T., avait décidé d'adopter un schéma directeur des autoroutes la section Strasbourg—Lauterbourg.

J'ai alors alerté M. le ministre d'Etat chargé du Plan et de l'aménagement du territoire pour que la programmation de cette opération et la participation prévisionnelle de l'Etat soient arrêtées d'une manière ferme dans le cadre du 9<sup>e</sup> Plan.

En effet, le conseil régional d'Alsace, dans sa séance du 29 juin dernier, a décidé à l'unanimité sa participation, à hauteur de 25 p. 100, au financement des différents travaux d'aménagement du C.D. 300, entre l'autoroute A 4 et Lauterbourg — la mise à quatre voies, la construction des ouvrages d'art — afin que cette route soit moins meurtrière, et d'insérer à ses budgets successifs les crédits nécessaires à leur réalisation.

J'ajoute que la plate-forme douanière de Lauterbourg-Scheibhard sera ouverte au trafic le 1<sup>er</sup> mars 1985, permettant ainsi la jonction du Nord du Bas-Rhin avec la République fédérale d'Allemagne et, notamment, le réseau autoroutier du Palatinat et du pays de Bade.

Il est dès lors opportun, monsieur le secrétaire d'Etat, que les collectivités locales concernées, en particulier la région d'Alsace et le département du Bas-Rhin, connaissent la position de votre administration.

Je vous demande donc de bien vouloir me préciser le montant et la programmation financière prévisibles de l'Etat pendant le 9<sup>e</sup> Plan pour l'aménagement autoroutier du C.D. 300. L'axe autoroutier Nord—Sud alsacien doit être en effet opérationnel dans les meilleurs délais pour donner un nouvel atout essentiel à l'Alsace dans le cadre de l'Europe rhénane. Cette réalisation contribuera à faire cette Europe des transports dont a parlé hier soir M. Paul Quilès.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur Grussenmeyer, l'Europe des transports est une grande ambition que beaucoup partagent et sur laquelle nous pouvons peut-être nous rassembler.

La liaison Lauterbourg—Strasbourg a été classée comme prolongement d'autoroute au schéma directeur des autoroutes. Ce classement est un élément très positif, et bien d'autres élus de France auraient souhaité bénéficier du même traitement.

**M. François Grussenmeyer.** Certes !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Cette liaison appartient à l'axe Nord—Sud alsacien, en cours d'aménagement depuis le 7<sup>e</sup> Plan dans le cadre du programme cofinancé par l'Etat, la région et le département. L'objectif est de réaliser, sur cet axe, une route à deux fois deux voies possédant des caractéristiques autoroutières.

Plusieurs opérations de renforcement, de mise à deux fois deux voies et de dénivellement de carrefours sont en cours d'étude et représentent 80 millions de francs de travaux.

Au projet de contrat de Plan Etat région, non encore signé, sont prévues, en liste principale, trois séries d'opérations pour un montant de 50 millions de francs : un échangeur avec la nationale 63 ; plusieurs déviations avec les C. D. 197, 163, 429 et 29 ; le renforcement entre le C. D. 223 et la nationale 63.

En liste complémentaire, plusieurs autres opérations sont inscrites, pour un montant de 30 millions de francs.

L'Etat attache une grande importance à la réalisation de cet axe qui sera reclassé dans le réseau routier national après aménagement définitif. Il appartient au département de dire s'il souhaite un classement rapide de cette liaison dans le réseau national.

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

**M. Pierre-Bernard Cousté.** Monsieur le secrétaire d'Etat, si l'Europe des transports représente une grande ambition, il est aussi une grande ambition française, celle de la liaison Rhin—Rhône, de l'axe mer du Nord—Méditerranée. Or le rapport de M. Chénard ne consacre que quelques propos très brefs à ce sujet. Je le comprends, puisque ce projet de budget ne me paraît pas, loin de là, apporter l'impulsion que nous attendons. Si bien que ceux qui défendent encore cette liaison se font de plus en plus rares et désespèrent.

Mais ce n'est pas mon cas. Pourquoi ? Parce que bien des arguments plaident en faveur de ce projet.

D'abord, en ce qui concerne la dérivation de Mâcon, vous devriez regarder les choses de plus près. En effet, si la première enquête d'utilité publique a échoué, les autorisations de programme sont néanmoins prévues dans votre budget. Dès lors, quand aura lieu la nouvelle enquête ? Quant allez-vous prendre la déclaration d'intérêt public ?

Ma deuxième question a trait au tronçon de Loyettes. L'aménagement du Haut-Rhône est inscrit dans le schéma directeur et a été retenu par la commission Grégoire. Or, tout est bloqué par la procédure de mise en classement du site du confluent de l'Ain. Pourtant ce classement n'apparaît pas incompatible avec un aménagement, particulièrement bien étudié, de la voie navigable et de la chute. Quelle est la position du Gouvernement ? Quels sont les délais envisagés ?

Enfin, la liaison navigable à grand gabarit Niffer—Mulhouse constitue l'amorce de la liaison Rhin—Rhône sur le versant alsacien. A cet égard, mes collègues alsaciens et lorrains, notamment M. Weisenhorn, et moi-même nous nous préoccupons de la modicité des crédits. Cette liaison a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique déjà ancienne puisqu'elle remonte au 29 juin 1978, et la réalisation de l'ouvrage a été concédée à la compagnie nationale du Rhône par la loi du 4 janvier 1980.

Mais le tronçon Niffer—Mulhouse présente en lui-même un intérêt particulier, puisqu'il permettrait d'améliorer sensiblement l'accès au Rhin du port de Mulhouse et qu'il constitue un aménagement de vallée inscrit au schéma directeur des voies navigables et retenu dans les priorités du 9<sup>e</sup> Plan.

De plus, vos services ont effectué les enquêtes parcellaires sur les communes concernées, ont fait exécuter une étude de recensement dans la zone des entreprises principales et ont même fait préparer par la compagnie nationale du Rhône le projet technique des ouvrages. Les travaux pourraient donc être engagés très rapidement, dans l'esprit des missions imparties au fonds spécial de grands travaux. Malheureusement, 75 millions de francs seulement sont inscrits à ce titre, et seront-ils même employés ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez le souci de créer des emplois. L'ensemble des travaux est estimé à 400 millions, ils sont prêts à être effectués, les études techniques sont achevées, et vous n'inscrivez que 75 millions. Nous demandons avec la plus grande fermeté qu'une dotation supplémentaire de 100 millions du fonds spécial de grands travaux soit inscrite au titre de la quatrième tranche, sachant que la compagnie nationale du Rhône est à même, sur ses ressources propres, de financer une partie de l'opération.

Je ne désespère pas de votre décision. Je vous demande, une nouvelle fois, une réponse claire.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur Cousté, je sais de longue date l'attachement que vous portez aux voies navigables en général et à la liaison Rhin—Rhône en particulier. (Sourires.)

Cette liaison est inscrite au schéma directeur des voies navigables. Ce schéma a été adopté par le conseil des ministres du 18 avril dernier et je viens de signer le décret l'approuvant formellement. Je rappelle que, comme la seconde loi de Plan, il a déterminé des priorités. Il convient d'abord de maintenir et de renforcer l'effort consacré aux travaux d'entretien et de restauration du réseau existant et, bien sûr, de terminer les opérations engagées. Il y a lieu ensuite de poursuivre l'aménagement des vallées. Il s'agit enfin de réaliser progressivement des liaisons interbassins.

La réalisation de ce dernier objectif à caractère européen requiert du temps et la mobilisation de ressources considérables. Les liaisons Seine-Nord, Seine-Est et Rhin—Rhône représentent ensemble l'armature du réseau à grand gabarit interbassins. Leur coût total est probablement supérieur à 35, voire 40 milliards de francs.

**M. Pierre-Bernard Cousté.** Nous le savons !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** De telles sommes, même étalées dans le temps, représentent des ordres de grandeur considérables et ne peuvent être engagées sans que leur rentabilité et leur effet sur l'économie nationale soient examinés avec détail et sérieux, compte tenu des trafics prévisibles et de la capacité des différents modes de transport à faire face à l'évolution du potentiel transportable.

Parallèlement, les études techniques indispensables doivent être menées.

Pour ce qui est du 9<sup>e</sup> Plan, l'efficacité et la rigueur de la gestion des finances publiques conduisent à mener prioritairement les actions susceptibles de rendre sa dynamique à la voie d'eau, à entretenir et à restaurer notre réseau, à concentrer nos autres efforts sur des aménagements apportant, le plus rapidement possible, une compétitivité accrue à la voie d'eau. Pour atteindre cet objectif, je combinerai les réserves budgétaires, les contributions du F. S. G. T. et de nouvelles ressources hydroélectriques.

Ainsi, s'agissant de la liaison reliant la Méditerranée au Rhin, les efforts supportés par le budget de 1985 porteront sur les opérations suivantes :

Premièrement, le canal du Rhône à Sète, dont la réalisation est inscrite au contrat de Plan avec le Languedoc-Roussillon ;

Deuxièmement, la dérivation de Mâcon, seul point noir sur la Saône, qui est actuellement au gabarit de 4 000 tonnes entre Lyon et Chalon-sur-Saône. Je souhaite qu'un accord soit trouvé localement sur la question du tracé. Après un premier échec, il serait bon d'engager quelques discussions préalables à la procédure officielle, pour ne pas courir au devant de nouvelles difficultés.

En troisième lieu, nous procéderons à des acquisitions foncières d'opportunité sur la liaison de la Saône au Rhin.

Enfin, nous étudions actuellement un programme de travaux à confier à la C. N. R., dont le financement sera partiellement assuré par une augmentation de 100 p. 100 pour les trois années à venir du complément de recettes tiré de l'hydroélectricité du Rhône.

Ces actions fondées sur la recherche d'une efficacité maximale des dépenses publiques sont conformes aux objectifs adoptés par la seconde loi de Plan et sont cohérentes avec une gestion rigoureuse du budget de l'Etat.

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

**M. Jacques Godfrain.** Monsieur le secrétaire d'Etat, personne n'a oublié, dans le Massif central, l'attention avec laquelle l'ancien Président de la République et son Premier ministre M. Jacques Chirac étudiaient les problèmes routiers en vue de parvenir au désenclavement de ce massif dont on connaît l'énorme superficie. Personne n'a oublié les réalisations qui ont suivi le discours du Puy.

Je pense principalement à l'aménagement de la nationale 9, grand axe routier Nord-Sud, aux travaux considérables accomplis au sud, à partir de Béziers, comme la déviation et le tunnel de Lodève, et au nord, de Clermont-Ferrand jusqu'à l'Indre, comme la construction d'un tronçon à deux fois deux voies et de la déviation d'Issoire.

Mais il semble que, depuis deux ans environ, les travaux, sinon les études, soient en panne sur la nationale 9. Ainsi, bien que la traversée du Cantal soit très difficile — et le docteur Raynal, président du conseil général, s'associe à ma

question — ce département ne reçoit qu'une dotation extrêmement faible destinée à la réalisation d'un renforcement coordonné dans les environs de Massiac, mais qui ne suffira pas à poursuivre l'effort soutenu entrepris sous le septennat précédent.

En second lieu, la chambre de commerce et d'industrie de Millau, dans l'Aveyron, vient de se prononcer en faveur de la réalisation d'une déviation autour de cette ville. Quelle est de répartition du financement le Gouvernement est-il disposé à retenu afin d'alléger au maximum les finances de cette commune, qui sont déjà fragiles ? Il importe que cette opération soit rapidement menée à bien pour que ce programme de désenclavement du Massif central soit réussi dans son ensemble et puisse être achevé dans les délais prévus en 1975.

Enfin, je tiens à souligner la situation particulièrement grave dans laquelle se trouvent les entreprises de travaux publics de cette région. Elles ont été très durement touchées par l'abandon des travaux qui avaient été prévus dans la région du Larzac et qui devaient se traduire par un fort plan de charge pour l'ensemble de ce secteur.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur Godfrain, la poursuite du désenclavement des régions du Massif central reste une des priorités de la politique du Gouvernement qui a, en particulier, classé dans le schéma directeur routier les nationales 20 et 9 comme prolongements d'autoroute. C'est incontestablement un acquis.

La nationale 9 a déjà fait l'objet de nombreux aménagements à deux fois deux voies, dans les sections qui connaissent les plus forts trafics, comme le Puy-de-Dôme ou l'Hérault, et d'importants travaux sont prévus dans la Haute-Loire, le Cantal, l'Aveyron et la Lozère.

Depuis 1982, un effort substantiel a été entrepris pour la modernisation de l'autre grand axe Nord-Sud qu'est la nationale 20. Ont été ainsi engagées les grandes déviations de Limoges, Brives et Cahors. Cet effort sera poursuivi au cours du 9<sup>e</sup> Plan pour conférer à la nationale 20 les caractéristiques d'une grande liaison moderne.

Toutefois, l'accent mis sur les R. N. 20 et 9 n'exclut nullement la poursuite de l'aménagement des autres axes tels que :

La R. N. 89 — Bordeaux, Clermont — avec la déviation de Tulle ;

La R. N. 88 — Albi, Rodez, Mende, Le Puy, Firminy — avec les déviations de Rodez, les aménagements au nord de Mende, la déviation d'Yssingaux, récemment mise en service, et celle de Monistrol ;

La R. N. 140 — axe Brive-Méditerranée — avec des aménagements à Decazeville, au nord de Figeac ;

La R. N. 122 — Figeac, Aurillac, Massiac — avec de nombreux aménagements localisés de calibrage et de rectification et le grand projet de la cote des Estresses ;

La R. N. 102 — Lempdes, Aubenas, Montélimar — avec la poursuite de l'aménagement à trois voies à l'est d'Aubenas ;

La R. N. 106 — Mende, Ales — avec de nombreux aménagements sur place et la rocade sud d'Ales ;

Enfin, la route Centre Europe-Atlantique, avec la déviation de Montluçon et l'achèvement de la route nouvelle au sud de Moulins.

La lecture de cette liste montre que, contrairement à ce que vous avez laissé entendre, monsieur Godfrain, il n'y a aucune désaffection du Gouvernement à l'égard du Massif central, dont je suis aussi l'élu, même si c'est aux confins. Au total, en 1985, avec le programme routier du Massif central et le programme spécifique de la nationale 20, entre Vierzon et Limoges, c'est plus de 500 millions de francs — 522 millions exactement — que l'Etat consacrerait à cette région, son effort étant complété par les régions Limousin et Auvergne dans le cadre des contrats de Plan.

Enfin, il faut souligner l'importance qu'aura pour le désenclavement du Massif central l'autoroute A 71 reliant Orléans, Bourges et Clermont-Ferrand. Sa réalisation sera poursuivie l'année prochaine avec d'importants travaux en Auvergne, de façon à respecter l'objectif, confirmé par le Président de la République, d'un achèvement en 1989.

Quant à l'autoroute A 72 entre Clermont-Ferrand et Saint-Etienne, elle sera ouverte dans les six premiers mois de l'année prochaine.

Vous avez posé une dernière question concernant la déviation de Millau. Il s'agit, si j'ai bien compris, d'un vœu émis par la chambre de commerce. Il importe que d'autres instances, politiques celles-ci, donnent leur sentiment sur ce dossier et fassent des propositions sur leur participation financière et sur le projet technique. Si ce dossier se concrétise, il suivra une instruction tout à fait normale.

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

**M. Daniel Goulet, Monsieur le secrétaire d'Etat,** un certain nombre de problèmes de caractère fiscal se posent toujours aux travailleurs routiers. Cette fiscalité, qui devient une véritable surfiscalité, est inadaptée à ces entreprises dont on sait qu'elles assurent des services spécifiques et particulièrement difficiles. Elle les affaiblit progressivement quand elle ne va pas jusqu'à les menacer dans leur existence même.

Lors de leur congrès du 11 octobre dernier, les professionnels vous ont rappelé une nouvelle fois ces problèmes. Vous n'avez pas pu leur donner de réponse positive. Peut-être le pourrez-vous aujourd'hui.

Ils demandent la définition d'un carburant utilitaire détaxé comme celui dont bénéficient les marins pêcheurs, les agriculteurs ou la S.N.C.F. : la récupération à 100 p. 100 de la T.V.A. sur le gazole, comme pour les autres transporteurs européens, afin d'assurer une meilleure compétitivité au niveau international ; des mesures propres à mettre un terme à la dérive des coûts en matière de transports scolaires. Ils souhaitent enfin que le décret d'application des dispositions « voyageurs » de la loi d'orientation des transports intérieurs, décret qui doit être examiné prochainement, permette de clarifier les modalités du conventionnement et de l'indemnisation des entreprises.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, que comptez-vous faire pour assurer l'assouplissement du règlement social communautaire et son application à tous ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, j'ai déjà eu l'occasion dans mon intervention générale de m'exprimer sur les transports routiers, de marchandises notamment, en soulignant que nous étions soucieux de libéralisme.

**M. Alain Madelin.** Très, très bien !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Comme si c'était nouveau dans ma bouche, monsieur Madelin ! J'aimerais bien que le même esprit souffle sur tous les bords de cette assemblée...

Vous avez abordé, monsieur Goulet, le problème de la fiscalité et de la situation économique des transports routiers de marchandises. Laissez-moi tout d'abord remarquer que l'intérêt porté aujourd'hui à ce problème par l'opposition est quelque peu suspect dans la mesure où, lorsqu'elle était au pouvoir, elle ne tenait pas tout à fait le même langage. Les transporteurs n'oublient vraisemblablement pas qu'ils doivent au Gouvernement auquel j'ai l'honneur d'appartenir d'avoir redonné vie et vigueur à la tarification routière obligatoire, alors que les gouvernements précédents — les vôtres — avaient déjà demandé au comité national routier d'en abandonner le contrôle, en vue de la supprimer. Nous avons maintenu cette tarification pour que la profession puisse toucher une juste rémunération couvrant ses coûts.

Par ailleurs, je vous rappelle que, sans compter la déductibilité progressive de la T.V.A. sur le gazole que nous avons instituée, la part des taxes dans le prix à la pompe du gazole est passée de 65,6 p. 100 en 1970 à 44 p. 100 aujourd'hui.

Après déduction de la T.V.A. récupérable, au 1<sup>er</sup> novembre 1984, c'est à-dire demain, le poids des taxes non récupérables sera, grâce à nous, de 40,31 p. 100 contre 65,6 p. 100 en 1970. Il faut tout de même le dire !

**M. Gilbert Gantier.** Il faut dire aussi que les prix vont probablement augmenter le 13 novembre !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Il est trop facile de faire des procès « grand public ». Moi, je donne des chiffres ! En 1970, monsieur Gantier — j'en suis désolé pour vous — la part des taxes non récupérables dans le gazole était de 65 p. 100 ; grâce à nous, elle est tombée à 40 p. 100 ! (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports intérieurs.** Ne vous désolent pas, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut au contraire s'en réjouir !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je m'en réjouis pour ce qui me concerne mais je me déssole devant l'aveuglement de l'opposition.

**M. Jean-Louis Goasdouff.** C'est pourquoi il y a tant de dépôts de bilan ?

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** C'est un autre débat. Les transports routiers, qu'ils soient nationaux ou internationaux, ne peuvent pas être à l'abri des vicissitudes du temps. Or les difficultés des uns ont fatalement des répercussions sur l'activité des autres. Mais on ne peut pas isoler un seul secteur pour estimer qu'il serait plus défavorisé que d'autres.

Les efforts consentis doivent être appréciés à leur juste mesure.

Sans revenir sur ce qui a été déjà dit et confirmé notamment au congrès de la F. N. T. R., je tiens à souligner que l'échec relatif à la déduction de T. V. A. sera respecté et même amélioré puisqu'elle sera de 100 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1987. Voilà encore une réalité concrète. Tous les calendriers annoncés sont tenus ; dans certains cas les échéances sont même avancées.

Je vous indique, puisque je crois que vous n'étiez pas là hier, monsieur Goulet, que le coût budgétaire de cette mesure a été estimé à 420 millions de francs pour 1985, soit l'équivalent du produit de la taxe à l'essieu acquittée en 1984. Cela aussi mérite d'être souligné et apprécié à son juste prix par la profession et par les élus. Ce gouvernement défend aussi bien la profession routière que d'autres.

Je vous précise également, pour faire pièce à ce leitmotiv permanent qui consiste à dire que, dans les autres pays, les choses vont toujours mieux que dans le nôtre, que si, au 15 octobre, le gazole était moins cher en Allemagne qu'en France, son coût était plus élevé en Suisse et en Grande-Bretagne, après déduction de la T. V. A. Je souhaiterais donc que ceux qui font des comparaisons prennent en compte tous les éléments et n'intentent pas des procès un peu rapides.

**M. Gilbert Gantier.** Et l'Allemagne ?

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** J'en ai parlé.

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** Ecoutez un peu !

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

La parole est à M. André Bellon.

**M. André Bellon.** En me félicitant, monsieur le secrétaire d'Etat, de la volonté affirmée par les pouvoirs publics de désenclaver les Alpes du sud et des moyens mis en œuvre à cet effet, je voudrais vous demander un certain nombre de précisions pour l'avenir.

D'abord, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les départements concernés ont décidé d'apporter leurs contributions afin que l'autoroute des Alpes puisse aller jusqu'à Manosque. Ces décisions de participation ont été prises dans la perspective d'accélérer la construction de l'autoroute jusqu'à Sisteron. Cette volonté correspond-elle à celle des pouvoirs publics ? Quels sont les délais dans lesquels ceux-ci entendent mettre en œuvre la réalisation de ce projet autoroutier ?

Ensuite, s'agissant des rapports entre le rail et la route, nous tenons à réaffirmer, en accord d'ailleurs maintenant avec la S.N.C.F., l'obligation de maintenir les services ferrés dans le Val-de-Durance. La convention passée en ce sens avec la S.N.C.F. appelle un certain nombre de prises de position en matière de financement. Ce plan de financement est-il bouclé par l'Etat ? Sinon comment compte-t-il le faire ?

Enfin, la région considère que la création du troisième rail sur la ligne Digne-Saint-Auban doit être liée à l'implantation d'un rail identique sur la ligne Digne-Nice, dite « ligne des pignes ». Quelle est l'attitude de l'Etat à l'égard de ces différentes perspectives ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, je vais répondre successivement à chacune de vos trois questions.

Le raccordement autoroutier à la route nationale 96 au droit de Manosque se fera par le chemin départemental 907 qui sera recalibré. Le conseil général des Alpes-de-Haute-Provence, département maître d'ouvrage, a demandé à la D. D. E. d'établir le projet d'aménagement de cette voie qui desservira le raccordement normal de Manosque à l'autoroute quand celle-ci sera prolongée vers Sisteron.

Pendant la période provisoire, l'autoroute s'arrêtera à Manosque mais les conditions de circulation dans cette ville ne devraient guère être aggravées par l'autoroute, celles sur la nationale n'étant pas modifiées entre Manosque et Sisteron.

Quant à la réalisation de la liaison de 95 kilomètres entre Aix-en-Provence et Sisteron par l'autoroute A 51, elle est inscrite au schéma directeur des autoroutes et de leurs prolongements. Elle figure également dans la deuxième loi de Plan parmi les opérations susceptibles d'être réalisées ou lancées au cours de ce 9<sup>e</sup> Plan. La section Aix-Cadarahe est en travaux et la réalisation de la section Cadarahe-Manosque devrait démarrer dans les tout prochains jours, le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur ayant tout récemment, le 22 octobre, accepté de participer, avec les départements concernés, au financement de cette section à hauteur de 10 p. 100, à parité avec l'Etat. Par conséquent, les mises en service devraient intervenir l'année prochaine pour la partie Aix-Pont-Mirabeau et à la fin de 1986 pour Pont-Mirabeau-Manosque.

Ainsi progresse normalement la réalisation de cette liaison Aix-Manosque dont le coût est de l'ordre du milliard de francs et qui est, à juste titre, demandée en priorité par les élus et la population de votre région.

Pour ce qui concerne l'amélioration de la desserte ferroviaire du Val-de-Durance, c'est-à-dire de la ligne Marseille-Briançon, il faut en effet se réjouir de la convergence des volontés et des concours des collectivités locales, de la S.N.C.F. et de l'Etat.

Le programme d'aménagement des infrastructures nécessaires à cette amélioration a été retenu dans le cadre du contrat particulier Etat-région concernant le développement du transport collectif régional et il doit faire l'objet d'une convention spécifique entre la région, les départements intéressés et la S.N.C.F., qui est prête à être signée.

Il est prévu de financer la dépense totale, qui est de 110 millions de francs aux conditions économiques de février 1984, selon la répartition suivante : 52 p. 100 pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont 27 p. 100 apportées par l'Etat ; 13 p. 100 pour les départements des Alpes-de-Haute-Provence, des Hautes-Alpes et des Bouches-du-Rhône répartis à égalité entre eux et le solde, c'est-à-dire 35 p. 100, pour la S.N.C.F.

Toutefois, vous l'avez souligné, la S.N.C.F. a estimé avoir été engagée sans son accord et elle a rappelé que, compte tenu de la rentabilité attendue, elle s'était prononcée pour une participation limitée à 30 p. 100, s'appliquant à ce qui est vrai à un montant supérieur de 8 millions de francs à l'estimation retenue, ce qui correspond à 32,2 p. 100 des 110 millions de francs.

Il persiste donc un léger écart, mais, je vous en donne l'assurance, il sera résorbé au terme d'une négociation qui est en cours entre la région, la S.N.C.F. et l'Etat. En aucun cas les participations des départements ne seront augmentées. Je veillerai à ce que le démarrage de cette opération ne soit pas différé.

J'en viens enfin au troisième rail entre Digne et Saint-Auban, destiné à permettre aux trains des chemins de fer de la Provence d'aller jusqu'à Saint-Auban et d'autoriser des correspondances avec des services S.N.C.F. de la ligne Marseille-Briançon. Sa réalisation a été effectivement envisagée dans le contrat particulier relatif aux transports collectifs entre l'Etat et la région.

Cet investissement dont le coût est estimé à 15 millions de francs est, je vous le rappelle, subordonné à des études préalables financées à parts égales par l'Etat et par la région.

Je suis tout à fait favorable en ce qui me concerne, à ce que ces études soient engagées en 1985. Je précise qu'il devra s'agir non seulement d'études techniques mais aussi d'études à caractère socio-économique démontrant la faisabilité, l'utilité et la rentabilité de ce projet qui, dans son principe, me paraît de bon sens.

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

J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Urbanisme, logement et transports » ainsi que les articles 59 et 71 rattachés à ce budget.

## ETAT B

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

- Titre III : 1 016 830 691 francs ;
- Titre IV : 3 384 677 526 francs. »

## ETAT C

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

## TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- Autorisations de programme : 7 526 616 000 francs ;
- Crédits de paiement : 3 138 833 000 francs. »

## TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

- Autorisations de programme : 21 572 511 000 francs ;
- Crédits de paiement : 2 550 577 000 francs. »

## TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

- Autorisations de programme : 5 930 000 francs ;
- Crédits de paiement : 4 355 000 francs. »

## ETAT D

*Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1986.*

## TITRE III. — TRANSPORTS INTÉRIEURS

- Chapitre 35-42. — Routes. — Entretien et fonctionnement : 20 millions de francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

**M. le président.** Sur le titre V de l'état C, M. Gilbert Gantier a présenté un amendement, n° 129, ainsi rédigé :

Reduire les autorisations de programme de 14 610 000 francs et les crédits de paiement de 4 500 000 francs. »

La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, je me réfère aux pages 442 et 443 du bilan des transports. Le titre V, pour ce qui est de la météorologie, prévoit 62 945 000 francs en autorisations de programme et 46 millions en crédits de paiement. Or ce titre comporte un article intitulé "Transfert à Toulouse — Equipements techniques" en faveur duquel figurent 14 610 000 francs d'autorisations de programme et 4 500 000 francs de crédits de paiement.

C'est ce transfert à Toulouse qui pose un certain problème, et le dernier rapport de la Cour des comptes m'a conduit à déposer cet amendement.

En effet, les crédits que je viens de rappeler sont inscrits au chapitre 53-50 pour le transfert de certains services de la météorologie à Toulouse. Or la Cour des comptes a formulé un certain nombre d'observations qui exigent, monsieur le secrétaire d'Etat, des réponses claires et précises que nous n'avons pas obtenues jusqu'à présent. Il s'agit de regrouper à Toulouse — et pourquoi pas puisque c'est la ville de l'aviation ? — l'essentiel des services centraux de la météorologie jusqu'à présent dispersés dans la région parisienne, au fort de Saint Cyr, au palais de l'Alma, à Trappes, à Magny les Hameaux, à Boulogne, et j'en oublie peut être.

Pour reprendre les termes très sévères qui figurent à la page 15 du rapport 1984 de la Cour des comptes, il apparaît que « l'opération, en grande partie inachevée, aggrave, au lieu de les diminuer, les inconvénients de la dispersion des services de la météorologie ; mal engagée et mal exécutée, elle a entraîné des coûts excessifs, hors de proportion avec les résultats obtenus. » La Cour des comptes constate également

que cette opération « qui aurait dû être bénéfique tant pour l'aménagement du territoire que pour le fonctionnement des services concernés donne, au contraire, un fâcheux exemple d'incohérence et de mauvaise gestion administratives ».

La Cour conclut ses observations en demandant qu'une décision soit promptement prise quant à l'avenir de ce transfert.

Telles sont les raisons de mon amendement.

J'ajoute qu'il n'a été donné aucune réponse satisfaisante aux questions posées sur ce sujet par mon collègue Robert-André Vivien, aux pages 16 et 17 de son rapport écrit. Il en a été de même hier au cours de l'examen de ce projet de budget — l'analytique en fait foi — puisque M. Tranchant, qui a de nouveau posé les questions de M. Robert-André Vivien, n'a obtenu, lui non plus, aucune réponse précise.

Monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en est-il de ce fameux déménagement ? La Cour des comptes fait-elle fausse route ou est-ce votre département ministériel ?

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

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement.

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Cette question a été évoquée assez souvent.

Vous avez dit, monsieur Gantier, que cette opération avait été mal engagée et j'en suis bien d'accord. Mais il faut rendre à César ce qui est à César et rappeler que c'est par vos propres amis qu'elle a été mal engagée.

**M. Gilbert Gantier.** Cela fait tout de même trois ans et demi que vous êtes au pouvoir. Il faudrait y mettre bon ordre.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Il nous faudra sans doute plus de temps pour réparer certains des désordres que vous avez provoqués depuis plus longtemps. (*Protestations sur les hautes de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

**G. Gilbert Gantier.** Supprimons les crédits !

**M. Jean-Louis Goasduff.** Ce n'est pas un héritage que vous laisserez, mais des ruines !

**M. le président.** Messieurs, calmez-vous !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je voudrais souligner pour être plus précis et plus clair...

**M. Gilbert Gantier.** Enfin !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** ... sans rien renier de ce que je viens de dire, car cela correspond à la stricte réalité, que, de notre part, il n'y a ni incertitude ni attermoiement dans les crédits qui sont prévus. Il s'agit simplement de compléter les moyens de financement de la première tranche déjà engagée, c'est à dire celle qui est relative au bâtiment des moyens généraux et au centre de conférence.

Il est donc indéniable qu'il y a un problème mais il n'en est pas moins vrai — je pense que cela ne vous a pas échappé — que moins de trois mois après ma prise de fonctions, le conseil des ministres s'est penché sur le devenir de la météorologie nationale qui est un service particulièrement dynamique, performant et reconnu sur le plan national et international. C'est dans cette perspective de modernisation et de développement que nous allons trouver les véritables solutions pour régler ce problème dont je veux bien reconnaître avec vous qu'il est ardu.

C'est pourquoi je demande à l'Assemblée de rejeter cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 129.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V.

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

**M. le président.** Sur le titre VI de l'état C. M. François d'Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan pour la section commune des transports, a présenté un amendement, n° 38, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 944 000 F. »

La parole est à M. Chénard, rapporteur spécial, pour soutenir cet amendement.

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission des finances a retenu cet amendement proposé par M. d'Aubert en considérant qu'il tendait à rétablir la rigueur budgétaire et non à modifier le montant des crédits mis à la disposition du ministre.

Il a en effet semblé à la commission qu'il ne convenait pas que des crédits en capital du titre VI servent à des dépenses de fonctionnement, tels les frais de déplacement des membres de l'institut de la recherche et des transports. C'est pourquoi elle a adopté cet amendement de réduction des crédits et il appartiendra ensuite au Gouvernement de proposer à l'Assemblée un amendement majorant, à due concurrence, les crédits du titre III.

Il appartient à l'Assemblée de juger.

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Cet amendement me donne l'occasion de faire une mise au point sur cette question qui a déjà été évoquée hier dans la discussion.

Il s'agit — je dois le préciser avec beaucoup de clarté — d'une mesure d'ordre, prise en application de la loi du 15 juillet 1982 relative à la recherche scientifique et technique. Les crédits de déplacements doivent désormais être compris dans la dotation globale des nouveaux établissements publics, scientifiques et techniques. Elle doit donc s'appliquer à l'établissement qui sera créé en 1985. Cette disposition qui semble nouvelle, est devenue en fait traditionnelle puisqu'elle a déjà été mise en œuvre de façon concrète pour des établissements tels que le C.N.R.S., l'I.N.R.A., l'I.N.S.E.R.M. pour le budget de 1984.

C'est pour donner plus de souplesse à ces établissements publiques que cette solution a été retenue ; elle correspond à la nécessité de doter nos organismes de recherche d'une gestion plus moderne.

J'ai noté que la commission ne remettait pas en cause le montant des crédits. C'est pourquoi je pense qu'à la lumière de ces explications cet amendement pourrait être retiré. Sinon, je souhaite que l'Assemblée suive l'avis du Gouvernement et le rejette.

**M. Gilbert Gantier.** Le Gouvernement est contre la commission !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** Je n'ai pas le pouvoir de retirer cet amendement.

**M. Alain Madelin.** Mais vous êtes convaincu !

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** Je le maintiens donc.

**M. Gilbert Gantier.** Très bien !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 38.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI.

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VII.

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VII sont adoptés.)

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

**M. le président.** J'appelle maintenant les articles 59 et 71 rattachés à ce budget.

#### Article 59.

**M. le président.** « Art. 59. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans le financement de travaux d'infrastructure de transports en commun de la région d'Ile-de-France, prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964, sont fixés pour 1985 aux montants suivants en autorisations de programme :

« — Etat : 300 millions de francs ;

« — région d'Ile-de-France : 495 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 59.

(L'article 59 est adopté.)

#### Article 71.

**M. le président.** « Art. 71. — I. Pour l'application de la législation fiscale, les entreprises inscrites au registre de la chambre nationale de la batellerie artisanale sont assimilées aux entreprises artisanales immatriculées au répertoire des métiers.

« II. Il est inséré dans le code général des impôts un article 1602 B ainsi rédigé :

« Art. 1602 B. Il est pourvu aux dépenses de la chambre nationale de la batellerie artisanale au moyen d'une taxe acquittée par les entreprises inscrites au registre des entreprises de la batellerie artisanale. La taxe est égale à 0,105 centime par tonne kilométrique de marchandises transportées sur le territoire français.

« Elle est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, lors de chaque opération de transport, par l'office national de la navigation qui prélève 3 p. 100 de ces sommes pour frais d'assiette et de recouvrement.

« Les patrons bateliers titulaires de l'allocation supplémentaire de la batellerie nationale de solidarité prévue par la loi n° 56-639 du 30 juin 1956 sont exonérés de la taxe. »

« III. Il est créé à la chambre nationale de la batellerie artisanale un fonds destiné à favoriser l'adaptation de la capacité de la flotte artisanale.

« Ce fonds est alimenté par une taxe acquittée par les entreprises de transports par eau privées ou publiques de droit français et, le cas échéant, par une subvention de l'Etat.

« La taxe est égale à 0,13 centime par tonne kilométrique de marchandises générales transportées sur le territoire français.

« Elle est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, lors de chaque opération de transport, par l'office national de la navigation qui prélève 3 p. 100 de ces sommes pour frais d'assiette et de recouvrement. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 131, ainsi rédigé :

« Au début du paragraphe II de l'article 71, supprimer les dispositions suivantes :

« Il est inséré dans le code général des impôts un article 1062 B ainsi rédigé :

« Art. 1062 B. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Cet amendement répond à un souci de clarification souhaitée à juste titre par le ministère des finances pour éviter toute confusion administrative.

La taxe pour frais de fonctionnement de la chambre nationale de la batellerie artisanale, n'étant ni assise ni recouvrée par l'administration fiscale, n'a pas à figurer dans le code général des impôts, puisque c'est l'office national de la navigation qui s'en charge.

Je demande donc à l'Assemblée de bien vouloir adopter cet amendement.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement, mais il est évident que si elle l'avait fait, elle l'aurait accepté. C'est mon avis personnel.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 131.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 132, ainsi rédigé :

« I. — A la fin du deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 71, substituer aux mots : « le territoire français », les mots : « les voies navigables situées en territoire français, à l'exception des voies navigables à statut international. »

« II. — En conséquence, procéder à la même modification à la fin du troisième alinéa du paragraphe III. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Il s'agit encore d'un amendement de clarification.

Si certaines choses vont sans dire, d'autres vont encore mieux, en les disant. Nous précisons que les deux taxes, instituées pour assurer la rénovation de certains organismes qui s'occupent des transports par voie d'eau, ne s'appliqueront pas, conformément aux conventions internationales, aux opérations réalisées sur les voies d'eau à statut international.

C'est ainsi que l'entendait le Gouvernement mais il est préférable que cela figure dans la loi.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement. Mais la logique exposée par le Gouvernement devrait convaincre chacun !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 132.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 71, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 71, ainsi modifié, est adopté.)

#### Après l'article 89.

**M. le président.** En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 128 de M. Gilbert Gantier tendant à insérer un article additionnel après l'article 89.

Cet amendement est ainsi rédigé :

« Après l'article 89, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera, en annexe de la prochaine loi de finances, un rapport sur l'état d'avancement et le financement des programmes de construction aéronautique civile. »

La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Comme les deux amendements du Gouvernement, celui-ci répond à un souci de clarification, et j'espère que l'Assemblée lui réservera le même sort.

J'appelle l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur le caractère beaucoup trop synthétique des indications qui nous sont fournies aux pages 338, 339 et 340, du « bleu », au sujet de l'état d'avancement et du financement des programmes de construction aéronautique civile.

Les sommes en cause sont pourtant très importantes : le chapitre 53-22, programmes aéronautiques civils, regroupe plus de 2 milliards de francs d'autorisations de programme et plus de 1,8 milliard en crédits de paiement. Or, le détail, tel qu'il figure aux pages que j'ai citées, ne permet pas de mesurer avec précision l'état effectif d'avancement et le financement de ces programmes, d'autant plus que, en cours d'année — c'est ce qui s'est passé le 30 mars dernier — des annulations de crédits importants ont remis en cause le vote que le Parlement avait émis lors de l'examen du budget pour 1984.

Dans ces conditions, il me paraît tout à fait indispensable que, compte tenu des enjeux industriels et technologiques qui sont en cause, le Parlement dispose d'informations très précises, en tout cas plus précises que celles qui sont actuellement à sa disposition, pour pouvoir se prononcer en toute connaissance de cause sur le financement des programmes de construction aéronautique.

D'ailleurs mon intervention se trouve justifiée et appuyée, si besoin était, par une récente déclaration du général Jacques Mitterrand, président du groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales, au journal *Les Echos* du 25 octobre : « La S. N. E. C. M. A. et L'Aérospatiale sont aujourd'hui engagées dans une dangereuse course à l'endettement. » Le président du G. I. A. S. étaye ses propos : « L'Airbus A-320 est l'objet pour l'instant de 50 commandes... »

C'est la raison pour laquelle je demande que le Gouvernement dépose, en annexe à la prochaine loi de finances, un rapport sur l'état d'avancement et le financement des programmes de construction aéronautique civile. C'est donc bien un amendement de clarification.

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

**M. Alain Chénard, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement.

Toutefois, son auteur ne considère-t-il pas que le jeu des questions que posent les rapporteurs, même s'il y a parfois quelques difficultés pour obtenir les réponses, et les débats parlementaires — hier on en a demandé un sur l'espace — suffisent à apporter une réponse satisfaisante à la question qu'il vient de poser ?

Multiplier les rapports, n'est-ce pas alourdir la « paperasserie », dirais-je si le sujet n'était pas aussi sérieux ?

L'auteur de l'amendement ayant expliqué son intention, il serait souhaitable qu'il le retire.

**M. Gilbert Gantier.** Je m'appuie sur l'opinion du général Mitterrand !

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, puisque vous parlez de clarification, je vais être très clair.

Vous souhaitez en fait bénéficier de toutes les informations nécessaires à la représentation nationale pour délibérer convenablement sur les crédits qui lui sont proposés.

Si l'on a pu relever quelques dysfonctionnements dans la communication des réponses, ils pourront être corrigés. A ce propos, le rapporteur spécial est lui-même convenu que les questions pourraient être moins nombreuses et plus « ciblées ».

Ainsi, en faisant de part et d'autre les efforts nécessaires, on fera l'économie d'un rapport annuel dont on connaît la pesanteur — on l'a soulignée tout à l'heure — tant dans son élaboration que dans sa parution.

Par conséquent, je préfère conserver la formule générale qui est parfaitement adaptée à un secteur aussi évolutif que celui de la construction aéronautique.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 128.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Le vote sur les crédits du budget annexe de la navigation aérienne est réservé jusqu'au vote sur l'article 41.

Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports.

#### Suspension et reprise de la séance.

**M. le président.** Avant d'aborder l'examen du budget suivant, et pour nous donner le temps de changer le décor (*Sourires*), je vais suspendre la séance quelques minutes.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures quarante, est reprise à onze heures quarante-cinq.)

**M. le président.** La séance est reprise.

MER

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

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

**M. Albert Denvers, rapporteur spécial.** Monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la mer, le remaniement ministériel de l'été dernier a profondément affecté les attributions de votre département, puisque celui-ci n'est plus compétent pour les questions relatives à la construction et à la réparation navales. Cependant, ce transfert de compétences ne devrait pas avoir pour conséquence que les questions touchant à la construction et à la réparation navales ne préoccupent plus du tout le secrétariat d'Etat à la mer et tous les responsables, à des titres divers, des questions maritimes et portuaires. Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous-même et votre administration y êtes toujours très attentifs et que le sort des sites navals français continue, malgré tout, d'être pour vous un grave souci et le sujet d'une attention de tous les jours. C'est bien ; il le faut ! Vous êtes un partenaire indispensable et vous devez l'être avec vigilance.

La construction navale, la réparation navale et leurs activités induites sont autant de secteurs industriels aujourd'hui en forte crise ; les personnels sont de plus en plus menacés dans leur emploi, et ce paradoxalement, en dépit des efforts financiers importants consentis par les pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux. Une telle situation, compte tenu de son acuité et de ses conséquences sociales, est-elle fatale ? Je ne le pense pas si nous avons tous — y compris les pouvoirs publics — la volonté économique et politique de faire face aux difficultés, de redresser la barre et de prendre les mesures radicales et importantes qui s'imposent mais qui ne doivent pas forcément consister à licencier « aussi sec », quelle que soit la difficulté du passage d'une évolution technique ou administrative à une autre, l'organisation des chantiers, la recherche de la compétitivité et le souci de la qualité du produit et de la prestation relèvent de l'intelligence et du savoir-faire de tous, patrons et directions patronales y compris.

A propos du budget de la mer, la rigueur observée pour l'ensemble de la politique économique et financière s'est, bien sûr, appliquée à celui-ci. En outre, du fait même du transfert de la construction navale au ministère de l'Industrie, il connaît une assez forte contraction par rapport au budget général. Toutefois, les crédits du secrétariat d'Etat chargé de la mer connaissent globalement une augmentation de l'ordre de 2,14 p. 100 et à peu près de 5 p. 100 si l'on comptabilise les crédits mis à sa disposition pour les besoins des équipements portuaires par le fonds spécial de grands travaux.

Le budget de la mer porte sur 5,622 milliards de francs, dont 642 millions de dépenses en capital. Pour le reste, l'essentiel des crédits va à l'établissement national des invalides de la marine, soit 3,648 milliards de francs. Autrement dit, le budget de la mer est fortement marqué et caractérisé par ses aspects sociaux.

Les grandes masses de ce budget évoluent d'une manière assez divergente. Les dépenses ordinaires connaissent une progression de plus de 7 p. 100, celles du titre III, c'est-à-dire les moyens des services augmentent de 0,3 p. 100 et celles du titre IV, les interventions publiques, de 8 p. 100, dont une bonne part va à l'E.N.I.M. En revanche, les dépenses en capital accusent une régression de plus de 25 p. 100.

Cette dichotomie entre la progression des dépenses ordinaires et la régression des dépenses d'investissement ne laisse pas d'être préoccupante. Le budget de la mer pose donc problème, surtout pour notre marine marchande qui doit être une grandeur économique pour la France et le pavillon français.

J'ai examiné l'ensemble des actions budgétaires dans mon rapport écrit, je ne ferai donc que quelques remarques.

Les dépenses d'administration générale diminuent de 2,75 p. 100. La baisse de 1,3 p. 100 des dépenses ordinaires s'explique par la suppression du fonds d'intervention et d'action maritime. S'agissant des dépenses de fonctionnement, on peut retenir une sous-estimation de certains crédits jugés pourtant indispensables.

En ce qui concerne la police maritime et la signalisation maritime, on peut regretter particulièrement l'insuffisance de la dotation de la S.N.S.M., la société nationale de sauvetage en mer. Il est déplorable que cette société soit dépendante de la charité publique.

**M. Jean-Yves Le Drian.** Très bien !

**M. Albert Denvers, rapporteur spécial.** Les crédits du titre VI ont diminué de 17,5 p. 100 par rapport à 1983. Une hausse substantielle serait donc nécessaire simplement pour ramener ces crédits à leur niveau de 1983 en francs constants. Vous êtes d'ailleurs saisi, mes chers collègues, d'un amendement sur ce sujet et j'espère que vous donnerez une réponse favorable à une requête qui vous est présentée chaque année.

La dotation destinée à la protection et à l'aménagement du littoral diminue de 13,6 p. 100. Une nouvelle fois, les crédits destinés à couvrir les dépenses du « sentier douanier » sont réduits.

Les crédits affectés aux ports maritimes baissent de 16,9 p. 100. Les dépenses ordinaires croissent de 1,3 p. 100, alors que les dépenses en capital accusent une régression de 45 p. 100. Comme en 1984, les crédits pour les investissements portuaires sont fortement diminués. Ces investissements sont pourtant la condition indispensable — je dis bien : indispensable — du maintien de la compétitivité de nos ports face aux ports étrangers, et notamment à Rotterdam et à Anvers. Une prolongation de cette situation amplifierait les détournements de trafics au profit des ports belges ou hollandais, ce qui est aujourd'hui trop souvent le cas.

Les crédits pour la flotte de commerce diminuent de 9,8 p. 100. Les crédits de paiement, qui figurent au chapitre 63-35, passent de 199,7 millions de francs à 162 millions de francs.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1984, cette flotte était composée de 376 navires de tous types totalisant 10,5 millions de tonneaux de jauge brute. Elle se réduit d'année en année. C'est une situation qui ne peut pas se prolonger. Il faudra donc prendre les mesures qui sont nécessaires pour assurer un meilleur équilibre entre les bâtiments neufs et les bâtiments anciens.

J'espère que le Gouvernement sera en mesure de régler rapidement les sommes dues aux bénéficiaires des aides de l'Etat afin de rattraper les retards constatés en la matière.

Pensez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat que les 162 millions de francs de crédits de paiement prévus à cet effet suffiront ?

Pour les autorisations de programme il est vraisemblable que le crédit de 123 millions suffira, compte tenu des intentions connues à ce sujet, qui sont relativement faibles.

Pour l'instant, cette intervention de l'Etat ne vaut que pour les investissements neufs, tout système d'aide ayant été supprimé au moment où le Gouvernement décide, en 1983, de mettre en application un nouveau régime d'attribution. A ce jour, aucun texte n'est encore intervenu et publié.

Les crédits d'aide à la construction navale ont été transférés, je vous l'ai dit, au ministère du redéploiement industriel. Si l'on reclasse fictivement ces crédits dans le budget de la mer pour 1985, la progression est de 272 p. 100 pour les autorisations de programme et de 255 p. 100 pour les crédits de paiement. Si l'on tient compte du décret du 29 mars 1984, on constate une diminution de 26,1 p. 100 des autorisations de programme et de 24,5 p. 100 des crédits de paiement.

Les crédits affectés aux pêches maritimes et aux cultures marines diminuent de 7,28 p. 100. Encore importe-t-il de noter que les autorisations de programme consacrées à la modernisation et au développement des entreprises de pêche et de culture marine augmentent de 4,8 p. 100, ce qui contribue au respect des engagements inscrits au programme prioritaire d'exécution n° 7 « Vendre mieux en France et à l'étranger » du 9<sup>e</sup> Plan.

Sur le plan des pêches maritimes — toutes catégories de flotte confondues — des résultats importants ont été obtenus. La pêche, d'une manière générale, se porte assez bien.

La dotation en faveur des gens de mer est la seule véritable priorité de ce budget, avec un taux d'augmentation de 10,37 p. 100.

L'accroissement prévisionnel pour 1985 des pensions est de 6,79 p. 100. J'espère que les crédits inscrits au titre de l'E.N.I.M. suffiront pour répondre aux engagements pris et aux engagements nouveaux qui vont intervenir.

Les crédits de la recherche scientifique et technique diminuent de 36 p. 100. S'agissant des dépenses ordinaires, cette régression apparente est due au transfert du service de l'équipement naval.

La régression des dépenses en capital tient d'abord à la volonté du Gouvernement de concentrer les aides sur un petit nombre de grandes opérations. On peut aussi noter que le budget de la recherche finance de nombreuses recherches d'intérêt maritime.

Hors budget, on peut enfin se poser plusieurs questions sur l'affaire dite du *Mont-Louis*. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous pourrez nous donner à ce sujet toutes informations utiles. Elles nous permettront d'apaiser de nombreux esprits.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, je vous demanderai de bien vouloir terminer aussi brièvement que possible parce que vous avez déjà dépassé votre temps de parole de plusieurs minutes.

**M. Albert Denvers, rapporteur spécial.** J'en viens à ma conclusion.

Le budget de la mer devrait traduire plus encore qu'il ne le fait nos préoccupations sur le devenir des flottes de commerce et de pêche dont il faut à tout prix éviter le déclin.

Ne pas vouloir mettre en évidence les atouts maritimes de la France pour en tirer tout le profit possible serait à coup sûr une pas vouloir aider à l'amélioration de l'économie nationale.

Les atouts maritimes de la France sont une réalité. Il ne faut cesser de le répéter. Soyons conscients de ces chances et prenons, pour réussir, les mesures qui s'imposent.

Cela dit, la commission des finances vous recommande, bien entendu, l'adoption des crédits du budget de la mer. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Léotard, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

**M. François Léotard, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les modifications intervenues dans le contenu du budget de la mer ne facilitent pas les comparaisons. En effet, ainsi que l'a rappelé M. Denvers, les crédits de la construction navale en sont retirés mais d'autres crédits y figurent pour la première fois alors qu'ils étaient inscrits auparavant dans le budget du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports.

On peut s'inquiéter, cependant, que ce budget ne représente plus que la moitié de l'ensemble des crédits consacrés à la mer. En 1984, les deux sommes étaient à peu près équivalentes. Quelle régression !

La comparaison entre l'évolution des dépenses ordinaires et celle des crédits de paiement et autorisations de programme est également préoccupante. En effet, si les dépenses ordinaires progressent de 7,2 p. 100, les crédits de paiement diminuent de 25 p. 100 et les autorisations de programme de 50 p. 100.

Parmi les dépenses ordinaires, le titre III augmente de 0,3 p. 100, alors que le titre IV, qui retrace les interventions publiques, progresse de 8 p. 100.

Dans ces conditions, votre budget est de moins en moins un outil d'intervention économique et de plus en plus un élément de la politique sociale de l'Etat.

Deux grandes négociations internationales sont en cours. La première a trait à la politique communautaire de la pêche et aux relations de la Communauté avec l'Europe du Sud, notamment l'Espagne et le Portugal.

L'élargissement de la Communauté pose à l'ensemble des pays membres, et notamment au nôtre, des problèmes considérables depuis la signature, le 25 janvier 1983, de l'accord sur la mise en œuvre d'une politique communautaire globale de la pêche. Voici — résumé brièvement — l'essentiel du dispositif : un régime de conservation et de gestion des ressources avec accès aux zones de pêche ; la définition de zones biologiquement sensibles ; un système de totaux autorisés de captures, les T.A.C., fixés pour les principales espèces de poissons ; des mesures techniques de conservation des ressources concernant essentiellement le maillage des filets ; enfin des mesures financières, 250 millions d'ECU étant consacrés à la restructuration des flotilles de pêche et à l'amélioration de la production de ce secteur économique. Je crois qu'on peut dire que ce dispositif protège bien nos intérêts.

Quant aux négociations que nous avons engagées avec l'Espagne et avec le Portugal, elles ont eu des sorts tout à fait inégaux : échec avec l'Espagne, succès pour le Portugal.

La Communauté avait proposé à l'Espagne en mai 1984 de maintenir le *statu quo* pendant une période de dix ans suivant l'adhésion, et d'accepter un système de licence pour ses pêcheurs dans le golfe de Gascogne. Ces derniers pourraient exercer certaines captures pour les espèces non protégées à l'intérieur de la zone exclusive de la C.E.E. mais pour des espèces qui seraient soumises à des totaux autorisés de captures et à des quotas ils n'auraient pu créer de nouvelles pêcheries ni reprendre certaines activités disparues. Enfin, un régime transitoire de licence pendant une durée de dix ans était proposé, ainsi que l'élimination des droits de douane sur une période de sept ans.

Malheureusement, ces propositions de la Commission de Bruxelles ont essuyé un refus catégorique de la part de l'Espagne, qui considère que le système de licence envisagé est discriminatoire. Je rappelle que ces négociations sont importantes, puisque la capacité de pêche de la flotte espagnole représente les deux tiers de la capacité communautaire.

En revanche, un accord a été conclu avec le Portugal le 18 septembre dernier. Le Portugal a accepté le gel de la situation actuelle pendant dix ans et le fait que dans sa zone exclusive de 200 milles la totalité des captures soit réservée à ses pêcheurs. En contrepartie, le Portugal admet que ses pêcheurs soient exclus du bénéfice des totaux autorisés de captures dans la zone économique communautaire.

Les négociations sur le droit de la mer évoluent trop lentement. La commission préparatoire, instituée par la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, a tenu deux réunions en 1984, la première à la Jamaïque et la seconde à Genève, afin de faire avancer la réglementation dans cette affaire considérable puisqu'il s'agit du recueil des nodules polymétalliques.

Le consortium français A.F.E.R.N.O.D. a déjà réussi à régler des conflits de chevauchement avec le consortium national japonais et avec les quatre consortiums américains qui ne sont pas signataires de cette convention.

Ces négociations devront être achevées le 4 mars 1985, c'est-à-dire avant la prochaine session de la commission préparatoire. C'est dire que la situation semble bonne. Je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez nous apporter quelques éléments d'information à cet égard.

La lutte, très importante pour nous, contre la pollution des mers et pour la sécurité des navires progresse très lentement pour des raisons juridiques. En effet, les dates d'entrée en vigueur des conventions essentielles, celles de 1973, de 1974 et de 1978 sont très récentes. Certains des amendements qui ont été apportés à ces conventions ne s'appliqueront qu'en 1986. L'O.M.T. a décidé, en novembre dernier, d'observer une pause en matière de lutte contre la pollution des mers.

Je dirai quelques mots sur les incidents qui ont eu lieu avec les pêcheurs espagnols. D'après les réponses que vous nous avez fournies, monsieur le secrétaire d'Etat, ces incidents sont de deux ordres. Les conflits qui opposent différents métiers ont tendance à se résorber, nous dit-on. D'autres sont nés du non-respect par les pêcheurs espagnols du droit communautaire.

Le 7 mars dernier, on s'en souvient, la marine française a arraisonné un chalutier espagnol pour non-respect du droit communautaire, cette infraction étant, paraît-il, fréquente.

Ce type d'incidents, depuis, diminue grâce aux rencontres qui ont eu lieu entre les professionnels et les juristes des deux pays et aussi au coup de semonce, qui a été, à mon sens, justement donné, le 7 mars. L'adoption prochaine et souhaitée de peines beaucoup plus dissuasives permettra, je pense, de résorber le phénomène.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, veuillez conclure, s'il vous plaît.

**M. François Léotard, rapporteur pour avis.** Je termine, monsieur le président.

Les relations franco-canadiennes sont bonnes en ce qui concerne la grande pêche, mais elles achoppent sur la définition de la zone économique exclusive de Saint-Pierre-et-Miquelon. La France envisage de recourir à l'arbitrage international.

J'ai proposé à la commission des affaires étrangères de rejeter les crédits du secrétariat d'Etat à la mer pour les raisons que j'ai exposées, qui tiennent notamment à l'insuffisance des dépenses d'investissement, mais elle a bien voulu les adopter.

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

**M. André Duroméa, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le 24 octobre, la commission de la production et des échanges a décidé, à la majorité, d'adopter les crédits du budget de la mer pour 1985. Ce budget n'est pas de nature à permettre l'application de la grande politique maritime dont la France a besoin. Pourtant, c'est un domaine où notre pays, de par sa situation géographique, sa tradition et ses vocations, possède des atouts.

En 1981, beaucoup d'espoirs ont été mis dans la création d'un ministère de la mer. C'était un geste attendu parce qu'il permettait d'avoir une vue globale sur l'activité maritime de la France. Aujourd'hui, il y a dans tous les milieux professionnels que j'ai rencontrés ces dernières semaines une certaine déception pour ne pas dire de l'amertume.

En effet, ces milieux considéraient qu'en dessaisissant le secrétariat d'Etat de la construction et de la réparation navales, on portait un coup sévère au développement harmonieux des activités maritimes et qu'un terme était ainsi mis à la synergie de ses différentes composantes. En outre, le projet de budget marque un net coup d'arrêt à la progression des crédits en faveur de ces activités.

Ce budget pour 1985 s'élève à 5,6 milliards de francs. Il progresse de 2,14 p. 100. Il ne représente que 0,52 p. 100 du budget de la nation.

Les crédits par action sont tous en baisse sensible, sauf pour l'action « gens de mer ».

Les pêches maritimes sont la seule action économique où les crédits ne s'effondrent pas : les dépenses ordinaires et crédits de paiement baissent de 7,26 p. 100, les autorisations de programme augmentent de 4,4 p. 100.

Pour la recherche, il est très difficile, vu la multiplicité des intervenants, d'avoir une vue exacte. Les crédits dépendant directement du secrétariat d'Etat baissent de 36 p. 100 en crédits de paiement et augmentent de 1,63 p. 100 en autorisations de programme.

La seule action en progression concerne les gens de mer. Les crédits augmentent de 10,38 p. 100 en dépenses ordinaires et crédits de paiement, et baissent de 10,14 p. 100 en autorisations de programme. Cette action représente 67 p. 100 de l'ensemble des crédits du secrétariat d'Etat, la subvention à l'E. N. I. M. 64 p. 100 de votre budget. Hors cette subvention à l'E. N. I. M., votre budget baisse de 10 p. 100.

Cette action comporte, certes, des points positifs. L'effort de rattrapage du salaire forfaitaire se poursuit, encore que, le pouvoir d'achat baissant, son effet soit un peu érodé. Les crédits de la formation professionnelle augmentent de 3,25 p. 100.

Cependant, rien n'est proposé pour le rattrapage du salaire forfaitaire des officiers malgré la signature d'un protocole d'accord, les pensions de réversion restent à 50 p. 100 et rien n'est prévu pour le déplaçonnement à cinquante ans, ce qui pourrait amener une solution au problème de l'emploi.

Mais il est à craindre que, dans les prochaines années, cette situation ne s'aggrave, puisque les actions économiques du budget qui pourraient avoir une incidence favorable pour l'emploi sont sacrifiées.

Le nombre de cotisants diminue alors, cela aura pour effet d'aggraver le déficit de l'E. N. I. M. et d'aboutir à un alourdissement de la subvention de l'Etat à cet organisme.

Le temps qui m'est imparti est trop court pour développer toutes les actions de ce budget. Je voudrais seulement en aborder trois.

D'abord, les ports maritimes. Le journal *Le Monde* publiait récemment une publicité ainsi rédigée : « Vous cherchez un port français. Le voici : Rotterdam. Ainsi, la question qui nous est posée est la suivante : accepter cette situation ou nous battre pour récupérer, du moins en partie, le trafic détourné et empêcher de nouveaux détournements ? »

Votre budget semble accepter la situation actuelle. Il ne suffit pas, pour récupérer le trafic détourné, d'essayer — bien que ce soit nécessaire — d'organiser la solidarité transporteurs-chargeurs. Encore faut-il revoir l'ensemble de notre système portuaire pour le rendre compétitif.

Le développement du trafic dépend en grande partie de la rapidité du chargement et du déchargement des navires. Nos ports doivent donc suivre le développement des techniques et des technologies nouvelles, développer leurs structures et leurs infrastructures, simplifier les opérations portuaires et douanières, développer l'informatique, notamment pour le chargement et le déchargement des conteneurs.

Or les autorisations de programme baissent de 82,6 p. 100.

Encore une fois, vous nous dites : « Mais il y a le F. S. G. T. » Vous me permettez d'ouvrir une parenthèse. Hier soir, M. le ministre de l'Urbanisme, du logement et des transports a mis en cause mon courage. Je n'ai pas de leçon à recevoir à ce sujet. Mais la courtoisie voudrait que l'on ne déforme pas ma pensée. Je n'ai jamais dit que j'étais contre le F. S. G. T., mais j'ai le courage de vous dire que la manière dont vous l'utilisez aujourd'hui n'est pas conforme à sa vocation première. Et je saisis l'occasion de ce budget de la mer pour dire que si, dans le cadre de sa progression, vous faites entrer dans le budget de 1985 les 200 millions de francs de la quatrième tranche du F. S. G. T., il faudrait, pour permettre la comparaison avec le budget de 1984,

comptabiliser également les 200 millions de francs de la deuxième tranche qui avaient été attribués à la fin de 1983. On verrait ainsi qu'avec ou sans le F. S. G. T., les crédits baissent. Il ne faut pas masquer la vérité.

Concernant la flotte de commerce, je voudrais simplement exprimer mon inquiétude devant la perte continue en navires et en tonnage.

Du 1<sup>er</sup> janvier 1982 au 1<sup>er</sup> juillet 1984, le nombre de navires est passé de 395 à 372 et le tonnage de 10 254 000 tonneaux de jauge brute à 8 442 000.

Cette réduction n'est pas due uniquement au retrait des navires âgés ou inadaptés, mais — ce qui est particulièrement lourd de menaces — à l'internationalisation de notre flotte. C'est le cas du *Mermoz* et de *L'Aur*.

Cette hémorragie a des répercussions sur l'emploi, puisque, de décembre 1980 à décembre 1982, les pertes ont été de 596 officiers et de 1 031 marins. Le taux de chômage dans ce secteur est aujourd'hui supérieur à la moyenne nationale.

Je sais que la situation internationale est difficile. Je sais aussi que la solution n'est qu'en partie dans les mains de l'Etat, mais comment ne serions-nous pas inquiets lorsque l'on voit les crédits baisser de 9,87 p. 100 en crédits de paiement et de 57,7 p. 100 en autorisations de programme ?

Une flotte d'une taille suffisante est un atout important pour l'économie de notre pays, pour son commerce extérieur — surtout lorsqu'on enregistre quelques résultats satisfaisants dans ce domaine — et aussi pour notre indépendance nationale, puisque certains navires constituent des auxiliaires de la marine nationale.

Ce n'est pas, je crois, en diminuant l'outil de travail, le nombre des bateaux et l'emploi que l'on peut redresser ce secteur. De telles mesures ne peuvent que réduire les services, dégrader les chiffres d'affaires et rendre plus difficile la situation.

L'effort est d'autant plus nécessaire que les taux de couverture, apparent ou nominal, ont baissé.

C'est pourquoi le plan de redressement de la C. G. M., qui porte sur l'acceptation d'un vieillissement de trois ans de l'âge moyen de la flotte, sur une diminution du nombre de ses navires et en même temps sur la suppression d'emplois, ne me semble pas la meilleure façon de rééquilibrer à terme son autofinancement.

Du reste, le conseil supérieur de la marine marchande n'avait-il pas considéré que l'effort de renouvellement de la flotte pour la période du 9<sup>e</sup> Plan devrait porter sur vingt-cinq à trente navires par an ?

Certes, des mutations s'opèrent. Il faut en tenir compte pour reconvertir dans certains domaines la flotte. N'y a-t-il pas, par exemple, dans le cabotage pétrolier international, des places à prendre ?

Concernant les pêches maritimes, j'ai indiqué que c'était la seule action où les crédits ne s'effondraient pas. Peut-on pour autant estimer l'effort suffisant ? Je ne le pense pas.

Certes, depuis 1981, une amélioration sensible a eu lieu, notamment avec l'accord du 25 janvier 1983. Néanmoins, la France n'occupe globalement que le vingtième rang mondial.

Le déficit du commerce extérieur des produits de la mer est passé de 4,9 milliards à 5,7 milliards de francs de 1982 à 1983.

Quant au nombre des navires, la flotte artisanale est passée de 11 100 en 1981 à 10 221 en 1984 et la flotte industrielle de 299 à 262 pendant la même période.

Les effectifs ont évolué dans le même sens : ils n'étaient plus que de 19 549 en 1983 contre 21 033 précédemment.

Il y a pourtant des possibilités, en développant notre flotte, de répondre aux besoins de notre consommation intérieure et de rééquilibrer ainsi le commerce extérieur.

Je sais que la présidence française de la C. E. E. a su préserver de manière globalement satisfaisante les intérêts des pêcheurs français. Mais il reste à obtenir l'harmonisation vers le haut des régimes sociaux, conformément à l'article 117 du traité de Rome.

Cette question prend une acuité particulière avec la perspective de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la C. E. E. L'Espagne dispose d'une flottille dont la taille est comparable à celle de la France, du Royaume-Uni et de la R. F. A. réunis. Comme le Portugal, elle offre aux pêcheurs des conditions sociales médiocres. Et cette flotte est concurrente de la flotte française tant dans les eaux extérieures que dans les eaux communautaires.

Nous savons que les Espagnols ont rejeté un premier document, que les Portugais, eux, ont accepté. Où en sont les discussions à ce sujet ?

Si, comme s'appretierait à le faire la commission de Bruxelles, des concessions aboutissaient à la réduction de la période transitoire initialement envisagée, à l'institution de licences dans certaines zones géographiques pour l'ensemble des Etats membres, remettant ainsi en cause l'accord du 25 janvier 1983 et, d'une manière générale, l'acquis communautaire, nous ne pourrions que marquer une opposition résolue eu égard aux conséquences dramatiques qu'une telle transaction aurait, sur le plan économique et social, pour les intérêts légitimes des pêcheurs français.

Mais le développement des pêches concerne également une amélioration des marchés, de nouveaux modes de distribution et de commercialisation des produits de la mer.

Le F. I. O. M., dont les attributions ont été renforcées, peut jouer un rôle dans ce domaine. C'est pourquoi je suis étonné que sa subvention diminue de 11 p. 100 dans votre budget.

Enfin — et je terminerai pas là — notre commission avait, l'an passé, demandé et obtenu un relèvement de 1 million de la subvention de la S. N. S. M. — société nationale de sauvetage en mer. Cette année, la participation de l'Etat diminuera de 7,9 p. 100. Le président de cette société m'a indiqué qu'il ne pourrait alors assurer ses missions et demande un relèvement de 1 500 000 francs que nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, d'accorder au cours de ce débat budgétaire.

Pour conclure, je pense que ce budget est médiocre. Certes, des retards immenses avaient été pris avant 1981. La casse de pans entiers de la filière maritime avait débuté. C'était l'époque de la baisse des crédits, de l'engagement vers l'internationalisation de la flotte. Le redressement commandé par l'intérêt national nécessiterait des mesures importantes, une politique nouvelle et volontariste. Des choses allant dans ce sens ont été faites, mais le budget pour 1985 ne va en aucun cas dans le sens de la valorisation et du développement des atouts de notre pays.

C'est pourquoi je n'ai pu émettre un avis positif.

Cela étant, la commission de la production et des échanges a décidé de voter les crédits et demande à l'Assemblée nationale de les adopter. *(Applaudissements sur les bancs des communistes.)*

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

**M. Aimé Kergueris.** Votre projet de budget pour 1985, monsieur le secrétaire d'Etat, appellerait de nombreuses remarques. Mais, compte tenu du temps de parole imparti à chaque groupe, je ne pourrai malheureusement que traiter quelques points.

La subvention de l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine ne permettra pas, malgré une augmentation de 10,7 p. 100, de tenir les engagements pris par votre prédécesseur en 1981, relatifs au plan de rattrapage des salaires forfaitaires indexés sur l'inflation.

La retraite à cinquante ans est aussi un sujet brûlant à l'ordre du jour. Là aussi, des engagements ont été pris. Seront-ils tenus, monsieur le secrétaire d'Etat ? Si oui, que sera le sort des 7 000 pensionnés qui ont choisi la retraite à cinquante ans et qui ne touchent que sur la base de vingt-cinq annuités, alors qu'ils en ont souvent, en réalité, beaucoup plus ? Verra-t-on deux sortes de retraités de la marine, dont les écarts de pension pour des carrières identiques passeraient d'environ 25 p. 100 à plus de 75 p. 100 ?

Dans le régime de la sécurité sociale, il y a eu revalorisation des retraites liquidées avant la loi Boulin. Pourquoi pas pour les marins ?

Il est également une question sur laquelle je souhaiterais attirer votre attention ; il s'agit de l'instruction demandée par la Commission européenne sur les aides accordées par la France au soutien du marché et au carburant, considérées comme illégales.

La condamnation de la France sur ces points serait une véritable catastrophe pour les pêches françaises, surtout artisanales et semi-industrielles.

L'association nationale des organisations de producteurs a mis en place des actions communes visant à améliorer le marché, sa transparence, et à assurer un revenu décent pour un travail difficile.

Les organisations françaises de producteurs sont donc allées plus loin que ne le prévoyait la réglementation communautaire dans l'organisation du marché du poisson. D'autre part, toutes les actions sont cofinancées à 40 p. 100 ou 50 p. 100 par les professionnels et financées d'autre part par les taxes parafiscales remontant au F. I. O. M.

Enfin, ces actions n'ont pas été discriminatoires pour les importations de la C. E. E., puisque la pêche française ne représente que 45 p. 100 de la consommation de notre pays. Vous me direz, monsieur le secrétaire d'Etat, que toutes les actions de soutien au marché devront être financées par le F. E. O. G. A. Actuellement, les actions finançables par le F. E. O. G. A. ne représentent que 35 p. 100 de la pêche française. Les espèces soutenues par le F. I. O. M. représentant 45 p. 100 de la production française sont des espèces artisanales qui font vivre la majeure partie des personnels embarqués.

Les conséquences négatives d'une condamnation de notre pays seraient, à mon avis, beaucoup plus qualitatives que quantitatives.

Vous ne pouvez donc, monsieur le secrétaire d'Etat, laisser tomber tout un pan de l'organisation professionnelle mise en place depuis des années.

Autre sujet d'inquiétude : la trésorerie des armements à la pêche artisanale.

La situation, qui se dégrade dans les armements artisanaux — moins 10 p. 100 en 1983 — conduit les armateurs à solliciter des avances de leurs coopératives ou de leurs fournisseurs, en général. Cet état de choses risque de nous conduire à une situation bien connue, celle des coopératives agricoles et d'obérer très sérieusement leur équilibre financier.

La solution passe par une aide accrue du crédit maritime à ces armateurs, sous forme de crédits de campagne à taux vraiment incitatif.

Un effort de modernisation juridique important a été fait avec la mise en place de la société centrale de crédit maritime et la loi du 20 juillet 1983 sur la coopération maritime — deux lois d'ailleurs votées à l'unanimité. Il faut utiliser à plein ces outils et leur donner les moyens financiers de mener à bien le rôle important que nous attendons d'eux. Vous avez, pour ce faire, tout un arsenal de mesures efficaces, telles que les audits d'entreprises et l'amélioration du budget de recherche et de développement. Vous pouvez aussi continuer de développer les lignes de prêts participatifs tout en les généralisant.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, un dernier point sur lequel j'aimerais attirer votre attention est le problème posé par la très mauvaise application de l'article R. 213 du code des ports maritimes lorsqu'un navire débarque des produits de la pêche dans un port autre que son port de stationnement. Pourriez-vous nous donner une définition précise du « port de stationnement », afin qu'aucune contestation ne vienne plus entraver le paiement de ces redevances, en particulier aux petits ports dorts qui ont à faire face à de lourdes charges ?

La France a des potentialités énormes au niveau de la mer, notamment de la pêche. Ces potentialités sont encore sous-utilisées. Nous aurions souhaité, avec le rapporteur de la commission de la production, un budget plus musclé afin d'y parvenir. Je sais que le budget de la mer n'échappe malheureusement pas à la rigueur. Est-ce une bonne chose pour justement sortir notre pays de la situation dans laquelle il se trouve ? *(Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)*

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

**M. Edmond Garcin.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, l'affirmation selon laquelle le secteur des activités maritimes dans sa quasi-totalité connaît une crise grave est une évidence qui ne date bien évidemment pas d'aujourd'hui, comme il est évident que la crise internationale frappe les échanges maritimes.

Cependant, les difficultés de ce secteur ont leurs racines propres au plan national. Chacun se souvient des attaques portées avant 1981 contre la construction et la réparation navales, avec le fameux plan Davignon, ou bien contre notre flotte de commerce, où, pour chaque nouveau navire mis sur cale, deux autres étaient envoyés à la ferraille.

Aujourd'hui, des milliers de travailleurs se battent pour défendre, dans la construction et la réparation navales, un potentiel de production, un savoir-faire et des qualifications dont le haut niveau n'est remis en cause par personne.

Va-t-on laisser se perpétuer le mauvais coup qui pourrait aboutir à un abandon irréversible des positions de la France en ce domaine ?

Bien sûr, ce secteur n'est plus dans vos attributions, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je regrette aussi l'éclatement de la filière maritime.

Pour ce qui est de la flotte de commerce, secteur qui est de vos attributions, n'y a-t-il aucun besoin que pourraient satisfaire les chantiers de notre pays ?

Quelques chiffres sont significatifs à cet égard. Notre flotte a perdu vingt et une unités en deux ans. Ce ne sont pas seulement des navires âgés ou inadaptés qui s'en vont. Certains navires modernes et performants sont vendus pour procurer des liquidités aux armements. Quant à la provenance des navires entrés, force est de noter que pour la période 1982-1983, sur trente-deux navires, quatorze ont été achetés d'occasion à l'étranger et six construits à l'étranger. Pour la période 1983-1984, sur vingt-sept entrées, dix-huit viennent de l'étranger.

Il importe de bien comprendre ce que représentent ces achats à l'étranger, notamment de navires d'occasion.

La constatation des échanges maritimes, le développement de technologies nouvelles impliquent un effort important de renouvellement de la flotte.

Il est donc nécessaire aujourd'hui de retirer des flottes les navires âgés ou inadaptés, pour les remplacer par des navires adaptés aux mutations du transport maritime international.

C'est ce que certains, ailleurs dans le monde, font. Or acheter des navires d'occasion, c'est-à-dire ne bénéficiant pas des atouts technologiques nécessaires, c'est déjà prendre un retard supplémentaire. C'est également apporter aux armements étrangers qui nous vendent ces navires d'occasion les moyens financiers du renouvellement de leur propre flotte.

Tout concourt ainsi à affaiblir nos positions.

Acheter des navires à l'étranger, c'est aussi accepter la casse des chantiers navals, qui sont un atout essentiel de notre économie, d'une part, en raison du niveau technologique, des débouchés offerts aux autres branches industrielles et, d'autre part, parce que ces activités occupent souvent une place essentielle dans les régions concernées.

C'est pourquoi nous pensons qu'il est indispensable, en premier lieu — et vous l'aviez reconnu à l'époque — de maintenir les sites et de refuser les licenciements dans les chantiers.

En second lieu, il faut faire jouer les solidarités pour que les armements français, en particulier les groupes du secteur public, qui ont un rôle pilote à exercer, commandent les navires neufs dans nos chantiers plutôt que de les acheter neufs ou d'occasion à l'étranger, pour que les navires soient entretenus et réparés en France, pour que les chargeurs français fassent transporter leurs marchandises sur des navires français, transitant dans les ports français.

Enfin, il importe que soit mis en place un système d'aide aux armements favorisant la construction de navires neufs plutôt que l'achat de navires d'occasion à l'étranger, ce qui serait d'ailleurs rentable tant économiquement que socialement.

L'analyse des entrées et des sorties en flotte ainsi faite, j'ajoute qu'il faut mettre un terme à la diminution continue de notre flotte en navires et en tonnage. Une telle évolution a en effet des conséquences graves sur l'emploi, mais aussi sur l'économie de notre pays.

Une flotte de commerce moderne et puissante étant un impératif économique, il n'est pas possible d'accepter une baisse des crédits aussi importante en ce domaine.

La nécessité d'assurer notre indépendance nationale et de mettre en œuvre une nouvelle politique de coopération internationale suffirait déjà à justifier notre position.

Compte tenu de ses atouts maritimes et de la place qu'elle occupe dans le commerce international maritime, la France ne sera libre de ses mouvements et ne se révélera un partenaire sérieux dans les échanges internationaux que si elle possède les outils industriels et de transport suffisants.

Hisser notre marine marchande au niveau des besoins nationaux de transport maritime passe par le renforcement des capacités de transport de l'armement français, et en premier lieu par la mise en service de nouveaux navires là où le taux de couverture par le pavillon français est particulièrement bas.

**M. Marc Lauriol.** Très bien !

**M. Edmond Garcin.** Comme le demandait M. André Duroméa, rapporteur pour avis, n'y a-t-il pas des places à prendre dans le cabotage national et international ?

**M. Marc Lauriol.** Que si !

**M. Edmond Garcin.** Monsieur le secrétaire d'Etat, toutes les organisations syndicales de marins et d'officiers se sont solennellement adressées à vous. La situation catastrophique de la flotte de commerce ne peut se poursuivre. Des mesures urgentes doivent être prises pour stopper cette évolution. Les promesses qui ont été faites doivent être tenues.

Il est indispensable que soit élaboré un plan d'investissement pour le renouvellement de la flotte, que soient mises en œuvre des mesures sociales libérant effectivement des emplois, tels le déplaçonnement des annuités de retraite à cinquante ans et la réduction du temps de travail.

En ce qui concerne la politique portuaire, je m'associe aux remarques qui ont été formulées. Les crédits affectés à la modernisation des ports sont insuffisants et ne leur permettront pas d'être compétitifs pour concurrencer les ports d'Europe du Nord, notamment, et pour récupérer une part du trafic détourné.

Les pêches maritimes et les cultures marines constituent également un élément important de notre économie nationale, souvent déterminant pour le maintien et le développement de nombreuses régions côtières.

Dans le cadre de la politique commune de la pêche, nous n'avons pas ménagé nos efforts pour défendre les intérêts des pêcheurs français, pour que leurs droits historiques à l'accès aux ressources soient garantis, pour que des améliorations soient apportées à l'organisation des marchés et à la protection contre les importations.

Des points importants ont été acquis. Il faut maintenant exiger fermement auprès de nos partenaires européens que soit inclus dans les accords un volet social permettant d'harmoniser les régimes sociaux vers le haut.

Par ailleurs, il est indispensable qu'un volet de la politique communautaire reconnaisse le caractère spécifique des pêches méditerranéennes, qui appellent un traitement et des solutions originales.

Ces questions prennent une importance toute particulière avec la perspective de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le Marché commun. En effet, M. Duroméa a rappelé l'importance de la flotte de pêche de l'Espagne. De plus, cette flotte, qui offre d'ailleurs à ses marins un régime social médiocre, est dans de nombreux secteurs de pêche directement concurrente de la flotte française.

Nous restons hostiles à l'élargissement de la Communauté économique européenne en raison des conséquences dramatiques sur le plan social et économique que ne manquerait pas de provoquer un accord remettant en cause les intérêts légitimes des pêcheurs français.

A ce sujet, je voudrais une nouvelle fois rappeler notre inquiétude devant les incidents graves qui opposent les pêcheurs français et espagnols dans le golfe de Gascogne. Nous demandons que le Gouvernement soit particulièrement ferme afin que soient préservés les droits historiques de nos pêcheurs quant à l'accès aux ressources dans ce secteur de pêche.

Pour ce qui est des marchés, une action déterminée de soutien et de coordination, de développement de nouveaux modes de distribution, de commercialisation et de transformation des produits de la mer se révèle indispensable.

Alors qu'en règle générale la ressource est suffisamment rare pour qu'il faille des quotas, il arrive assez souvent que les produits, en raison d'une surabondance conjoncturelle, soient retirés du marché et détruits, ce qui constitue un gâchis inacceptable, d'autant que le déficit global du commerce extérieur des produits de la mer a augmenté en 1983. Ainsi, le développement de la consommation des produits de la mer coûte paradoxalement très cher à la nation, et ce coût risque de s'aggraver à l'avenir dans des proportions inquiétantes. Cette situation exigerait donc un développement de la capacité de notre flotte de pêche.

Action déterminée sur les marchés, accroissement du rôle du fonds d'intervention et d'organisation des marchés, développement de la flotte, ces mesures sont indispensables, mais le budget que vous nous présentez ne permettra pas de faire face à ces nécessités.

Dans son ensemble, il ne répond pas aux impératifs de redressement des activités maritimes de la France. Il marque une rupture par rapport aux orientations qui furent définies en faveur du monde maritime après 1981. Pour ces raisons, le groupe communiste votera contre. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

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

**M. Pierre Mauger.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je me contenterai d'appeler votre attention sur deux points : la pêche artisanale et le secours en mer.

Pour la pêche artisanale, je rappellerai les principales préoccupations des marins pêcheurs.

L'année a été mauvaise pour la pêche artisanale, d'abord parce qu'en début d'année le mauvais temps a bloqué pendant plusieurs semaines les navires dans les ports, ensuite parce que, le calme revenu, le poisson avait disparu et qu'il a fallu le rechercher puis le trouver. Cela a eu pour conséquence une diminution des apports, et cette baisse de tonnage n'a pas été compensée par la hausse des prix.

Comme, dans le même temps, tout augmentait, aussi bien le coût des navires, qui entraînaient un alourdissement des amortissements, que les charges sociales et les frais généraux, on a constaté durant cette année une diminution du pouvoir d'achat des pêcheurs. Leurs ressources ayant diminué, les prix et les charges ayant augmenté, la part de chacun s'est donc trouvée réduite, pour les marins pêcheurs comme pour l'armement : par rapport à 1983, nous avons constaté une perte de 9 p. 100 pour l'armement et de 12 p. 100 pour les équipages. Cette situation peut d'ailleurs vous être confirmée par les représentants des caisses régionales de crédit maritime, qui constatent que les patrons pêcheurs ont de plus en plus de difficultés pour rembourser leurs prêts et payer les intérêts.

Il est donc nécessaire, dans la conjoncture actuelle, de maintenir les différentes aides qui sont attribuées à la pêche artisanale. Dans le cas contraire, on verrait rapidement le chômage s'installer dans ce secteur.

A ce propos, je tiens à attirer particulièrement l'attention sur les problèmes de financement. Les mesures prises à ce sujet par votre prédécesseur, M. Le Penec, paraissent favorables à un renouvellement normal et à une modernisation indispensable de la flotille de pêche. Qu'en est-il aujourd'hui ? Après un démarrage favorable, on est loin des cent navires par an. Au demeurant, on comprend l'hésitation des professionnels à investir tant qu'ils n'ont pas une vue claire de la politique commune.

Par votre action législative et réglementaire, vous avez favorisé, en 1983 et en 1984, le renforcement et la réorganisation de la coopération et du crédit maritimes. Il s'agit là de mesures positives dans leur principe mais qui, pour être pleinement valables, doivent être accompagnées des mesures concrètes qui ont été demandées par les représentants des professionnels. Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, m'indiquer quelles décisions vont être prises à ce sujet, qu'il s'agisse de l'encadrement du crédit — le Crédit maritime est particulièrement gêné par des bases de départ quasi inexistantes —, du renforcement du fonds de garantie maritime, qui protège en grande partie les fonds avancés par l'Etat, ou d'une meilleure répartition des guichets du Crédit maritime sur le littoral ?

Un des moyens pour faire face aux difficultés présentes des professionnels de la pêche artisanale consiste à obtenir, pour les produits de la mer, des prix assurant des gains rémunérateurs. Pour cela, il faut des acheteurs dynamiques, ayant les moyens financiers nécessaires, mais il faut reconnaître que le mareyage a lui aussi des difficultés.

L'année dernière déjà, à l'occasion de la discussion de votre budget, j'avais appelé votre attention sur ce point et vous aviez demandé de tout faire pour que le mareyage soit aidé. Or il semble bien que ce projet d'aide ne se soit pas concrétisé. Il faut revoir cette question de toute urgence afin de le faire aboutir grâce au F. I. O. M.

Et puisque nous parlons de la commercialisation, qui est, à mon sens, un des moyens essentiels pour améliorer la situation des marins-pêcheurs, je me dois de signaler à nouveau combien sont inquiétantes, menaçantes même pour nos professionnels les importations, qui les gênent beaucoup dans leur exploitation, aggravent le déficit de notre commerce extérieur et empêchent nos marins-pêcheurs d'obtenir un meilleur prix de leur travail.

Ce problème des importations me conduit à vous parler de l'Espagne, et de l'opposition totale de la profession à son entrée dans le Marché commun. Les marins-pêcheurs ont déjà beaucoup souffert du fait de la concurrence des prix du poisson importé en provenance de la Communauté économique européenne, des tracasseries multiples sur les lieux de pêche, de la mise en place des quotas de pêche, de la non-application de l'article 117 du traité de Rome. Ils ne peuvent maintenant accepter que l'on remette en cause à Bruxelles le difficile équilibre auquel sont parvenus les dix Etats membres le 25 janvier 1983, et qui serait sans aucun doute brisé du fait de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le Marché commun.

C'est pourquoi il vous demandent, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous opposer de toutes vos forces, dans les discussions que vous pourriez avoir à Bruxelles, à l'entrée de l'Espagne dans le Marché commun tant que ce pays n'aura pas accepté les conditions fixées pour son entrée, en particulier tant qu'elle n'aura pas réorganisé sa flotte de pêche qui, comme on le sait, est, quant au nombre de bâtiments, égale à l'ensemble des flottes des partenaires du Marché commun.

Restent les questions sociales.

Où en est la retraite des marins à cinquante ans, avec toutes les annuités acquises par les navigants ? On leur avait fait des promesses ; il y a eu des discussions ; un groupe de travail a été créé à l'E. N. I. M. et, depuis, on attend. Je vous transmets donc un vœu de la profession : puisque les comptes de la sécurité sociale sont à nouveau équilibrés, ne pourrait-on supprimer le forfait journalier imposé en cas d'hospitalisation d'un marin ou de ses ayants droit ?

Je traiterai maintenant du secours en mer.

**M. le président.** Très rapidement, monsieur Mauger.

**M. Pierre Mauger.** La société nationale de sauvetage en mer se voit accorder, pour 1985, 2 614 672 francs en fonctionnement et 6 380 000 francs en équipement. Ces subventions sont inférieures ou sensiblement égales à celles qu'on lui a accordées depuis 1981 mais, depuis cette date, l'indice des prix a notablement augmenté. Il en résulte qu'une fois couvertes les dépenses incompressibles de la société, les crédits restant disponibles pour assurer le remplacement des canots et des vedettes arrivant hors d'âge n'ont cessé de diminuer en dépit des dons, legs et collectes dont la société a pu bénéficier.

En 1985, à son grand regret, la société nationale de sauvetage en mer ne pourra passer aucune commande valable et, pourtant, ses missions augmentent continuellement du fait même de l'augmentation et du développement de la navigation de plaisance.

Pour faire face à l'ensemble de ses missions, il faudrait impérativement, pendant chacune des trois prochaines années, passer commande d'au moins un canot tous temps ou une vedette de première classe, ainsi que de trois vedettes de deuxième ou troisième classe.

Ainsi, il faut absolument remplacer dès l'année prochaine le canot de sauvetage de la ville des Sables-d'Olonne qui, âgé de trente et un ans, est à bout de course. Or il n'y a pas de crédits pour cela.

Pour réaliser ce programme d'investissement, il est nécessaire de pouvoir engager chaque année 6,5 millions de francs, après avoir réglé toutes les dépenses incompressibles auxquelles la société doit faire face, essentiellement au titre des grandes réparations et des achats d'équipement radio ou autres.

La société nationale de sauvetage a fait ses comptes : pour réaliser un tel programme, il lui manquera chaque année 1,5 million de francs. Seule une augmentation d'un tel montant de la subvention d'équipement peut lui permettre de surmonter cette difficulté sans appel.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande de bien vouloir prendre en considération cette demande et, après examen, dès que vous le pourrez, d'essayer de donner satisfaction à la société nationale de sauvetage en mer. Je n'ai pas besoin de vous rappeler son activité, son importance, le dévouement de ses équipages, et combien la nation compte sur elle lorsqu'elle en a besoin.

J'espère que le représentant du Gouvernement que vous êtes, chargé de veiller au bien de la nation, aura à cœur de résoudre les problèmes de la société nationale de sauvetage en mer. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

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

**M. Dominique Dupilet.** Mon intervention portera sur deux points particuliers : la pêche semi-industrielle et le trafic trans-Manche ; je suis en effet l'élu d'un secteur géographique où ces deux activités sont très importantes, et je ne doute pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que mon intervention vous intéressera.

Ces activités portuaires déterminent non seulement la vie du port, mais aussi celle de l'arrière-pays. La pêche semi-industrielle et le trafic trans-Manche sont également sources de travail : de leur activité dépendent des milliers de salariés et, en les dynamisant, nous participons activement à la lutte pour l'emploi.

La flottille française de pêche semi-industrielle comptait 175 navires en 1976 contre 106 seulement au début de 1984, dont 65 navires de pêche arrière, d'un âge moyen de onze ans, et 41 de pêche latérale, d'un âge moyen de vingt et un ans.

Avec 1 200 marins et environ 3 600 postes induits à terre, on estime d'ores et déjà que la lente dégradation de ce secteur supprime chaque année 400 emplois environ, toutes catégories confondues.

La partie la plus ancienne de la flottille va disparaître progressivement, ce qui ne peut qu'avoir des conséquences graves sur les principaux ports français en aggravant le recul industriel.

La plupart des armements font face à des comptes d'exploitation très déséquilibrés ou à peine équilibrés, ce qui les empêche de dégager le moindre autofinancement, préalable à tout investissement.

Les explications de cette crise sont multiples : prix du poisson trop bas, charges de carburant trop élevées — un moteur de 800 ch consomme 800 000 litres dans l'année — coûts de déchargement importants.

Les difficultés des armements sont connues. Parallèlement, le salaire des marins devient de moins en moins attractif, alors que chacun connaît les conditions de vie et de travail en mer.

Le résultat est simple : on assiste à une fuite de la main-d'œuvre, les meilleurs éléments partant vers des secteurs plus rémunérateurs, grands chalutiers ou navires artisanaux semi-hauturiers.

Progressivement, la pêche semi-industrielle se voit donc privée de main-d'œuvre qualifiée, la crise économique, ne l'oublions jamais, ayant automatiquement une composante sociale. Cette composante sociale, je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'elle vous tient particulièrement à cœur, et la progression, encore cette année, des crédits accordés à l'E.N.I.M. est là pour en témoigner.

Il semble pourtant que les conditions existent pour permettre à la pêche semi-industrielle de poursuivre l'activité de ses navires. La politique commune des pêches, élaborée en 1983 et dont la présidence française a assuré en 1984 la mise en œuvre attendue par les professionnels européens, grâce à la fixation et à la répartition, dès le début de l'année, des captures admissibles, garantit à nos pêcheurs l'accès à des ressources qui ne peuvent être exploitées que par des navires industriels ou semi-industriels.

Le maintien des navires adaptés à cette exploitation est donc indispensable, et je vous félicite d'avoir répondu, à la fin de l'année dernière, aux attentes des professionnels, avec l'annonce du plan de restructuration de la pêche semi-industrielle, en coopération notamment avec les départements et la région du Nord-Pas-de-Calais.

Ce plan de restructuration est important, non seulement parce qu'il représente un geste peut-être décisif pour sauver la pêche semi-industrielle, mais aussi parce qu'il donne l'occasion de réfléchir à l'organisation du travail à bord et à l'examen du problème des effectifs ; de réfléchir à l'organisation du tri des poissons, de sa manutention, de son déchargement, de son conditionnement et de son stockage ; de mettre ainsi en œuvre une convention collective spécifique à la pêche semi-industrielle, qui concernera tous les partenaires de la pêche, y compris les banquiers, les mareyeurs et les conserveurs, dont la participation active est essentielle pour la réussite de ce plan.

Pour finir sur ce chapitre, je voudrais insister sur l'importance des fonds débloqués par l'Etat et les collectivités territoriales. Près de 37 millions de francs de subventions publiques directes seront en effet attribués à la restructuration, à la modernisation et au renouvellement de la flotte semi-industrielle.

C'est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir préciser la nature du contrôle des pouvoirs publics sur l'utilisation et la gestion de ces aides

par les armements et les entreprises concernés, et de préciser dans quelle mesure les collectivités territoriales pourront être associées à ce contrôle.

J'aborderai maintenant le trafic transmanche.

Il y a trois ans déjà, le conseil supérieur de la marine marchande avait « planché » sur le thème du transmanche et fait connaître ses conclusions. Ce rapport a été complété en 1983 par celui de Jean-Paul Pagès.

Les conclusions de ce projet étaient doubles : premièrement, la S.N.C.F. n'a pas d'autre choix que de moderniser profondément son service pour limiter, et si possible supprimer, les pertes ; deuxièmement, le redressement de nos exploitations dans ce secteur s'impose comme une absolue nécessité.

Or, en dépit d'un trafic porteur, la situation financière de l'armement naval S.N.C.F. et des autres compagnies reste précaire. C'est pourquoi je réitère l'appel que j'avais lancé à cette même tribune il y a deux ans : le moment n'est-il pas venu de créer une société nationale Transmanche, groupe puissant, qui nous donnerait les moyens d'affirmer le pavillon national vis-à-vis de la concurrence étrangère et, si possible, de supplanter celle-ci ?

Je rappelle simplement, et pour conclure, que le volume du trafic, d'ici quinze ans, devrait plus que doubler. Il devrait donc, à la fin du siècle, représenter 30 millions de passagers, 6 millions de véhicules et 14 tonnes de marchandises sur wagons.

Encore une fois, c'est un marché porteur sur lequel nous nous devons d'être présents. L'entrée en flotte du *Champs-Élysées*, le nouveau ferry de l'armement naval de la S.N.C.F., montre d'ailleurs que le Gouvernement se donne les moyens de réussir, en coopération avec les conseils régionaux, notamment avec celui du Nord-Pas-de-Calais.

A propos du trafic transmanche, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais attirer votre attention sur le détroit du Pas-de-Calais, où le trafic est très intense.

Je souhaiterais que vous fassiez le point du programme d'équipement du centre de surveillance de la navigation mis en place sur le littoral, et notamment sur le détroit avec le centre de Gris-Nez.

Je souhaiterais également que vous nous informiez des résultats obtenus par ces centres depuis qu'ils sont en service et que vous nous fassiez connaître les démarches que vous envisagez d'entreprendre pour faire en sorte que les dispositifs mis en œuvre par notre pays soient étendus dans les zones proches de nos eaux par les pays riverains.

Les élus socialistes des départements maritimes ne vus ménageront pas leur appui. Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, toute notre confiance pour mener à bien cette mission capitale qui est celle de consolider la vocation maritime de nos départements, de nos régions, de la France. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1985 (n° 2347) (rapport n° 2365 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Urbanisme, logement et transports : Mer (suite) :

Annexe n° 43, M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 2367, tome X, de M. François Léotard, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 2370, tome XIX, de M. André Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges.

La séance est levée.

*(La séance est levée à douze heures cinquante.)*

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

LOUIS JEAN.

