

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD

1. **Loi de finances pour 1996 (deuxième partie).** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2).

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENT
ET TRANSPORTS

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aménagement du territoire.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'aménagement du territoire et le développement rural.

M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens et la météorologie.

M. Rémy Auchédé, suppléant M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports aériens.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports terrestres et maritimes.

M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

MM. Yves Coussain, le ministre ;
Jean-Pierre Chevènement ;
Alain Marleix ;
Gilbert Biessy.

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

2. **Ordre du jour** (p. 31).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD,
vice-président**

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1996 (DEUXIÈME 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 1996 (n^{os} 2222, 2270).

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

La parole est à M. Yves Deniaud, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aménagement du territoire.

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, madame le secrétaire d'Etat aux transports, monsieur le secrétaire d'Etat au développement rural, mes chers collègues, l'aménagement du territoire est, au-delà des crédits qui lui sont alloués, une grande impulsion, voire une mystique, pour reprendre les propres termes du Président de la République.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a réactivé une politique trop longtemps délaissée. Elle a tracé une nouvelle voie et constitue le socle d'un nouveau progrès. Aussi, même si les crédits de la DATAR sont en diminution, l'aménagement du territoire bénéficie d'une impulsion dans d'autres parties du budget de l'Etat, dans les fonds d'investissement créés par la loi d'orientation notamment.

Cela étant, les crédits de la DATAR sont ramenés sensiblement aux dotations de la loi de finances rectificative du 4 août 1995 ; ils sont ajustés aux consommations de ces dernières années. Cette opération-vérité n'est pas mauvaise. Pour autant, il ne faudrait pas qu'elle soit suivie d'annulations de crédits en gestion. Sinon, comment donnerait-on toute sa place au fonds national d'aménage-

ment et de développement du territoire ? Comment ferait-on de la prime d'aménagement du territoire le ressort permettant de créer des emplois ?

Toutefois, rien ne permet de ne pas faire confiance. Ce budget, certes en diminution, reste un bon budget pour l'aménagement du territoire, même si, comme toujours, on pourrait le souhaiter encore meilleur.

Il s'agit d'un budget de consolidation sensible à la rigueur des temps. Cependant, si les moyens de paiement sont en diminution de 11,20 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale pour 1995 et de 1,13 p. 100 par rapport à la loi de finances rectificative, ils sont nettement supérieurs, avec 1 996,04 millions de francs, au 1 635,82 millions de francs consommés effectivement en 1994.

Les moyens des services subiront une diminution de 1,83 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale de 1995. On pourrait, certes, envisager plus d'économies – et il en sera proposé par voie d'amendement – notamment pour les représentations de la DATAR à l'étranger. N'oublions tout de même pas que le coût du fonctionnement propre de la DATAR n'est que de 95 millions de francs – ce qui est très peu – dont 46 pour les représentations à l'étranger qui ont amené la création en 1994 de plus de 17 000 emplois.

La prime d'aménagement du territoire, pour ce qui la concerne, avait été présentée comme le pilier de la politique d'aménagement du territoire à la fin de 1993. Or, la conjoncture ne s'y prêtait pas.

Les contours de la PAT ont été redessinés depuis le projet de loi de finances de 1995, et l'ajustement se poursuit en 1996. On ne saurait sérieusement en contester le bien-fondé, compte tenu de l'insuffisance criante de consommation des crédits que soulignait déjà l'an dernier mon prédécesseur.

En effet, l'augmentation continue des autorisations de programme en fin de gestion a gonflé régulièrement les moyens disponibles pour aboutir au 31 juillet 1995 à une consommation de 219 millions de francs d'autorisations de programme pour 1 855,13 millions de francs disponibles et 212 millions de francs de crédits de paiement pour 419,56 millions de francs disponibles. Cette situation ne peut être durable et des annulations pourraient, si ce n'est déjà fait, intervenir avant la fin de l'année. Il est indubitable que l'aide à la création et au développement de l'emploi dans les zones prioritaires a bénéficié ces dernières années de dotations très supérieures aux besoins constatés.

Cette inadéquation des moyens a eu pour effet un taux de consommation faible des crédits qui n'a jamais été supérieur à 65 p. 100 des crédits de paiement, et des annulations considérables d'autorisations de programme et de crédits de paiement pour un montant respectivement de 924 millions de francs et de 365 millions de francs depuis 1992.

La dotation inscrite en projet de loi de finances pour 1996 est, avec 550 millions de francs d'autorisations de programme et 335 millions de francs de crédits de paiement, en baisse de 5,7 p. 100 pour les premières et

de 2,54 p. 100 pour les seconds. Compte tenu des reports prévisibles à la fin de 1995, cette dotation apparaît en projet de loi de finances pour 1996 comme réaliste et en adéquation avec les dossiers de demande de PAT sur lesquels des crédits seront engagés l'an prochain.

Le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, lui, a réalisé un heureux et utile regroupement des crédits d'intervention de la DATAR pour mieux concentrer les efforts, mieux cibler les interventions et, par une déconcentration importante entre les mains des préfets, pour trouver plus de souplesse et mieux coller au terrain.

M. Jean-Pierre Balligand. Pour mieux diminuer les fonds, surtout !

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial. Pour ce qui est des subventions de fonctionnement, les états de consommation des crédits démontrent que celle-ci, déjà médiocre en 1994 avec 330,9 millions de francs pour 533 millions disponibles, s'est encore amenuisée pendant les huit premiers mois de 1995 où elle ne représente que 85,48 millions de francs au 31 août pour 411,55 millions de francs en loi de finances initiale, augmentés de 85,7 millions de francs de reports. Bien sûr, la mise en place du nouveau FNADT entraîne des retards, mais il est regrettable que l'impulsion donnée à la politique d'aménagement du territoire ne soit pas assez perceptible dans la consommation de ces crédits.

En ce qui concerne les subventions d'investissement, la consommation des crédits s'avère également insuffisante pour les quatre dernières années : au 31 août 1995, 469 millions de francs de crédits de paiement étaient consommés sur 1 714 disponibles.

Le projet de loi de finances pour 1996 ramène la dotation du FNADT à 1 508 millions de francs en autorisations de programme et à 1 231,15 millions de francs en crédits de paiement. Sur ces montants, selon les indications du délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, 730 millions de francs d'autorisations de programme correspondraient à des crédits contractualisés dans les contrats de plan Etat-régions.

Si ces montants sont supérieurs à ceux de la consommation effective des années antérieures, ils mériteraient d'être sensiblement plus élevés pour traduire dans les faits la volonté exprimée au travers de la loi d'orientation.

Il est à craindre, en effet, que l'espoir suscité et la souplesse nouvelle offerte par la déconcentration de crédits auprès des préfets n'entraînent une demande supplémentaire insatisfaite aux conséquences dommageables. Ce serait d'autant plus regrettable que ces crédits ont un effet de levier évalué par le délégué général à un multiplicateur de dix, en mobilisation d'autres participations.

S'il faut admettre des dérogations au principe général de rigueur, c'est bien pour ce type de dépenses qui déclenchent une série de concours additionnels hautement profitables au développement économique et à la croissance. Une insistance particulière s'impose notamment pour la mobilisation des crédits européens.

Une insuffisante dotation de nos fonds nationaux qui en sont la clef pourrait aboutir à une consommation incomplète des crédits disponibles pour la France, gâchis incompréhensible de la part d'un pays contributeur net au budget de l'Union européenne. N'oublions pas que les sommes versées au titre du seul FEDER sont supérieures aux interventions de la DATAR. Cela situe bien l'enjeu.

Contrairement à ce que j'ai exprimé sur la PAT, je pense que, pour le FNADT, il n'aurait pas fallu se contenter de coller à la consommation effective des années passées. Le retard de 1995 annonce, à mon avis, un appel d'air violent en 1996.

M. Jean-Pierre Balligand. Très juste !

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial. C'est pourquoi je crois qu'une révision à la hausse de 100 millions de francs en autorisations de programme et de 100 millions de francs en crédits de paiement était souhaitable, même en ces temps de rigueur.

Comme je le disais en introduction, les moyens mis au service de l'aménagement du territoire ne se limitent pas aux 2 058 millions de francs d'autorisations de programme et au 1 996 millions de francs de crédits de paiements de la DATAR. Il convient de prendre en compte les crédits substantiels mis à la disposition des fonds créés par la loi d'orientation et donc, plus généralement, d'examiner l'application de celle-ci en privilégiant, pour ce qui me concerne, ses aspects financiers.

Si l'on se penche sur les grandes orientations, que constate-t-on ? Que le schéma national d'aménagement du territoire est en cours de discussion dans les régions, que la politique des pays connaîtra ses quarante-deux premières concrétisations expérimentales en 1996, que vous préparez, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, le projet de loi sur le développement rural dont nous discuterons tout prochainement, qu'une première série de directives territoriales d'aménagement sera bientôt proposée au Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire, et, enfin, que les commissions départementales seront incessamment mises en place pour élaborer les schémas départementaux d'organisation et d'amélioration des services publics.

Sur ces grandes orientations, donc, pas de retard à constater, l'exécution de la loi d'orientation est rigoureuse, le Gouvernement doit en être vivement félicité.

L'application des dispositions proprement financières de la loi est prévue principalement au travers des différents fonds d'investissement dont l'état d'avancement est inégal.

Le fonds de péréquation des transports aériens, alimenté par une taxe de 4 francs par passager qui vient d'être réduite à 3 francs, n'a vu publier qu'un seul des deux décrets nécessaires à son fonctionnement. Aucune utilisation de crédits n'a pu être réalisée alors que 150 millions de francs étaient prévus en 1995. En revanche, il devrait fonctionner effectivement l'an prochain, et ce n'est qu'à la fin de cette année 1996 qu'on pourra juger du niveau optimal de la taxe et de l'utilisation des fonds qu'elle rapporte.

La constitution de la filiale commune à la compagnie nationale du Rhône et à EDF est en cours de discussion pour la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables est le plus considérable par son montant qui, grâce au doublement de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes, atteindra 3050 millions de francs en 1996 répartis entre le réseau routier national, les voies navigables et le transport ferroviaire et combiné. On doit constater avec regret que, dès l'automne 1994, le fonds d'investissement des transports terrestres a été conçu comme une structure destinée à supporter des dépenses auparavant inscrites au budget général.

M. Jean-Pierre Balligand. Quelle perspicacité, monsieur le rapporteur spécial !

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial. Il s'agit là d'un dévoiement de la volonté du Parlement d'employer le fonds à des opérations nouvelles, dans un objectif d'aménagement du territoire. Le budget général doit continuer à assurer l'intégralité des financements prévus par les contrats de plan, de même que les investissements courants.

Le fonds de gestion de l'espace rural avait été doté de 500 millions de francs à la loi de finances initiale ramenés à 347,5 millions. Pour 1996, la loi de finances prévoit une dotation de 400 millions. Lors de la discussion de la loi d'orientation, il avait été annoncé un milliard. Espérons que, le rodage terminé, nous parvenions à ce chiffre. Mais l'utilisation exigera fermeté et vigilance autant que l'importance des sommes car on constate parfois un dérapage préoccupant en faveur d'aménagements paysagers venant en complément de simples opérations de voirie. Le FGER doit voir ses moyens renforcés et sa mission respectée.

Le Fonds national de développement des entreprises n'a lui toujours pas vu le jour, alors que mon prédécesseur, Jean-Jacques de Peretti, en exprimait déjà le regret, il y a un an, à cette tribune. La volonté du Parlement n'est pas respectée. Nous comptons bien que le vaste plan, annoncé par le Gouvernement, en faveur des PME-PMI, et qu'il doit nous présenter prochainement, soit l'occasion de mettre en place le FNDE. Ce rendez-vous ne doit pas être manqué, nous l'attendons avec confiance.

Croyez bien, monsieur le ministre, que nous comprenons, compte tenu des échéances électorales du printemps dernier, et des perturbations inévitables en découlant, qu'il y ait des retards et des imperfections. Nous savons votre détermination. Nous ne doutons pas que les fonds d'investissement connaîtront tous une mise en œuvre efficace en 1996, de même que les zonages non encore définis comme ceux des zones de revitalisation rurale et de redynamisation urbaine.

L'ensemble de cette construction constitue un effort considérable qui est une nouveauté dans ce pays et un acte politique fort, qui apporte en moyens de paiement, bien plus que le seul budget qui nous est soumis aujourd'hui.

Sur ce budget, nous comprenons également l'effort de vérité et de rigueur que vous avez entrepris en vous calant sur les consommations réelles et en renonçant aux affichages inopérants du passé. En contrepartie, il ne doit plus être question d'annulations en cours d'année, et, si le budget pouvait dès maintenant accorder une rallonge au FNADT, notre satisfaction serait complète.

En tout état de cause, parce qu'il s'agit d'un budget sincère et courageux, parce qu'il est environné de fonds d'investissement considérables, parce que le budget d'ensemble consacré à l'aménagement et à l'équipement du pays atteint en nette progression 98,6 milliards, j'appelle l'Assemblée, au nom de la commission des finances, à émettre un vote favorable sur l'adoption de ces crédits. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. La parole est à M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aménagement du territoire et le développement rural.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, nous nous retrouvons juste après le début de mise en œuvre de la loi d'orientation pour l'aménage-

ment et le développement du territoire. Je suis donc particulièrement heureux de pouvoir donner l'avis de la commission de la production et des échanges sur ce premier budget, qui doit, à notre sens, être l'indicateur de la volonté du Gouvernement, d'une part, de mettre en œuvre cette loi et, d'autre part, de dégager les moyens financiers nécessaires afin que toutes les espérances qu'on a fait naître pendant ce débat soient concrétisées sur le terrain, notamment en ce qui concerne les investissements créateurs d'activités, donc d'emplois.

Monsieur le ministre, la politique d'aménagement du territoire participe, selon nous, totalement à la politique du Gouvernement et votre majorité vous soutient dans la mesure où elle est aussi une politique créatrice d'emplois. La mise en œuvre du dispositif que nous avons prévu constitue, incontestablement, un moyen de renforcer toutes les actions que le Premier ministre et vous-même engagez pour lutter contre le chômage. En effet, tout ce qui pourra être entrepris dans nos arrière-pays et dans le cadre du rééquilibrage du territoire et de la compensation des handicaps permettra de créer des emplois.

Le budget que vous nous présentez permet-il une bonne application de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ?

M. Jean-Pierre Balligand. Bonne question !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Les dispositions prises, et qui s'inscrivent dans le cadre d'un plan de rigueur général, permettent-elles la mise en œuvre de la loi d'aménagement du territoire ?

A cette question monsieur Balligand, et sans vouloir polémiquer...

M. Jean-Pierre Balligand. Oh non ! surtout pas !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. ... je réponds oui.

M. Jean-Pierre Balligand. Je m'en doutais !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Dans le cadre de cette politique, les crédits destinés à l'aménagement du territoire sont globalisés. Il faut donc considérer non pas la part de certains crédits qui sont réajustés, mais l'ensemble des moyens qui sont mis à disposition.

Je commencerai mon propos par les conditions qui touchent aux fonds et aux moyens. Ensuite, si vous le permettez, j'aborderai tout ce qui n'est pas financier et qui permettra de voir dans quelles conditions la loi d'aménagement peut être mise en place.

S'agissant des crédits, il est vrai que les moyens généraux de la DATAR diminuent d'un peu plus de 11 p. 100, mais, à notre sens, cette baisse ne remet pas en cause les actions que cette administration doit pouvoir conduire.

Monsieur le ministre, j'insisterai sur un point en ce qui concerne la DATAR : les services à l'étranger. Notre commission considère qu'il importe d'apporter un soutien aux missions de la DATAR à l'étranger. Quelle que soit la volonté du Gouvernement de remodeler, peut-être, les services à l'étranger, il faut veiller à préserver l'action de la délégation. Celle-ci, en effet, est extrêmement efficace et, comme l'a dit mon collègue Deniaud, a permis de créer plus de 10 000 emplois dans ce pays récemment.

En ce qui concerne les fonds, nous sommes inquiets de l'évolution du FNADT, le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire dont je traiterai après avoir passé rapidement en revue les autres.

D'abord le Gouvernement a respecté les engagements qu'il avait pris dans le cadre de la loi, à notre initiative, de créer deux comptes d'affectation spéciale : le fonds

d'intervention des transports terrestres et des voies navigables, et le fonds de péréquation des transports aériens. Pour ce dernier, je n'ai aucune inquiétude. En effet, de nombreux crédits n'ayant pas été engagés, cela permet d'opérer des reports importants. Ainsi les moyens resteront nettement suffisants pour l'année prochaine. Je rappelle à nos collègues qu'il s'agit d'une création et de crédits nouveaux, ce dont il faut quand même tenir compte.

Les dotations du fonds d'intervention des transports terrestres s'élèveront à 3 milliards de francs, grâce à une augmentation mécanique due au doublement de la taxe. Monsieur le ministre, il faut les utiliser à bon escient. J'ajoute aux propos tenus par M. le rapporteur spécial quant à l'utilisation de ces crédits que nous n'avons pas voulu créer ce fonds pour qu'il serve à abonder des actions qui doivent normalement être réalisées avec des financements courants de l'Etat. Or deux points nous posent problème.

Le premier concerne les modalités de fonctionnement du fonds. Certes, vous avez modifié le décret de création et nous vous en remercions, puisque cela répondait à une demande de notre commission. Il s'agit incontestablement d'un progrès. Pour ce qui est des choix, nous avons souhaité que le ministre de l'aménagement du territoire et celui de l'équipement soient cosignataires. Or vous exercez désormais les deux responsabilités. Nous vous demandons donc de veiller à ce que la finalité de ce fonds soit respectée.

Ainsi, il pourra intervenir pour financer des surcoûts dans la réalisation d'une autoroute – par exemple pour assurer la pérennité des ouvrages d'une autoroute dans le sud de la France, mais il ne devrait absolument pas être utilisé pour prendre en charge la construction d'équipements autoroutiers dans le centre de la France, par exemple, dont le financement était prévu sur le budget courant de l'Etat. Cela ne serait pas normal et nous vous demandons d'être très vigilant en la matière.

S'agissant du FNADT, je ne peux évidemment pas être satisfait de la diminution des crédits. Il est en effet difficile d'accepter une réduction de 20 p. 100. Toutefois, il est sans doute possible de faire mieux en ayant moins. Monsieur le ministre, vous vous êtes engagé devant la commission à mener cet exercice à bien, et nous sommes prêts à le faire avec vous. Pour cela encore faut-il que vous changiez le cahier des charges en ce qui concerne le choix des investissements pris en charge par le FNADT. Il conviendrait également que vous recadriez les crédits afin qu'ils financent davantage d'investissements créateurs d'emplois et moins d'études et de réflexions.

Ce fonds peut être réellement opérationnel, car le volume des crédits inscrits permet d'envisager des actions tout à fait intéressantes.

Les dotations du fonds pour l'aménagement de la région Ile-de-France augmentent dans des conditions tout à fait satisfaisantes et les crédits de la prime d'aménagement du territoire restent largement suffisants, j'en suis convaincu, malgré une diminution de 5 p. 100 des autorisations de programme. En effet, les reports seront tellement importants que nous ne devrions pas avoir de soucis l'an prochain.

J'en suis moins convaincu pour le fonds de gestion de l'espace rural. Bien que vous n'en soyez pas directement responsable, je vous demande, monsieur le ministre, de nous aider à convaincre le ministère de l'agriculture de mettre à sa disposition des moyens suffisants pour engager sérieusement son fonctionnement.

En créant ce fonds, nous avons voulu offrir à nos agriculteurs un moyen supplémentaire, parallèlement à leur activité agricole, pour entretenir les paysages et protéger l'environnement. Malheureusement, avec 400 millions de francs seulement, nous n'atteindrons évidemment pas cet objectif. On a justifié ce niveau assez bas en soulignant que les crédits inscrits pour 1995 n'avaient pas été consommés. Cet argument n'est pas sérieux, car il ne prend pas en compte le fait que nous avons eu à peine trois mois pour présenter des projets.

Je souhaiterais que 100 millions supplémentaires soient alloués à ce fonds de telle sorte qu'il puisse être réellement opérationnel.

Pour ce qui est enfin du fonds national de développement des entreprises, je sais, monsieur le ministre, que vous n'en êtes pas non plus responsable et que vous avez tout fait pour qu'il démarre. Néanmoins il faut expliquer au ministre de l'économie et des finances que le Parlement n'accepte pas que soit remise en cause une décision qu'il a prise et qui doit être exécutée par le Gouvernement.

Je comprends bien que l'on veuille faire converger les initiatives prises avec la loi que prépare M. Raffarin. Mais encore faut-il que l'on puisse converger des deux côtés, sinon cela ne fait pas l'affaire.

Il faut que ce fonds soit créé et que ses apports soient complémentaires des initiatives qui seront prises. Je vous lance un appel pour que vous agissiez en ce sens.

M. Jean-Pierre Balligand. C'est bien !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Avant de terminer, monsieur le ministre, je tiens à vous féliciter, au nom de notre commission, pour la pugnacité avec laquelle vous avez pris ce dossier en main avec M. Raymond-Max Aubert. Nous ne pensions pas que quatorze des vingt-sept décrets nécessaires seraient pris aussi vite et que six seraient en attente, donc prêts à sortir. Vous avez travaillé plus vite qu'on ne l'avait jamais fait pour une loi aussi lourde, et le Parlement doit en rendre hommage au Gouvernement.

Pour le schéma national d'aménagement du territoire, ne nous pressons pas trop. En effet, monsieur le ministre, vous avez une opportunité fantastique pour que le démarrage de cette politique d'aménagement du territoire que l'on attend depuis vingt ans puisse intervenir dans les meilleures conditions possible. Nous avons empêché le gouvernement précédent de venir devant l'Assemblée avec un schéma tout préparé. La concertation est impérative, mais les élections présidentielles puis municipales nous ont empêchés de l'engager. Vous venez de le faire et nous devons prendre le temps de la mener à terme sérieusement afin que, dans les régions et les départements, chacun puisse apporter sa contribution à l'élaboration de ce schéma national. Si vous n'agissiez pas ainsi, ce débat aurait lieu devant le Parlement. Or il me semble préférable qu'il se déroule en concertation dans le pays plutôt que dans l'hémicycle.

En la matière, je vous ai remercié des dispositions qui ont déjà été prises et je ne m'inquiète guère, sauf pour les zones de revitalisation rurale.

Je ne comprends pas que, lorsqu'on parle d'aménagement du territoire, on ne porte pas au crédit de la politique du Gouvernement cette nouveauté que constitue la mise en place de la fiscalité dérogatoire. En effet, même si la masse considérable de crédits que cela représente n'est pas budgétée, elle renforce les efforts que nous accomplissons pour équilibrer le territoire. Si une telle

action avait été engagée depuis vingt ans, nous n'aurions pas à intervenir aujourd'hui. Nous avançons petit à petit, mais nous souhaitons, monsieur le ministre, que les zones de revitalisation rurale soient mises en place avant la fin de l'année. J'attends beaucoup de votre réponse, notamment au regard du décret actuellement en instance à Bruxelles.

J'en ai terminé avec les observations que je voulais présenter au nom de la commission de la production et des échanges. Toutefois, vous me permettez, monsieur le président, d'autant que cela ne concerne pas le Gouvernement, ...

M. le président. Très brièvement, monsieur le rapporteur !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. ... d'en formuler une relative à la position de la commission des finances. Nous avons en effet tenu à relever la pratique qui consiste à décider unilatéralement de diminuer les crédits d'un budget qui sont déjà au minimum.

M. Augustin Bonrepaux. C'est irresponsable !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Vous êtes membre de la commission des finances, monsieur Bonrepaux !

M. Augustin Bonrepaux. Cela ne m'empêche pas de considérer que c'est irresponsable !

M. Jean-Pierre Balligand. La preuve, nous avons voté contre !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. La commission de la production et des échanges a donc adopté, sur ma proposition, l'observation suivante : « La commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale considère que les montants de dépenses ordinaires, des autorisations de programme et des crédits de paiement inscrits au fascicule "Aménagement du territoire : équipements et transports : III. - Aménagement du territoire" annexé au projet de loi de finances pour 1996, représentent le minimum des moyens nécessaires à la politique d'aménagement du territoire en 1996, en l'état actuel des prévisions sur l'évolution de la situation économique et financière. »

Je souhaite donc vivement que le Parlement ne réduise pas davantage ces crédits.

M. Jean-Jacques Delmas. Tout à fait d'accord !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Je voudrais, au contraire, monsieur le ministre, que vous puissiez abonder les deux fonds - le FNADT et le FGER - dans les limites que je vous ai proposées.

Cela dit, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à votre budget et souhaite que l'Assemblée l'adopte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer.

M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, voici un peu d'air du large puisque je vais vous parler de la mer. En tant qu'élu du littoral, je vis tous les jours la vocation maritime de la France. Je ne saurais affirmer que je la vis bien, mais je me réjouis, monsieur le ministre, de la volonté affirmée par le Président de la

République de relancer en France une véritable politique de la mer. Je ne doute donc pas que vous aurez à cœur de la mettre en œuvre avec l'ensemble du Gouvernement.

Il me paraît d'abord nécessaire de mettre d'emblée fin à une polémique. En effet, les gens de la mer ont quelque peu été surpris, au printemps dernier, de découvrir qu'ils n'étaient pas concernés par une structure ministérielle. Certains s'en sont même fortement émus. Cependant après avoir pesé le pour et le contre, je considère désormais que la prise en compte de ce secteur dans l'aménagement du territoire, l'équipement et les transports permet de satisfaire pleinement aux préoccupations du monde maritime, qu'il s'agisse de la pêche, de l'armement, du transport maritime ou de la manutention.

Je suis même persuadé que, loin d'y perdre sa spécificité, le monde maritime a tout à gagner à être inclus dans une vision globale de l'aménagement du territoire et, surtout, du développement économique, à condition toutefois, monsieur le ministre, que les actions maritimes qui concernent tant de ministères soient coordonnées. Je sais d'ailleurs que l'une de vos préoccupations est de mettre en place une structure interministérielle de coordination. J'espère qu'elle sera opérationnelle très bientôt.

Notre position géographique au centre des courants d'échange intercontinentaux, et - mais je ne vous apprends rien - la longueur de notre littoral, ainsi que notre présence dans tous les océans et notre histoire confèrent à notre secteur maritime une importance considérable. Cela fait évidemment porter à votre Gouvernement une responsabilité qui ne l'est pas moins, surtout en matière d'emplois, d'aménagement du territoire et de commerce extérieur.

Le moins que l'on puisse dire du budget de la mer est qu'il ne traduit que très imparfaitement ces enjeux puisqu'il ne représente que 0,4 p. 100 du budget de l'État. Toutefois il faut relativiser cette observation puisque les budgets de nombreux ministères participent à l'action maritime. En réalité l'effort public en faveur du monde maritime est également traduit dans les crédits des ministères chargés de l'équipement, de l'environnement et du travail dont l'action contribue, pour un tiers environ, à renforcer le budget de la mer.

Si l'on se contentait de comparer l'évolution des chiffres d'une année sur l'autre, force serait de constater un léger recul de ce budget. Néanmoins, là encore, il convient de nuancer l'appréciation.

D'abord, en effet, la loi de finances votée l'année dernière comportait une augmentation exceptionnelle de 12 p. 100 des crédits destinés à la mer.

Ensuite chacun connaît la part prépondérante qu'occupe, dans ce budget, la subvention que l'État accorde à l'ENIM, l'Établissement national des invalides de la marine, c'est-à-dire au régime spécial de sécurité sociale des gens de mer. Alors que certains ont cru qu'il serait bon de fondre tous les régimes spéciaux dans le régime général, je profite de cette occasion pour souligner l'attachement des gens de mer à leur régime tant parce qu'il correspond à leurs besoins spécifiques, que parce qu'il est géré d'une manière assez saine. Je tenais donc, à rappeler notre attachement, à nous, gens du littoral, à la persistance et à la pérennité de ce système qui correspond tout à fait à la spécificité maritime de la France.

Je souligne donc que, pour des raisons purement comptables, la légère baisse de 2 p. 100 des crédits destinés à l'ENIM n'aura aucune répercussion sur les prestations de l'institution. Il s'agit simplement d'un ajustement technique avec un reversement du régime général.

Enfin, les crédits destinés à l'accompagnement social de la réforme de la manutention lancée en 1992 ont déjà été ouverts par la loi de finances rectificative de l'été dernier. Ils n'avaient donc pas à être repris dans ce projet de budget.

Il en résulte que, à structures constantes et en comparant ce qui est comparable, les crédits de la mer progressent de 3,15 p. 100 par rapport aux dotations de 1995, telles que nous les avons révisées. Cela signifie, monsieur le ministre, que ce budget nous satisfait globalement.

Un effort substantiel est consacré au renforcement de la sécurité maritime, et je n'évoque pas ce sujet en premier par hasard. Ainsi la dotation destinée aux investissements des CROSS, c'est-à-dire des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, progresse de 8,5 p. 100. Il s'agit d'une excellente décision car ces crédits vont permettre de poursuivre la modernisation des structures, notamment pour mettre les équipements de radiocommunication aux normes du système mondial de détresse et de sauvetage en mer, afin de respecter les engagements que nous avons pris dans le cadre de l'organisation maritime internationale.

J'ajoute, monsieur le ministre, qu'il conviendrait d'engager un travail en profondeur en la matière, car les normes internationales ne couvrent pas certains cas particuliers. J'y reviendrai.

Parallèlement, un redéploiement des effectifs au profit des centres de sécurité, des navires et des unités littorales des affaires maritimes a été engagé, accompagné d'un accroissement des moyens de ces services.

L'amélioration de l'efficacité du dispositif de surveillance constitue aujourd'hui une priorité majeure pour le renforcement de la sécurité maritime. J'insiste particulièrement sur ce sujet, car de nombreux moyens, français de surcroît, pourraient être développés et mis en œuvre, qu'il s'agisse de surveillance radar, de surveillance informatique ou de liaisons informatiques entre les différents centres de surveillance. Cela permettrait d'éviter certaines mésaventures qui sont devenues monnaie courante depuis quelques années, telles que le rejet de détonateurs ou de fûts suspects sur nos plages, sans parler des conteneurs de couches-culottes qui arrivent régulièrement sur les côtes de l'île de Ré. Vous avouerez, monsieur le ministre, vous qui connaissez bien cette île, que cela fait quelque peu désordre.

Nous devons donc consentir un effort tout particulier dans les prochaines années pour mettre en place les moyens techniques développés par des sociétés françaises, qui permettraient d'éviter ces inconvénients.

Le deuxième point de mon intervention sera consacré à la filière portuaire.

En matière d'activité, les ports génèrent, directement ou indirectement, environ 250 000 emplois. En contribuant à l'animation des régions et au rééquilibrage intérieur, ils constituent également une composante essentielle de la politique d'aménagement du territoire. Le développement de leurs zones d'influence, que l'on appelle globalement les hinterlands, peut contribuer très fortement au désenclavement non seulement des régions frontalières mais aussi des zones situées entre le littoral et les lieux de production. Chacun sait, en effet, que près de la moitié du commerce extérieur de la France en tonnage et près d'un cinquième en valeur est acheminé par les services d'un port maritime, pas forcément français d'ailleurs.

La modernisation de la filière portuaire et le renforcement de la compétitivité de nos ports sont des conditions préalables à la reconquête de trafics perdus et au développement d'activités nouvelles créatrices de valeur ajoutée et d'emplois.

Les crédits destinés à l'entretien des chenaux d'accès, des avant-ports et des infrastructures de base sont reconduits à un niveau équivalent à celui inscrit en loi de finances initiale pour 1995. Ces moyens sont essentiels pour que soit assuré le bon fonctionnement des ports et il est indispensable qu'ils soient au minimum maintenus et réellement affectés.

Pour les dépenses d'investissement, en revanche, on constate une baisse de 10 p. 100 en crédits de paiement et de 15 p. 100 en autorisations de programme, par rapport à la loi de finances initiale pour 1995. Ces dotations, si elles devraient permettre de respecter les objectifs définis dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, seront toutefois très insuffisantes pour financer la part de l'Etat dans les opérations hors contrats de plan, notamment pour les ports non autonomes.

En effet, monsieur le ministre, il faut être conscients que nous raisonnons trop souvent en pensant uniquement aux ports autonomes et en oubliant un peu trop ceux qui ne le sont pas. Je pense en particulier là un cas qui me tient à cœur, celui du port de La Rochelle, bien situé sur la façade atlantique, et dont le programme de développement est largement financé par les collectivités locales – commune, département et région – mais dans lequel l'Etat est malheureusement un peu trop absent. Je sais que vous avez été saisi de cette question. Le désengagement de l'Etat peut se justifier par la nécessité de contenir la progression des dépenses publiques. Cette situation impose cependant que l'on recoure à de nouvelles méthodes susceptibles de permettre un nouveau développement de la filière portuaire.

Notre collègue Patrick Ollier vient de souligner que l'on peut parfois faire plus avec moins. Cela peut être vrai, mais il ne faut pas le faire n'importe comment. Pour cela il est indispensable d'engager une véritable réforme de filière portuaire. A ce titre, j'ai noté que les propositions contenues dans l'excellent rapport de M. Dupuybaudy, que vous aviez demandé, devraient pouvoir servir de base à une véritable réforme.

Qu'il s'agisse de la structure juridique des ports, de la domanialité ou de la manutention, cette réforme est désormais inévitable si l'on veut que notre pays conserve sa place dans le commerce international. La responsabilisation des différents acteurs, la mise en place d'un cadre juridique et économique favorable aux entreprises, l'amélioration de la desserte terrestre des places portuaires, la simplification des procédures administratives et douanières sont autant de mesures qui doivent être amplifiées pour concourir à rendre nos ports compétitifs.

Evitons, monsieur le ministre, les demi-mesures comme le fut la loi de 1992 sur la manutention, qui n'a pas osé remettre en cause celle de 1947, mais qui a tout de même coûté 5 milliards de francs.

Enfin, je voudrais vous parler...

M. le président. Rapidement, mon cher collègue, car je souhaite que dépasser son temps de parole ne devienne par la règle !

M. Jean-Louis Léonard. ... de notre flotte de commerce et du pavillon national. Notre flotte a, aujourd'hui, plus de quinze ans de moyenne d'âge. Elle a été

réduite à sa plus simple expression. Il va falloir décider : la conservons-nous, oui ou non ? Mais si nous décidons de la conserver, il faut savoir ce que nous ferons.

L'existence de notre flotte se justifie car ses activités se maintiennent. Elle se justifie aussi par ses 9 000 emplois navigants et ses 10 000 emplois sédentaires. Et il existe une très forte synergie entre la flotte et les ports : comment justifier de ports si nous n'avons pas de flotte ? La flotte est bien leur fonds de commerce.

Il est donc urgent, monsieur le ministre, de prendre des mesures, qui plutôt que des dotations pourraient prendre la forme d'incitations fiscales afin de mettre la France au rang des autres grandes puissances maritimes, par un système de quirataires, par exemple, équivalent à celui qui se pratique en Allemagne ou en Angleterre, ou dans d'autres puissances maritimes qui nous font concurrence.

Monsieur le ministre, votre budget est bon et il va nous permettre de travailler. Mais si nous voulons que notre pays retrouve sa grandeur de puissance maritime, c'est d'une véritable réforme dont il a besoin.

Je ne saurais terminer mon propos sans évoquer un point négatif qui concerne la Société maritime de sauvetage en mer. Eu égard au budget de l'Etat, son budget, de quelques millions de francs, est certes insignifiant. Mais rien ne justifiait qu'on le réduise drastiquement de 25 p. 100. Or, tous les ans, il connaît une diminution. Aurions-nous l'impression de faire une bonne action en diminuant le budget de la SNSM ? Tous les maires, tous les responsables de collectivités littorales vous diront combien cette institution est nécessaire,...

M. Michel Bouvard, *rapporteur spécial pour les transports terrestres*. C'est vrai !

M. Jean-Louis Leonard. ... combien elle est utile, et irremplaçable tant sa compétence est grande. Cessons de diminuer ses crédits artificiellement dans la loi de finances pour les abonder quelquefois d'une manière détournée au cours de l'année budgétaire.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous aurez pris bonne note de toutes ces demandes. Le monde des ports et du littoral est à votre disposition pour travailler avec vous. Conformément à la recommandation du Président de la République qui a décidé de redonner à la France une véritable politique maritime et, d'abord, une marine marchande et des ports dignes d'elle, la commission et moi-même nous invitons nos collègues de voter les crédits qui nous sont proposés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens et la météorologie.

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Monsieur le président, madame et messieurs les ministres, mes chers collègues, les années passent, les problèmes demeurent. J'avais, l'année dernière, évoqué les incertitudes de l'avenir d'Air France et d'Air Inter, les difficultés de la construction aéronautique et la question de la troisième piste de Roissy. Je reviendrai à nouveau, cette année, sur ces trois sujets, après avoir décrit les crédits de l'aviation civile.

Les crédits pour l'aviation sont répartis au sein de la section transports aériens du budget des transports et au budget annexe de l'aviation civile. Les crédits de la sec-

tion transports aériens relatifs à la construction aéronautique accusent une baisse extrêmement sensible – plus de 50 p. 100, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement –, pour atteindre 1,12 milliard de francs pour ces derniers.

La comparaison des crédits consacrés, dans les lois de finances successives à la construction aéronautique civile n'est cependant pas significative de l'ampleur de l'effort de l'Etat dans ce secteur. En effet, un programme de recherche et de développement ne se caractérise pas par la régularité du montant de l'investissement, au fil des ans, mais généralement par une croissance au cours des premières années pour atteindre un sommet et ensuite par une décroissance caractéristique de l'aboutissement du programme. Tel est le cas dans le projet de loi de finances pour 1996, qui fait suite à une diminution déjà enregistrée l'année dernière.

Les programmes en cours d'achèvement concernent les moteurs futurs, les équipements de bord et l'aviation légère. On notera le démarrage d'un nouveau projet, en vue du développement d'un avion de cent places en coopération avec la Chine ou la Corée. Il ne s'agit pour l'heure que de crédits d'études, l'architecture du projet n'étant pas encore achevée. Mais il faut noter que cette initiative marque l'entrée de l'Asie dans la compétition aéronautique. Le transport aérien dans cette partie du monde connaît, en effet, un taux de croissance considérable. Depuis de nombreuses années, l'Indonésie produit des avions de transport régionaux et le Japon sous-traite des programmes de Boeing. Mais l'avion de cent places, destiné au marché mondial illustrera l'entrée de l'Asie dans le club des grands constructeurs, en partenariat, espérons-le, avec l'Europe.

Une Europe divisée dans ce domaine face à des Etats-Unis qui se restructurent : ainsi se présente le panorama de la construction aéronautique mondiale. Au sein de l'Europe, les industriels français et allemands subissent une crise conjoncturelle, aggravée par la baisse du dollar, puisque – vous le savez tous – c'est la devise dans laquelle se traitent toutes les ventes d'avions.

A l'origine du formidable mouvement de concentration observé aux Etats-Unis, se trouve la contraction du budget militaire fédéral, passé en dix ans de plus de 400 milliards de dollars à environ 260 milliards de dollars. Cette contraction du marché intérieur a incité les constructeurs américains à se battre à l'exportation et à opérer des fusions. Le lien entre aéronautique civile et militaire étant aux Etats-Unis, extrêmement fort, les programmes de recherche d'un secteur profitent à l'autre.

Le phénomène de concentration, qui est récent en Europe, est constitué par la création de grands pôles industriels qui tendent à fédérer l'ensemble des industries de défense et de construction aéronautique de chaque pays. La France reste toutefois à l'écart de ce phénomène. Certes, Dassault et Thomson ont déjà opéré des restructurations, mais elles sont d'ampleur limitée et demeurent une exception. Les autres sociétés ont accumulé déficits et endettement, et sollicitent l'aide de leur actionnaire, l'Etat, qui bien entendu ne peut répondre à un besoin global de recapitalisation de plus de 10 milliards de francs.

L'industrie aéronautique française se trouve donc aujourd'hui mise en demeure de se regrouper. Et, je n'hésite pas à le dire, mieux vaudrait organiser et programmer cette restructuration que d'avoir à la subir sous la pression des événements, qui entraîneraient inévitablement le licenciement de milliers de personnes.

L'industrie allemande n'échappe pas d'ailleurs aux difficultés que traverse le secteur. Le groupe DASA a dû intégrer dans son bilan les énormes pertes de Fokker, le constructeur néerlandais, qui ne semble pas pouvoir se redresser, avant d'enregistrer des pertes de 1,6 milliard de deutschemarks en raison de la baisse du dollar.

En conclusion, il me paraît extrêmement préoccupant que nos constructeurs aéronautiques et notamment la SNECMA ne puissent redresser leur situation financière, alors que les perspectives de développement sont prometteuses dans ce secteur. Le temps d'une recapitalisation automatique par l'Etat est aujourd'hui révolu, il ne faut pas l'oublier.

Outre les crédits de la construction aéronautique, des financements publics sont alloués à l'aviation civile, au travers du budget annexe. Etabli à hauteur de 7,66 milliards de francs, ce budget progresse de plus de 6,2 p. 100 par rapport à la loi de finances pour 1995. La progression des ressources, notamment la redevance de routes et la redevance pour services terminaux, résultera de l'augmentation du trafic. L'effort d'équipement pour 1996 se traduira par l'inscription de 1,18 milliard de francs en crédits de paiement, principalement consacrés à la navigation aérienne et à la sécurité dans les aéroports.

Au-delà des crédits, il faut noter le règlement du contentieux qui opposait l'Etat aux compagnies aériennes. Depuis trois ans, celles-ci contestaient les conditions d'établissement des redevances, tandis que le Parlement et la Cour des comptes, cette dernière à deux reprises, critiquaient la gestion du budget annexe et son illisibilité.

C'est, en effet, à la suite d'un recours des compagnies aériennes que deux arrêts du Conseil d'Etat en date du 10 février 1995 ont annulé l'arrêté conjoint du ministre du budget et du ministre des transports du 21 décembre 1992 fixant les conditions d'établissement et de perception de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, ainsi que l'arrêté du 4 mars 1993 fixant la répartition des dépenses de contrôle technique d'exploitation entre les entreprises de transport aérien.

Je n'entrerai pas dans la description de ce contentieux, je noterai simplement que la première décision du Conseil d'Etat est particulièrement importante. Elle consacre le principe de la péréquation nationale des coûts engendrés par le contrôle aux abords des aéroports, et établit un principe de proportionnalité entre le tarif de la redevance et le coût du service rendu.

La seconde décision condamne une clé de répartition forfaitaire des dépenses de contrôle technique.

Je rappellerai que les rapporteurs spéciaux de l'Assemblée et du Sénat dénonçaient en vain depuis cinq ans la gestion parfois curieuse du budget annexe. Les critiques se sont intensifiées en 1993 et 1994, avec les rapports de mon excellent collègue Ernest Cartigny au Sénat ou celui que j'avais eu moi-même l'honneur de présenter à cette tribune. Il faut ajouter que deux rapports publics de la Cour des comptes avaient, en 1991 et 1994, condamné ces pratiques.

La commission des finances espère, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, que vous remettrez de l'ordre dans cette situation qui, après tout, est antérieure aux élections de mars 1993 et ne vous est donc, je tiens à le souligner, en rien imputable.

J'en viens maintenant à la situation des compagnies aériennes françaises dont on ne peut dire qu'elles aient profité à plein de la reprise des trafics internationaux. S'agissant de nos deux grandes compagnies publiques, nul doute qu'elles traversent une période difficile. La concurren-

ce des compagnies étrangères s'accroît, de même que la concurrence de compagnies françaises privées. Ces dernières connaissent une situation contrastée : Corsair, assise sur la clientèle de la première agence de voyage française est bénéficiaire, alors que AOM et d'autres sont encore déficitaires.

Air France demeure notre principale préoccupation. Après avoir enregistré des pertes sans précédent en 1993, la compagnie a entamé un lent redressement, qui demeure marqué néanmoins par l'incertitude.

La situation financière a commencé à se redresser sous l'effet de trois éléments.

Premièrement, le redémarrage de l'activité et une meilleure maîtrise des coûts ont permis de rétablir l'excédent brut d'exploitation à plus de 3 milliards de francs, et une capacité d'autofinancement légèrement positive.

Deuxièmement, les cessions ou réductions d'actifs immobilisés ont atteint près de 6 milliards de francs, dont 3,5 milliards de cessions de titres de participation, notamment, vous le savez, les hôtels Méridiens et 1,2 milliard de francs de ventes d'avions. Ces cessions d'actifs ont permis de dégager un résultat exceptionnel supérieur à 2,6 milliards de francs.

Troisièmement, la recapitalisation par l'Etat. Malgré les progrès de productivité d'Air France, le désendettement est en effet principalement dû aux dotations versées par l'Etat : 10 milliards en 1994 et 5 le 13 septembre dernier, l'endettement, il faut le noter, a ainsi été ramené de 33,6 milliards à 21 milliards de francs le mois dernier.

Si le résultat de 1995 se traduira vraisemblablement par une amélioration par rapport au dernier exercice, la prévision initiale ne sera pas atteinte, car Air France a subi depuis le début du printemps un recul de son chiffre d'affaires de l'ordre de 1 milliard de francs. Plusieurs facteurs se sont conjugués : la suppression des vols vers l'Algérie, la baisse du dollar qui a diminué les recettes, les grèves qui ont coûté 180 millions de francs et enfin, la mise en service d'Eurostar qui a provoqué une diminution du trafic passagers entre Paris et Londres.

En outre, n'oublions pas que si Air France fait des progrès, la concurrence – Lufthansa, British Airways – ne s'endort pas pour autant. Les relations sociales, mes chers collègues, seront la clé du redressement du groupe. Pour l'heure, elles apparaissent tendues. La compagnie souffre d'un nombre incroyable de syndicats défendant des intérêts catégoriels ! (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Les pouvoirs publics doivent adopter une attitude responsable dans la gestion du dossier Air France, en soutenant sans réserve la direction de la compagnie. Il est remarquable, en effet, de noter que celle-ci est, pour la première fois depuis sa création, gérée selon des critères économiques.

Un député du groupe du Rassemblement pour la République. C'est vrai !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. J'en viens à la situation d'Air Inter. Au premier abord, elle paraît meilleure. Mais il faut rappeler que la concurrence ferroviaire s'est accentuée, que nombre de liaisons ont été ouvertes à la concurrence, et que la compagnie Air Inter évalue à 10 p. 100 la baisse de sa rentabilité.

L'ouverture du réseau à la concurrence a donc affaibli Air Inter, sans pour autant profiter pleinement aux autres compagnies, dont le bilan reste très fragile. Tel est le résultat d'une politique qui a été mal négociée à Bruxelles par les gouvernements socialistes. Dès lors, la situation

financière d'Air Inter ressemble à une dégradation annoncée, alors que la compagnie affichait encore un bénéfice net de 20 millions de francs à la fin de 1994. On s'attend à un déficit de 500 millions de francs, dont 250 à 300 millions du seul fait des grèves. La trésorerie sera également en diminution, en raison de la livraison de la flotte d'Airbus 319. Air Inter sera donc dans une situation financière difficile, au moment où il lui faudra affronter la montée en puissance de la concurrence sur le marché français. Seuls des efforts de productivité considérables lui permettront de redresser sa situation.

J'ai d'ailleurs appris ce matin même par la radio, madame le secrétaire d'Etat, que le marché français allait être entièrement ouvert, c'est-à-dire sur toutes les lignes, à la concurrence française par des compagnies françaises. Cela ne va-t-il pas, une fois encore, aggraver la situation des comptes d'Air Inter, même si la compagnie bénéficie de la coopération d'Air France.

Je terminerai par une note d'optimisme, c'est la situation des aéroports. S'agissant d'Aéroports de Paris son bilan est largement bénéficiaire, mais il doit s'accroître. Certes, une polémique s'est instaurée sur les nuisances dues aux mouvements d'aéronefs qui a conduit le ministre des transports à confier à M. Douffiagues une mission d'étude pour la desserte du Bassin parisien. Son rapport recommande le doublement des pistes de l'aéroport. Les deux nouvelles pistes, plus courtes que les pistes actuelles, permettront de faire face à la croissance naturelle du trafic des avions desservant la région d'Ile-de-France.

Avant de conclure, j'indique à l'Assemblée que c'est volontairement que je n'ai pas évoqué le Fonds de péréquation des transports aériens, bien qu'il intéresse nombre de parlementaires. Un crédit de 115 millions de francs est prévu pour 1996, mais les liaisons aériennes susceptibles d'être éligibles à ce fonds ne sont pas encore déterminées. Le Gouvernement nous fournira peut-être des informations à ce sujet.

En conclusion, mes chers collègues, considérant que les crédits de l'aviation civile préservent des actions essentielles, la commission des finances vous propose de les adopter, en appelant les compagnies et les constructeurs à un sursaut d'énergie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchédé, suppléant M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports aériens.

M. Rémy Auchédé, rapporteur pour avis suppléant. Ainsi que vous l'avez précisé, monsieur le président, je supplée mon collègue François Asensi, dont je vais me faire le porte-parole fidèle en lisant le rapport qu'il a préparé.

Monsieur le ministre, madame, monsieur les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, la présentation des crédits du budget des transports aériens et du budget annexe de l'aviation civile est l'occasion pour notre assemblée d'être informée des problèmes que traverse la filière aéronautique.

Si la plupart des compagnies aériennes mondiales ont renoué avec les bénéfices, Air France et Air Inter ressentent les effets de la crise qu'elles viennent de subir, la plus grave crise de leur histoire. Elle a été dramatique pour des milliers de salariés puisque, au total, près de 40 000 emplois ont été supprimés en Europe.

Dans un contexte de concurrence sauvage, les compagnies aériennes continuent à comprimer leurs coûts d'exploitation, face à des concurrentes plus compétitives qui veulent conquérir le marché mondial.

La déréglementation génère des maux dont souffrent encore nos compagnies aériennes nationales : dérives tarifaires, concurrence destructrice, suppressions d'emplois...

Ce libéralisme, qui s'est accompagné d'une remise en cause sans précédent des services publics en France et en Europe, a favorisé le moins-disant social et a provoqué des mouvements de délocalisation que nous avons d'ailleurs condamnés l'année dernière. Quel sentiment d'impuissance face aux décisions prises !

A travers cette politique, monsieur le ministre, c'est bien le règne de la compétition que vous entendez promouvoir, avec son corollaire de laissés-pour-compte. Inutile de vous dire que nous ne partageons pas cette conception.

Une nouvelle fois, il faut déplorer l'absence de coopération entre les Etats membres de l'Union européenne pour définir une attitude cohérente avec les Etats-Unis. Cette année, neuf pays ont signé des accords de ciel ouvert. Faute d'unité, l'Europe résiste mal à la surpuissance américaine. Cette situation ne peut plus durer. Une fois encore, il faut déplorer qu'aucune mesure d'harmonisation n'ait été prise en ce qui concerne le montant des charges sociales et le niveau de protection sociale en Europe.

Ce libéralisme s'appuie donc sur des inégalités flagrantes entre les coûts d'exploitation des compagnies aériennes européennes, et favorise par conséquent le moins-disant social.

Cette overdose de libéralisme qui déferle sur le vieux continent est particulièrement néfaste pour l'ensemble de la filière aéronautique, qui ne bénéficie toujours pas, à ce jour, d'un soutien public à la hauteur des enjeux.

Air France connaît une amorce de redressement mais les salariés ne sentent pas les résultats des efforts que la direction leur a demandés. Ces résultats sont au-dessous des prévisions pour le premier mois de l'exercice en cours : l'objectif du plan d'entreprise d'un retour à l'équilibre en 1997 est loin d'être atteint. Les syndicats qu'a rencontrés M. Asensi dans le cadre de la préparation de ce rapport pour avis se sont montrés très inquiets, et les personnels ne le sont pas moins !

La diminution du trafic et la baisse des recettes ont nécessité la préparation de mesures correctives visant à intensifier les efforts de réduction des coûts. Il s'ensuit une recherche de gains de productivité avec des conséquences désastreuses sur le plan social, notamment pour le personnel navigant commercial. Ces personnels sont victimes d'un recul social sans précédent. Ce n'est pas en portant atteinte à leurs droits et à leurs libertés syndicales que l'on progressera dans la voie du développement.

Par ailleurs, il est vraisemblable que la dotation en capital de 20 milliards ne sera pas suffisante pour apurer la situation quand on sait que l'endettement de la compagnie est de 21 milliards de francs.

La situation d'Air Inter est également extrêmement préoccupante. C'est la principale victime de la déréglementation.

En accélérant la politique de libéralisation sous la pression de la Commission de Bruxelles et en ouvrant à la concurrence les lignes les plus rentables du réseau aérien intérieur d'Air Inter, le Gouvernement s'est livré à une véritable programmation de l'affaiblissement de cette compagnie.

Cette politique met en péril le devenir de la compagnie. Alors qu'elle devra affronter la concurrence en 1997, il est possible qu'elle enregistre le plus fort déficit de son histoire avec 500 millions de francs en 1996. Cette politique est un échec total.

De plus, le regroupement des activités avec Air France suscite des inquiétudes. Ce regroupement ne cache-t-il pas en fait des opérations financières en vue d'accélérer la privatisation du groupe Air France ? Ces opérations vont pousser la direction à faire des coupes claires dans les effectifs et les rémunérations des personnels seront revues à la baisse.

Par ailleurs, la libéralisation du ciel a fait voler en éclats le système de péréquation tarifaire. Il faut déplorer la disparition de ce système qui permettait à Air Inter d'assurer sa mission d'aménagement du territoire.

Le fonds de péréquation des transports aériens, qui remplace l'ancien système, n'est jamais qu'une réponse, au demeurant peu satisfaisante, à la politique de libéralisation décidée à Bruxelles. Le maintien de liaisons d'aménagement du territoire est nécessaire, mais il est anormal que la charge en soit supportée par l'usager.

Il appartient à l'Etat d'assurer la desserte équilibrée du territoire, qui est une mission de service public.

Quant à la construction aéronautique, elle est toujours en crise : l'avenir de l'Aérospatiale et de la SNECMA reste obéré par la faiblesse des commandes. D'une façon générale, les soutiens publics sont très insuffisants dans le domaine de la recherche et du développement.

Certes, pour la première fois depuis 1989, les crédits comprennent des avances remboursables (« Ah ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et de l'Union pour la démocratie française et du Centre.) pour deux nouveaux programmes, notamment l'avion de cent places qui a été évoqué tout à l'heure, et nous nous en réjouissons.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Bravo !

M. Rémy Auchédé, rapporteur pour avis suppléant. Les crédits de recherche amont progressent, mais cette progression est très insuffisante pour donner à nos sociétés nationales les moyens de préparer l'avenir.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial pour les transports terrestres. C'est mieux que du temps de Fiterman !

M. Rémy Auchédé, rapporteur pour avis suppléant. Oui !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Merci de le reconnaître !

M. Rémy Auchédé, rapporteur pour avis suppléant. Par ailleurs, si le budget annexe de l'aviation civile se présente en hausse, celle-ci n'est due qu'à la croissance attendue du trafic. Cette année encore, la subvention de l'Etat diminue de 600 000 francs. Cette évolution consacre la débudgétisation que nous avons annoncée l'an passé.

Le transport aérien est défavorisé par rapport aux autres modes de transport. Alors que l'Etat participe au financement des infrastructures ferroviaires et routières, les entreprises de transport aérien sont tenues de financer elles-mêmes leur développement, y compris les moyens de la direction générale de l'aviation civile.

Quelques mots sur le développement aéroportuaire. A court terme, il semble qu'il n'y ait pas d'alternative possible à l'extension de la plate-forme de l'aéroport Charles de Gaulle qui représente un pôle d'emplois considérable.

Mais cette croissance doit être impérativement maîtrisée, faute de quoi les grandes compagnies quitteront les plates-formes aéroportuaires parisiennes pour s'implanter sur des aéroports concurrents. Ce développement doit s'accompagner d'une meilleure prise en considération de l'environnement et des préoccupations des riverains.

Concilier aménagement et protection de l'environnement, assurer le développement économique local tout en préservant la sécurité et la tranquillité des riverains sont des tâches difficiles mais pas insurmontables.

La construction d'un troisième aéroport dans le bassin parisien ne résoudra en rien les problèmes de trafic à moyen terme. Il faut garder à l'esprit que la satisfaction du passager passe par la proximité et l'accessibilité.

D'une façon générale, votre projet de budget est révélateur de votre volonté de maintenir le cap sur des orientations libérales. Toutefois, permettez-moi d'avancer au nom de M. Asensi quelques pistes de réflexion.

Depuis trois ans maintenant, nous demandons au Gouvernement de s'engager à refuser toute politique de ciel ouvert avec les Etats-Unis, de proposer un moratoire pour stopper la déréglementation, de construire avec les Etats membres de l'Union européenne une politique européenne de transport aérien.

Nous demandons également au Gouvernement de prendre des mesures concrètes dans le domaine des délocalisations. Tout recrutement de personnel dans les pays à bas salaires devrait être exclu.

Il faut également prendre des mesures d'harmonisation technique et sociale, avec la négociation par exemple d'un accord de branche entre les employeurs et les salariés du transport aérien.

Nous attendons également des initiatives dans le domaine de la construction aéronautique. Des rapprochements s'imposent pour donner aux constructeurs européens les moyens de lutter à armes égales avec les grands groupes mondiaux.

Il est indispensable de soutenir nos entreprises nationales.

Enfin, en ce qui concerne les aéroports, nous souhaitons l'organisation d'une grande concertation publique avec les collectivités locales et les populations riveraines.

En dépit d'un discours sur la conquête industrielle et la volonté de briser la fracture sociale, vos orientations budgétaires s'inscrivent dans le cadre d'une politique libérale de déréglementation généralisée.

Nous ne partageons pas ces orientations. C'est pourquoi M. Asensi a proposé à la commission de la production et des échanges d'émettre un avis défavorable. Néanmoins, comme vous pouvez le penser, elle a émis un avis favorable sur les crédits des transports aériens, sur le budget annexe de l'aviation civile et les articles 62 et 63 du projet de loi de finances pour 1996.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Elle a bien fait !

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame, monsieur les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, avec plus de 86 milliards de francs de dotations pour 1996, les budgets dont nous discutons aujourd'hui jouent un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire, l'équipement du pays en infrastructures de base ou le soutien de secteurs économiques

entiers, comme les entreprises de travaux publics. Le secteur des transports terrestres représente à lui seul 800 000 emplois directs, soit 4,5 p. 100 de l'emploi salarié de notre pays.

J'indique d'emblée, monsieur le ministre, que le budget que vous présentez est un bon budget. Votre ministère contribue à la maîtrise des finances publiques, tout en préservant l'essentiel de ses actions. Cela n'exclut pas la persistance de nombreux problèmes, certains fort anciens, qui sont source d'inquiétude pour la commission des finances.

Pour les transports, les crédits pour 1996 s'élèvent à 7,22 milliards de francs en autorisations de programme et 52,83 milliards de francs en crédits de paiement, soit respectivement une diminution de 8,6 p. 100 et de 0,1 p. 100.

La diminution des crédits est toutefois compensée par les dotations du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, qui, sur la base d'une prévision de recettes de 3,05 milliards de francs, affectera 1,65 milliard de francs au réseau routier national, 276 millions de francs aux voies navigables et 1,12 milliard de francs au transport ferroviaire et au transport combiné.

Avec le fonds, les crédits de paiement augmentent de 3,7 p. 100 et permettent de respecter les engagements de l'Etat, notamment les contrats de plan, mais au prix d'un alourdissement de la fiscalité, avec le relèvement, par l'article 28 de la loi de finances, du taux de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes. Par ailleurs, le fonds assure en partie le financement d'actions auparavant inscrites au budget, et non exclusivement des actions supplémentaires, ce qui était l'esprit de la loi d'aménagement du territoire. Il y a donc, comme l'année dernière, une débudgétisation partielle. Mais était-il possible de faire autrement compte tenu de l'état de nos finances publiques ?

Les ressources apportées par le fonds sont, en outre, faibles par rapport à l'ensemble des besoins de notre pays, évalués à plus de 60 milliards de francs pour le réseau routier, et à plus de 50 milliards de francs pour la réalisation du schéma directeur des voies navigables.

L'état financier de la SNCF, en dépit d'un indéniable redressement commercial depuis 1994, hypothèque la réalisation de la totalité du réseau TGV. L'abandon par l'Union européenne du projet de grand emprunt communautaire pour le financement des grandes infrastructures interdit, par ailleurs, de compter sur des financements extérieurs allant au-delà d'une participation aux études ou à des bonifications d'intérêts d'emprunts. Il faudra que le Gouvernement détermine clairement les projets de TGV susceptibles d'être retenus, pour éviter de consacrer des crédits d'études à des travaux dont le financement ne serait pas assuré, ou ne pourrait l'être que beaucoup plus tard.

Le financement des infrastructures conditionne l'avenir de la politique des transports. La dérive d'Eurotunnel a montré les limites du seul recours aux capitaux privés. L'apport de fonds publics demeurera indispensable, mais, en raison de la nécessaire modération des dépenses de l'Etat et des collectivités locales, notre pays ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion sur la desserte de l'ensemble du territoire. La France, avec le territoire le plus étendu d'Europe, situé dans une position centrale qui génère de forts trafics de transit, doit entretenir un réseau routier et ferroviaire supérieur à la plupart de ceux de ses voisins, alors même que son peuplement est inégalement réparti et souvent faible. Là se trouve l'une des

difficultés majeures : il faut répondre à des besoins nouveaux croissants – TGV, autoroutes, dessertes aériennes – et engager une politique d'aménagement du territoire prenant en compte l'ensemble du territoire, y compris et peut-être surtout ses zones les plus fragiles.

Il est temps de réfléchir sur une meilleure complémentarité des modes de transport et d'anticiper l'avenir.

Quels choix opérer pour remédier à la saturation prévisible de certains axes routiers : Paris-Lille, Paris-Lyon-Marseille ? Le doublement des autoroutes ? Développement du transport combiné ? L'autoroute ferroviaire ? La voie fluviale peut-elle encore être compétitive sur des axes nouveaux et notamment sur le canal Rhin-Rhône ? Si nous engageons comme prévu le canal Rhin-Rhône, aurons-nous les moyens de réaliser demain une autoroute ferroviaire ? L'Etat peut-il subventionner à la fois le déficit des lignes aériennes et celui des lignes ferroviaires sur le même axe ? Comment faire face aux accroissements de trafic insupportables à terme pour l'environnement dans certaines parties du territoire plus fragiles, les vallées alpines par exemple ?

Autant de questions que je me pose comme nombre de mes collègues élus. Je souhaite, et je sais que vous partagez cette préoccupation, que les schémas directeurs de transport prévus dans la loi d'aménagement du territoire et dont nous aurons à discuter en 1996 apportent des réponses claires après des choix réels et que des conclusions soient tirées.

Il y a aussi quelques clarifications à apporter dans des domaines plus particuliers, qu'il s'agisse de l'actionnariat de la SNCF au sein d'Air Inter, alors que la concurrence avion-TGV fait rage, ou des contributions aux charges d'infrastructure, notamment entre le rail et la route.

J'ai également évoqué dans mon rapport écrit l'inégalité tarifaire entre les moyens de transport de province et ceux de l'Île-de-France, qui devra, tôt ou tard, faire l'objet d'une réforme, après une étude des enjeux.

Après ces considérations d'ordre général, j'en viens aux voies navigables, pour regretter l'éclatement des crédits au sein de trois comptes, le budget de votre ministère, le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables et l'établissement public Voies navigables de France, ce qui les rend peu lisibles. Ainsi, certains crédits consacrés au canal Rhin-Rhône se retrouvent à la fois dans le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables et dans le budget de VNF.

Le budget des transports terrestres ne gère plus que deux chapitres, relatifs à l'entretien des voies navigables et aux interventions en faveur de la batellerie, qui sont d'ailleurs égaux à ceux de l'an dernier. Pour moderniser le réseau, 276 millions de francs sont inscrits au fonds d'investissement des voies navigables. Il s'agit d'un effort notable, relayé par Voies navigables de France qui consacrera 241 millions de francs en 1996 à la restauration des canaux.

La grande question du secteur demeure le canal Rhin-Rhône.

La réalisation des travaux sera conduite, en application de l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, par une entreprise constituée à parité avec EDF, mais le lancement de l'opération a été retardé par les réticences d'EDF, qui n'a admis qu'avec les plus extrêmes réserves de constituer avec la CNR l'entreprise précitée.

Le Gouvernement a statué, le 14 avril 1995, sur le décret d'application de l'article 36 de la loi du 4 février 1995, en exprimant son souhait qu'EDF et

la CNR en approuvent toutes les dispositions. La CNR a fait connaître son accord le 19 avril. Au mois de juin, EDF ne s'était toujours pas prononcée, ce qui a soulevé une légitime indignation des parlementaires devant le retard pris pour l'exécution d'une loi votée par le Parlement. Enfin, au mois de juillet, le Conseil d'Etat a pu examiner le projet de décret. Sur la base de son texte, la CNR et EDF ont aujourd'hui adopté un pacte d'actionnaires.

Au-delà de ces péripéties, plusieurs députés de la commission des finances se sont interrogés sur la rentabilité du canal Rhin-Rhône. Le débat est théoriquement clos puisque la loi est votée mais je pense que vous pourrez donner quelques explications à la représentation nationale sur la rentabilité prévisible d'un ouvrage qui coûtera au moins 17 milliards de francs, prélevés en grande partie sur la rente de la CNR.

J'en viens aux crédits consacrés aux routes, dont l'évolution est relativement contrastée.

Hors fonds, les crédits diminuent de 8,2 p. 100 en autorisations de programme et augmentent de 8,7 p. 100 en crédits de paiement. En intégrant le fonds, les augmentations atteignent respectivement 6,7 p. 100 et 20,8 p. 100. Cela démontre que la majoration des crédits des routes n'a pu être obtenue qu'au prix d'un alourdissement de la fiscalité sur les concessionnaires d'autoroutes. La question de la prise en compte de celle-ci reste d'ailleurs posée, certaines sociétés ne pouvant l'absorber. Dans ce cas, ne faut-il pas envisager l'allongement de certaines concessions ou le relèvement de certains tarifs, dans la mesure où les péages ont augmenté depuis dix ans moins que l'inflation, si l'on veut respecter l'engagement de ne pas décaler les investissements, dont certains, déjà engagés, nécessitent des financements dès 1996 ?

Contrairement à la vocation du fonds, il n'est pas prévu uniquement de financer des programmes nouveaux, mais aussi de poursuivre certaines liaisons. Je l'ai dit tout à l'heure, il y a à nouveau débudgétisation. Celle-ci est préjudiciable à la clarté des choix, même si, pour 1996, le Gouvernement a marqué sa volonté de maintenir les grands programmes et d'arrêter la dégradation du réseau, ce dont on ne peut que le féliciter. J'y reviendrai.

En outre, le fonds ne constitue pas une structure budgétaire adaptée au financement des routes. En effet, une autorisation de programme est consommée en trois ans, en matière routière. De ce fait, nous constaterons un fort excédent en fin d'exercice, qui sera reversé probablement au budget général.

Sans retrouver leur niveau de 1988, les crédits d'entretien sont à nouveau en augmentation, je vous en rends hommage. Cela m'apparaît indispensable compte tenu de l'érosion régulière constatée depuis quinze ans, si l'on excepte la période 1986-1988, et de la stabilisation intervenue depuis deux ans alors même que le patrimoine routier s'est accru – pas forcément en distance mais en surface –, et que le trafic a augmenté.

Les campagnes de mesures engagées par votre ministère ont permis de montrer que, si la majeure partie du réseau est dans un état satisfaisant, 13 p. 100 des voies nécessitent des interventions lourdes, soit parce qu'elles n'ont pu bénéficier d'un niveau d'entretien préventif suffisant, soit parce qu'elles n'ont pas encore été renforcées.

Je voudrais insister, mes chers collègues, sur la situation des ouvrages d'art. Bien que 76 p. 100 d'entre eux soient en bon état apparent, certains travaux seront nécessaires et 66 p. 100 demanderont un entretien spécialisé des équipements, dont 37 p. 100 d'une manière urgente.

Mais surtout, la structure de 21 p. 100 des ouvrages d'art est atteinte, dont 6 p. 100 de manière grave, et elle exige des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage.

Il est donc urgent de mettre en place un programme spécifique visant à la remise en état de cette catégorie d'ouvrages. L'estimation globale des moyens financiers à consacrer au programme de réhabilitation prenant en compte les chaussées, les ouvrages d'art et les équipements est de 12 milliards de francs.

Monsieur le ministre, au-delà de la priorité que vous avez accordée à cette action en 1996, disposerez-vous, dans un proche avenir, des dotations nécessaires pour assurer le sauvetage de notre patrimoine routier, dont la valeur à neuf dépasse 600 milliards de francs ?

Je sais que nous vous demandons beaucoup, mais c'est le résultat d'une politique marquée par l'imprévoyance et l'insuffisance qui date de quinze ans...

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Eh oui !

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Un tel bilan est suffisamment éloquent.

Autre question : compte tenu du relèvement de la taxe sur les concessionnaires d'autoroute, combien d'années seront nécessaires pour achever le programme autoroutier ?

Mes chers collègues, j'aborderai maintenant l'examen de la situation de la SNCF avec un mélange d'optimisme et d'appréhension.

Mon optimisme est lié au net redressement du trafic passager et du fret, grâce à la nouvelle politique commerciale dynamique menée par la SNCF.

Mon appréhension est liée à la croissance de l'endettement, qui atteignait 155 milliards de francs à la fin de 1994. Tout le monde connaît les chiffres les plus récents. Rappelons-nous simplement que l'excédent d'exploitation est absorbé par les charges financières et que le déséquilibre des comptes a pour origine la dégradation du compte d'infrastructure, responsable à lui seul de 95 p. 100 du déficit.

Une première solution suscitée par la réglementation communautaire consiste à séparer la gestion de l'infrastructure de celle de l'exploitation ferroviaire, afin de clarifier les responsabilités de chaque opérateur. Cela est fait.

Le décret du 9 mai 1995, portant transposition de ce texte en droit français, opte pour une solution purement comptable, témoignant de la volonté du Gouvernement – et le Parlement y est attaché – de préserver le caractère intégré, dans l'organisation de la SNCF, des fonctions de transporteur et de gestionnaire de l'infrastructure.

Néanmoins, il convient de bien distinguer la logique propre de l'infrastructure, domaine dans lequel l'Etat a, comme le confirme le décret, une responsabilité particulière. C'est la raison pour laquelle a été créée au niveau central de la SNCF une direction de l'infrastructure, qui sera l'interlocuteur des pouvoirs publics dans ce domaine.

Outre cette solution, qui n'aura d'effets que dans le futur, la plupart des membres de la commission des finances ont appelé la SNCF à poursuivre la cession de ses filiales. Pour l'heure, seule la cession du groupe SCETA est envisagée, et encore n'est-ce, d'après mes informations, que sous forme d'ouverture de capital. Mais il n'y a aucune raison que d'autres filiales ne soient pas cédées, notamment dans le secteur touristique. Le parallèle avec Air France, évoqué par le précédent rapporteur,

est évident. Ce qu'a effectué la compagnie aérienne en vendant *Méridien* peut être fait par la SNCF, en vendant *Frantour*.

Pour autant, le redressement de la SNCF réside avant tout dans les efforts de productivité qu'accompliront ses personnels. Mais cette productivité ne passe pas obligatoirement par une réduction des effectifs, déjà largement réalisée, et qui ne peut se poursuivre au même rythme sans gêner et mettre en péril la reprise du trafic. Elle passe davantage par l'assouplissement négocié des nombreuses rigidités existant dans le fonctionnement interne de la SNCF, mises en évidence par les commissions d'enquête de l'Assemblée nationale et du Sénat – à qui je tiens à rendre hommage.

Seule la traduction comptable de ces efforts légitimera une aide de l'Etat à valoir lors de l'exécution du prochain contrat de Plan. Je souhaite pour ma part, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, que celui-ci soit audacieux et novateur. Il doit poser le problème du financement des lignes déficitaires. Jusqu'où doit-on aller ? Avec quel partenaire ?

La SNCF est à mon sens – et je le dis, bien qu'elle soit en grève aujourd'hui – une chance pour notre pays. Certes, ce propos va à l'encontre des idées reçues mais, face à la saturation de certains axes routiers et des aéroports, la voie ferrée a de l'avenir. La SNCF est également, ne l'oublions pas, la vitrine d'une industrie ferroviaire performante, représentant 18 000 emplois et exportant plus de 50 p. 100 de sa production.

Les causes du déficit de la SNCF sont souvent aussi la résultante de nos propres politiques, s'agissant notamment du fret où la concurrence du transport routier est bien réelle.

Il faut plus de complémentarité. Et il faut, monsieur le ministre, que nos transporteurs routiers, qui sont parfois contraints à pratiquer des prix très bas, puissent travailler dans des règles de concurrence européennes harmonisées, qui mettent un terme à la spirale infernale de la baisse des prix et aux cadences infernales imposées aux chauffeurs routiers. Ils sont prêts à le faire. C'est la raison du contrat de progrès qui a été signé avec eux et qui doit être respecté. Mais ils sont les seuls en Europe à s'être engagés dans cette voie.

Le contrat de Plan de la SNCF devra permettre à l'entreprise de se désendetter – d'autres pays, comme l'Allemagne, l'ont fait – et de renouer avec l'équilibre.

Mes chers collègues, il ne me semblerait pas anormal que l'Etat fasse, pour une entreprise publique qui remplit une mission de service public, ce qu'il a fait pour une grande banque nationalisée qui ne remplissait pas une mission de ce type et où se sont confondues fautes de gestion et malversations.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. En effet !

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. De même, il n'y a rien d'exceptionnel à ce que l'Etat finance et subventionne un réseau ferré. C'est le cas dans des pays bien plus petits.

Savez-vous, mes chers collègues, que la Suisse lui consacre 250 000 écus par an et par kilomètre de voie ferrée, la Belgique 170 000 écus, les Pays-Bas 100 000 écus, alors que la France n'y consacre que 50 000 écus ?

Cet interventionnisme public est particulièrement marqué, s'agissant du fret. Ainsi, la Suisse va engager 50 milliards de francs dans la réalisation des nouvelles liaisons ferroviaires alpines. C'est la Confédération helvétique qui va les investir, et non les chemins de fer suisses.

L'aide de l'Etat demeure donc indispensable et on ne peut qu'approuver le Gouvernement de vouloir maintenir les dotations publiques à la SNCF.

Toutefois, dans son souci de maîtrise des finances publiques, la commission des finances proposera des amendements de réduction de crédits, destinés à inciter la SNCF à rechercher des économies.

Le dernier volet de mon intervention sera consacré aux transports collectifs.

M. le président. Rapidement, s'il vous plaît !

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Pour les grandes villes de province, les engagements sont respectés et confirment une priorité. Cela est à l'honneur du Gouvernement. J'insisterai donc sur les transports collectifs d'Ile-de-France, sur lesquels la Cour des comptes, dans son dernier rapport annuel, a émis quelques conclusions sévères.

La Cour estime que l'organisation est inadaptée, compte tenu du fait que la région Ile-de-France est absente du dispositif institutionnel, contrairement à ce que la loi du 6 mai 1976 prévoit expressément.

Elle constate également que la couverture automatique des déficits d'exploitation déresponsabilise les entreprises du syndicat des transports parisiens et ne les incite pas à des efforts de productivité et de bonne gestion.

Pour la RATP, la Cour relève que l'imbrication dans les comptes de la Régie de son activité de transporteur, de celle d'assureur social de ses agents et de ses retraités ne permet pas de distinguer dans les résultats ce qui peut être imputé à l'exploitation et ce qui résulte des déséquilibres des régimes sociaux. Une partie de l'indemnité compensatrice se trouve ainsi affectée à la couverture de ces derniers.

Nous nous trouvons donc face à de nombreux problèmes qui relèvent de l'exercice du pouvoir, du choix des investissements, de la gestion de la RATP et de la SNCF-banlieue...

M. le président. Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Bouvard, mais vous allez devoir faire la synthèse de votre rapport.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Je compte étudier ces problèmes dans le cadre de mes fonctions de rapporteur spécial, immédiatement après la fin de la discussion de la loi de finances, et proposer des solutions pour une meilleure égalité contributive entre l'Ile-de-France et la province.

L'article 61 du projet de loi de finances sur le versement transport n'a été adopté que d'extrême justesse par la commission des finances, parce qu'une partie notable de ses membres ne pouvait admettre que l'on majore la fiscalité des entreprises sans exiger, en contrepartie, des efforts de productivité.

Je passe rapidement sur la lutte contre la fraude, qui constitue également une priorité. La fraude est estimée à 950 millions de moins-values de recettes. De ce point de vue, une politique de recrutement de nouveaux personnels devrait être poursuivie et amplifiée. J'insiste sur le fait que cette fraude, contrairement à des idées reçues, n'est pas due uniquement à des jeunes de banlieue, mais qu'elle est aussi une fraude en col blanc, réfléchie et calculée.

Pour conclure, monsieur le ministre, comme je l'ai dit au début de mon intervention, vous présentez un budget qui, dans le contexte le plus difficile que notre pays ait connu depuis longtemps, est un budget sérieux. Il préserve les priorités de l'aménagement du territoire. Il met fin à la dégradation du réseau routier.

Les problèmes demeurent. Ils sont à la mesure des enjeux pour la France. Il est extrêmement positif de constater que vous les envisagez avec lucidité. Pour ces raisons, au nom de la commission des finances, j'invite l'Assemblée à voter les crédits des transports terrestres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres et maritimes.

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. Monsieur le président, mon rapport concerne deux domaines très différents – les transports terrestres et maritimes – mais je vais tenter de ne pas dépasser mon temps de parole.

Comme pour 1995, les crédits concernant les transports terrestres n'augmentent que grâce aux dotations du fonds d'aménagement de l'Île-de-France et aux crédits du fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables.

Le FITTVN voit ses crédits portés de 2 à 3 milliards de francs grâce au doublement de la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes. Si l'augmentation de deux centimes de l'an dernier n'avait pas été répercutée sur les usagers, il risque évidemment de ne pas en être de même de l'augmentation supplémentaire de deux centimes prévue pour 1996. J'aimerais, monsieur le ministre, connaître votre sentiment à ce sujet.

On atteint probablement, avec cette taxe, une limite dans l'accroissement de cette ressource nouvelle sans laquelle le budget des routes diminuerait fortement. L'apport du FITTVN permettra, en effet de poursuivre le désenclavement routier du Massif central, de soutenir les investissements ferroviaires, de développer le transport combiné et d'aller plus avant dans la réalisation du schéma directeur des voies navigables.

Prévu par la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire, ce fonds joue donc un rôle important, sinon essentiel, dans l'aménagement du territoire et dans le soutien de l'activité des travaux publics.

Il faut cependant être conscient que l'augmentation de deux centimes par kilomètre-usager s'ajouterait, si elle était répercutée, à l'augmentation de treize centimes du litre de gazole. Les entreprises de transport routier, déjà nombreuses à connaître des difficultés liées à la situation économique et à la concurrence, verront leur compte d'exploitation se dégrader.

Sans doute l'Etat a-t-il besoin de ressources nouvelles pour faire face à une situation financière difficile. Mais on peut se demander si l'accroissement du prix du gazole est compatible avec le « contrat de progrès » signé entre le ministre des transports et la profession et dans lequel cette dernière a accepté des contraintes, qui ont un coût certain pour les entreprises.

Je rappelle que ce « contrat de progrès » comporte quatre axes importants : la formation, pour laquelle le projet de budget pour 1996 fait un effort significatif, et les conditions de travail ; la qualité des entreprises ; les règles de sécurité et la responsabilisation des partenaires du transport routier.

En fait, il s'est agi, au moins en partie, de compléter la mise en place d'une concurrence maîtrisée, notamment vis-à-vis du chemin de fer.

Monsieur le ministre, la profession se plaint de retards, notamment au niveau du fonds de modernisation. Qu'en est-il ?

Venon-en à la SNCF. Nous sommes à deux mois de la fin de 1995, dans la phase décisive de l'élaboration du nouveau contrat de Plan Etat-SNCF, qui s'appliquera pour cinq ans à partir du 1^{er} janvier 1996.

Ce contrat de Plan est très important et intéresse au plus haut point la représentation nationale. Il inquiète aussi les personnels de la SNCF qui sont aujourd'hui en grève, moins à cause de l'application de certaines directives communautaires qu'en raison de l'élaboration de ce contrat de Plan. Nous avons noté votre engagement de le présenter à la commission de la production et des échanges dès qu'il sera suffisamment élaboré et, bien entendu, avant sa signature.

Votre budget comporte une masse de près de 38 milliards de francs au titre des compensations contractuelles prévisionnelles. Mais chacun sait que pour 1995 s'ajoute à cette somme un déficit d'exploitation de 12 milliards, soit au total 50 milliards à la charge des finances publiques de l'Etat.

Comment ce déficit sera-t-il financé, étant observé qu'il n'est pas très loin du montant des charges financières annuelles provenant d'un endettement massif de 160 milliards ? J'ai même lu hier, dans un journal, le chiffre de 175 milliards ! En tout cas, il est susceptible de dériver très vite jusqu'à 200 milliards.

Avec un tel endettement, la SNCF ne s'en sortira pas. Il faut qu'elle soit aidée par l'Etat au niveau de sa dette, qu'elle augmente sa productivité, qu'elle vende le patrimoine, – souvent bien placé, – qu'elle n'utilise plus, et qu'elle développe enfin une politique commerciale dynamique. Cette politique a d'ailleurs déjà porté ses fruits. L'évolution favorable du fret depuis deux ans n'est pas seulement due à l'amélioration de la conjoncture.

Qu'en sera-t-il du financement des futurs TGV, ceux qui n'ont pas encore été décidés ni financés ? Nous aimerions avoir votre point de vue, monsieur le ministre.

Mais il faudra être très vigilant en ce qui concerne les dessertes, car il ne faudrait pas que la SNCF trouve son unique salut dans des suppressions de service voyageurs ou dans l'abandon des gares de marchandises traitant des wagons isolés. C'est une solution de facilité et de contraction du trafic, en partie contradictoire avec son objectif d'améliorer ses parts de marché.

Dans le contrat de Plan, il faudra veiller de près au problème du réseau « grandes lignes » hors TGV, notamment à celles qui sont d'intérêt national ou d'aménagement du territoire. Il conviendra de les définir, qu'il s'agisse de lignes de rabattement sur les gares TGV, ou d'autres lignes de dessertes indispensables, comme la ligne Paris-Bâle que je prends régulièrement.

Il faudra que ces grandes relations soient définies au contrat de Plan et que l'Etat participe directement et substantiellement à leur amélioration et à leur fonctionnement au titre de l'aménagement du territoire, à travers le FITTVN dont c'est la mission.

Le transport ferré de marchandises quant à lui s'est récemment redressé. Il faut continuer, en gardant à l'esprit que son évolution future sera plus que jamais liée à une bonne politique commerciale. La perte de trafic n'est pas une fatalité pour la SNCF, dès lors qu'elle

s'engage résolument dans une perspective « clientèle » et non pas seulement « usager ». Cela étant, le transport combiné rail-route se développe rapidement et il est judicieux que le fonds d'intervention des transports terrestres soit mis à contribution, afin de développer les investissements qu'il nécessite.

Dans le domaine des dessertes régionales, notamment ferroviaires, le rapport Haenel déposé en mars 1994 proposait de confier aux régions une mission d'autorité organisatrice des transports régionaux.

Le Gouvernement a retenu, en octobre 1994, le principe d'une expérimentation de ce nouveau cadre avec des régions volontaires. La démarche d'expérimentation, élaborée consensuellement au sein d'un comité de suivi tripartite, doit permettre d'établir précisément les futures règles du jeu et de garantir que les intérêts de chacun des partenaires seront respectés.

Les présidents de conseils régionaux ont légitimement demandé des garanties sur le transfert par l'Etat des moyens financiers nécessaires à hauteur des charges à couvrir et sur la fiabilité des comptes de la SNCF. Ils souhaitent qu'un audit tripartite soit réalisé avant la conclusion des nouvelles conventions. Au printemps dernier, neuf régions avaient déjà signé un protocole d'accord avec la SNCF.

En ce qui concerne le réseau routier national, l'évolution prévue entre moyens d'engagement et crédits de paiement est contrastée, puisque les premiers diminuent tandis que les seconds augmentent. Il faut cependant admettre que les moyens d'engagement avaient fortement progressé entre 1994 et 1995 – de 10 p. 100.

Tous les crédits d'investissements seront consacrés aux contrats de Plan Etat-régions, ce qui est une bonne chose, mais qui a tout de même l'inconvénient de ne permettre aucune opération sur le réseau national non contractualisé.

Monsieur le ministre, l'Etat fait une bonne affaire avec ces contrats de Plan : il ne paie que 50 p. 100 du coût des travaux et laisse le reste à la charge des régions et départements, tout en récupérant la TVA sur l'ensemble, ce qui ramène sa participation réelle à moins de 40 p. 100 !

Ne pourrait-on permettre aux collectivités, comme beaucoup d'élus l'ont demandé – notamment dans cette assemblée – de récupérer la TVA sur leur participation ?

Observons d'ailleurs qu'après les retards pris dans le précédent contrat Etat-régions, le coup d'accélérateur opportun mis par le gouvernement précédent et les problèmes budgétaires de certaines collectivités territoriales, certains départements les moins favorisés s'interrogent sur la possibilité d'investir sur leur réseau départemental tout en suivant l'Etat dans les contrats de Plan Etat-régions. C'est le cas en Haute-Marne, mon département. Nous nous posons une telle question, dans le cadre de la préparation du budget pour 1996.

Si les crédits d'entretien des routes nationales progressent opportunément de 3,2 p. 100 en moyens d'engagement – il vaut mieux en effet bien entretenir pour éviter par la suite de très lourds investissements –, j'observerai que les crédits de la sécurité et de la circulation routières diminuent en francs courants et en francs constants d'une année sur l'autre, l'année 1995 ayant fait l'objet d'importantes annulations de crédits à l'occasion de la loi de finances rectificative.

Si l'autoroute est quatre fois plus sûre que la route et si l'objectif autoroutier de 2003 est maintenu, il n'en reste pas moins que la résorption des points noirs sur le réseau national est loin d'être réalisée.

Notre commission pense que l'arsenal répressif est déjà considérable. Le Gouvernement l'a complété depuis le 15 septembre en ramenant le taux maximum d'alcoolémie dans le sang à 0,5 gramme/litre. Mais il ne faut en rien négliger l'amélioration sécuritaire de notre réseau national, ce qui passe par des actions en matière de signalisation, de gestion du réseau, etc.

L'information et l'éducation des conducteurs sont aussi les meilleurs vecteurs de réussite. A cet égard, il faut intensifier l'action en milieu scolaire.

En ce qui concerne les transports collectifs, l'Ile-de-France est bien équipée en son centre, mais on y observe d'énormes besoins non satisfaits en périphérie. Le problème est aussi celui de la qualité de service, que le transport public puisse l'emporter sur la voiture individuelle.

Plus récemment, en raison des actes terroristes, s'est posé le problème de la sécurité dont on voit bien que la solution ne sera pas obtenue seulement par des moyens en personnel et en matériel, mais par une coopération active des usagers, qu'il faut mobiliser.

Si les transports collectifs de province sont bien traités dans le budget pour 1996 – encore que je serais heureux de connaître les raisons de la diminution de près de 50 p. 100 des crédits de paiement pour les contrats de modernisation – je constate que les concours de l'Etat au fonctionnement des transports en Ile-de-France, bien qu'en réduction relative – 15 p. 100 contre 19 p. 100 en 1990 –, restent très élevées.

Est-ce de l'aménagement du territoire cohérent que l'Etat donne des primes pour les transferts d'activités vers la province et fasse participer cette même province aux transports de l'Ile-de-France ? En effet, on ne fera croire à personne que les provinciaux qui viennent à Paris coûtent 5 milliards à la RATP et à la SNCF. (*Sourires.*)

J'en viens à la voie d'eau.

Bien moins utilisée en France que dans les pays du nord de l'Europe, la voie d'eau pose deux problèmes. Le premier est celui de la gestion de la profession de la batellerie, à laquelle la loi du 12 juillet 1994 et d'autres textes ont fait faire de sensibles progrès dans le sens de la libéralisation, de l'ouverture sur l'extérieur et de l'émulation productive.

Le deuxième problème est celui des performances, ou plutôt des contre-performances de notre réseau fluvial : d'une part, il faut entretenir des canaux datant du siècle dernier, même s'ils ne répondent plus aux besoins, sinon à ceux de la navigation de plaisance ; d'autre part, les liaisons à grand gabarit sont insuffisantes ou leur achèvement se fait attendre depuis bien longtemps, malgré des efforts récents.

A cet égard, la création de l'établissement public Voies navigables de France, doté de ressources propres, ainsi que la création l'an dernier du fonds d'investissements des transports terrestres et des voies navigables ont permis un redressement sensible des dotations : 500 millions pour 1996. L'effort en ce domaine ne doit pas être un feu de paille. La persévérance et la continuité s'imposent. La majorité de la commission fait confiance au Gouvernement sur ce point.

J'en viens au deuxième volet de mon rapport : les transports maritimes.

Dans le budget de la mer, 72 p. 100 des crédits, soit 6,3 milliards, seront consacrés à la protection sociale des marins.

Le Président de la République a affirmé, dans un discours prononcé récemment au Havre, qu'il était nécessaire de rétablir le rang de la France parmi les grandes puissances maritimes : le quatrième exportateur mondial que nous sommes ne pouvant rester au vingt-cinquième rang des Etats maritimes. Le rétablissement de ce rang implique deux exigences : la restauration de la compétitivité du pavillon français et le renforcement de celle de nos ports maritimes.

S'agissant de la compétitivité du pavillon français, il faut observer que la création en 1987 d'un pavillon *bis*, à l'instar de ce qu'ont fait la plupart des pays européens, a permis de maintenir de nombreux navires sous pavillon français, de rendre plus compétitif cet armement et de sauvegarder l'essentiel du savoir-faire maritime français. Nous aurons l'occasion d'en reparler dans cette assemblée, puisque le projet de loi sur les transports que vient d'adopter le Sénat comporte des dispositions relatives au TAAF.

Quant à l'investissement, la reconduction en 1996 du crédit de 240 millions consacré aux primes d'équipement devrait permettre de poursuivre de manière satisfaisante le soutien à la flotte de commerce.

L'article 55 du projet de loi de finances pour 1996, qui prévoit la suppression de l'imputation sur le revenu global des déficits relevant des bénéficiaires industriels et commerciaux non professionnels, risque, dans le domaine maritime, de fragiliser le système des quirats. En effet, l'investisseur dans des parts de navire est sensible à la possibilité de déduire de ses autres revenus les déficits commerciaux liés à sa participation.

Tout en partageant le souci du Gouvernement de mettre fin au développement de certaines opérations fiscales coûteuses pour le Trésor, j'estime qu'il serait utile de rechercher une incitation fiscale spécifique à l'investissement maritime.

La loi du 9 juin 1992 réformant la manutention portuaire, qui est appliquée aujourd'hui dans tous les ports, a contribué largement à améliorer la compétitivité de la filière portuaire française. Toutefois, des efforts d'équipement restent nécessaires, et c'est pourquoi il est regrettable que les crédits d'investissement soient en baisse sensible : moins 10 p. 100 pour les crédits de paiement ; moins 15 p. 100 pour les autorisations de programme.

L'amélioration des dessertes terrestres en direction de nos ports est également indispensable. S'il n'y a pas de grands problèmes sur les plans ferroviaire et autoroutier, il n'en est pas de même des dessertes fluviales à grand gabarit. Par rapport à Anvers ou à Rotterdam, nos principaux ports ont un handicap certain auquel il sera difficile de remédier. D'où l'intérêt des liaisons Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône.

Quant à la sécurité et à la signalisation maritimes, il faut se féliciter de la progression de 6 p. 100 des dotations budgétaires, comme on doit se féliciter que l'Organisation maritime internationale ait décidé, sur proposition de la France, de renforcer les mesures de sécurité et de prévention de la pollution et d'accroître les contrôles des navires.

J'en viens à mon dernier point. Comme chaque année, malheureusement, les crédits de la SNSM, la Société nationale de sauvetage en mer, sont systématiquement réduits et sous-évalués. Les subventions à cet organisme sont en diminution, notamment pour l'équipement.

Or les activités de la Société nationale de sauvetage en mer sont relativement peu coûteuses pour la collectivité, du fait que, pour l'essentiel, il s'agit de volontaires bénévoles exerçant une œuvre humanitaire. Chaque année, dans des conditions difficiles voire périlleuses, ils sauvent des naufragés qui leur doivent la vie. Il faudrait 2 à 3 millions de plus pour permettre à la SNSM, qui le mérite, de fonctionner de manière satisfaisante et d'assurer le remplacement de ses matériels dont certains en ont grand besoin.

M. Michel Bouvard, *rapporteur spécial*. Très bien !

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis*. Au terme de ce rapport, je voudrais souligner que, globalement, ce budget est satisfaisant, même si on peut regretter l'évolution des crédits de la sécurité routière ou d'équipement des ports. Il est satisfaisant, compte tenu des circonstances, des problèmes financiers de l'Etat et de la nécessité d'économiser l'argent public pour réduire les déficits. Ce budget permettra de maintenir le rythme de croisière du secteur des travaux publics et de poursuivre l'équipement de notre pays en partenariat avec les collectivités locales.

Cela dit, ce secteur des travaux publics risque de connaître un problème du côté des collectivités territoriales – nous le disions hier lors d'une réunion qui s'est tenue à l'initiative de la fédération nationale –, qui, trop souvent, sont contraintes de réduire leurs investissements.

Monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges, sensible à l'excellente présentation que vous avez faite de votre budget devant elle, a donné un avis favorable sur les crédits des transports terrestres et maritimes pour 1996. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

M. Bernard Pons, *ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports*. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, je voudrais d'abord remercier les rapporteurs pour l'important travail d'analyse qu'ils ont effectué. Ils ont fait des remarques pertinentes, auxquelles je répondrai dans un moment.

Le projet de budget de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports pour 1996 a été particulièrement difficile à élaborer puisque je devais tenir compte de multiples paramètres souvent contradictoires.

Si ce budget doit contribuer comme les autres, par sa rigueur, à l'effort de redressement des finances publiques, il ne doit pas non plus avoir d'incidence négative sur la croissance. En effet, comme certains d'entre vous viennent de le signaler, le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports est un ministère « économique » par excellence, à la fois en tant que donneur d'ordres aux entreprises de travaux publics et en tant qu'aménageur du territoire national : il n'y a pas de développement économique sans infrastructures modernes et performantes.

J'ai donc fait des choix au sein de ce budget afin d'affirmer mes priorités essentielles. Je vous parlerai d'abord de ces priorités, pour essayer, au sein de ce budget de 98 607 millions, de bien faire ressortir la cohérence des choix que j'ai opérés. Ensuite, de façon plus classique, je vous ferai une présentation des grands domaines d'action.

Nous avons défini trois priorités : l'emploi, l'aménagement du territoire et l'usager – que l'on oublie bien souvent.

D'abord l'emploi, à la fois public et privé. Je donnerai ici trois exemples significatifs.

Alors que ce ministère a supprimé 14 700 postes de travail depuis 1983, principalement dans les services territoriaux, et encore 900 cette année, le budget pour 1996 marquera une rupture nette avec seulement 200 suppressions d'emplois qui porteront pour l'essentiel sur les services centraux. Il est ainsi mis un terme à l'hémorragie qui a frappé les services territoriaux de l'équipement.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Ceux-ci constituent l'essentiel du service public technique de notre pays, et ce grâce à un réseau très dense au service de l'aménagement du territoire, c'est-à-dire au service des collectivités territoriales des départements et des communes.

M. Gilbert Meyer. Très juste !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. De la même manière, le budget routier pour 1996, qui intéresse aussi bien les élus que les entreprises de travaux publics, s'établira à 9 782 millions de francs, soit une progression de 5,7 p. 100 par rapport au budget de 1995.

Ce même souci de l'emploi et de l'activité industrielle m'a conduit à demander à M. le Premier ministre la reprise de la politique d'avances remboursables aux entreprises de construction aéronautique.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. En effet, aucun programme nouveau n'avait été soutenu depuis 1989. En 1996, l'Etat reprendra cette politique, d'une part, en direction de la SNECMA, pour laquelle 186 millions de francs ont été réservés au titre du projet de moteur CFMXX, et, d'autre part, de l'Aérospatiale, pour laquelle 40 millions de francs sont prévus au titre de son projet d'avion de 100 places.

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Autre priorité essentielle : l'aménagement et le développement de notre territoire.

A la tête de ce ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, que le Président de la République et le chef du Gouvernement m'ont confié, je tiens à dire que je suis d'abord et avant tout – j'en ai la conviction profonde – le ministre de l'aménagement du territoire.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Tout à fait !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. La loi du 4 février 1995 est une grande loi. Elle est essentielle pour l'avenir de notre pays...

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Merci, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. ... et personne ne peut douter de ma volonté ni de celle du Premier ministre de

tout faire pour la mettre en œuvre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Personne, et vous moins que d'autres, ne peut non plus sous-estimer l'ampleur de la tâche avec, d'un côté, la Commission de Bruxelles et, de l'autre, la situation de nos finances publiques.

Tout ne peut pas donc être fait tout de suite. Mais d'ores et déjà, sur les vingt-sept décrets prévus par la loi, quatorze ont été publiés, six autres, signés par mes soins, sont actuellement soumis au contreseing de mes collègues et sept seulement restent en préparation dans d'autres ministères.

Je remercie d'ailleurs M. Ollier d'avoir rappelé que j'ai même pris l'initiative de prendre un décret modificatif supplémentaire en ce qui concerne le comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, le FITTVN, que j'ai réuni pour la première fois avant-hier. A cette occasion, j'ai d'ailleurs indiqué que les termes du décret selon lesquels le comité de gestion doit se réunir au moins une fois par an ne sont pas limitatifs et que j'envisage de le réunir aussi souvent qu'il le faudra.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. S'agissant du budget proprement dit, certains d'entre vous se sont émus de la diminution de crédits de la DATAR. C'est sans doute, c'est même certainement regrettable, mais on ne peut pas à la fois souhaiter une réduction des déficits publics et, ensuite, dotation par dotation, refuser de faire des économies. D'autant, vous le savez bien, que l'aménagement du territoire passe avant tout par les infrastructures, tant il est vrai que le désenclavement produit un effet immédiat et très fort sur l'économie.

J'ai donné des directives précises pour que l'équipement et les transports soient au service de l'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Autrement dit, nous n'abordons plus cette question essentielle de l'aménagement avec les 2 200 millions qui constituaient, bon an mal an, le budget de la DATAR, mais avec les 98 milliards que représentent les moyens financiers de ce grand ministère.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que la loi du 4 février dernier est une loi d'orientation et que les grandes échéances opérationnelles sont devant nous.

M. Jean-Jacques Delmas. Tout à fait !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. La principale échéance – un certain nombre d'entre vous l'ont rappelé – sera celle du schéma national d'aménagement du territoire, dont l'élaboration a été lancée par le Premier ministre sur ma proposition. A cet égard, je tiens à vous rassurer tout de suite : même si, dans un premier temps, nous avons demandé aux préfets d'agir vite, afin de les stimuler,...

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. ... nous allons prendre le temps nécessaire à une bonne concertation, à une concertation en profondeur, ...

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Léonce Deprez. Bravo !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. ... à une concertation constructive. Ainsi, les représentants des collectivités locales pourront nous fournir toutes les informations utiles à l'élaboration de ce grand schéma, qui sera la clé de voûte de l'aménagement. J'ajoute qu'il sera soumis au Parlement l'année prochaine.

C'est à ce moment-là que les grands choix seront effectués et que la complémentarité des investissements publics sera évaluée sur le long terme, en cohérence avec nos capacités de financement et avec la situation de l'économie. Nous dessinerons alors l'image de la France de 2015 et nous donnerons ainsi à notre pays toutes ses chances pour la construction européenne de demain.

Autre priorité constante de mon action : la satisfaction et la sécurité des usagers des transports.

Ce ministère est aussi celui de la vie quotidienne de nos concitoyens. Or les questions de sûreté et de sécurité sont omniprésentes dans tous les modes de transport. Vous savez que j'ai pris un certain nombre d'initiatives en matière de sécurité routière – qui est la plus médiatisée –, mais vous retrouverez ce souci constant de sécurité sur toutes les lignes de ce budget.

Il va ainsi notamment des crédits de formation des transporteurs routiers, en augmentation de 10 millions de francs, de ceux destinés à l'équipement des services de contrôle, en hausse de 11 millions de francs, de ceux affectés à la modernisation de l'exploitation de la route, qui s'élèveront à 153 millions de francs, soit une progression de 3,3 p. 100, et de ceux de la sécurité et de la signalisation maritimes qui atteindront 49 millions de francs, soit un accroissement de 6 p. 100. Des initiatives ont également été prises en matière de transport aérien.

De la même manière, il est essentiel que ce ministère accroisse toujours la qualité des prestations que les usagers sont en droit d'attendre de notre service public. Je compte – je le dis aujourd'hui pour la première fois – les associer plus étroitement à la modernisation de mon administration. C'est ainsi, par exemple, que j'ai décidé la création d'un comité des usagers du transport aérien, que je le mettrai en place le 6 novembre prochain. Je dois avouer que j'ai été frappé par le fait que, dans nos grands aéroports, on donne systématiquement comme seule et unique information au retard d'un avion soit l'encombrement du trafic aérien soit les difficultés de mise en place d'Eurocontrol. Je ne me satisfais pas de ce type de réponse et j'ai organisé il y a quelque temps une réunion de travail avec mes services techniques ; ceux-ci m'ont indiqué que vingt-sept causes différentes pouvaient être à l'origine des retards.

Les usagers doivent prendre conscience que le transport aérien n'est pas un transport comme les autres. Avant le décollage, un certain nombre de vérifications doivent être effectuées. Certes, un quart d'heure, une demi-heure, voire une heure de retard, c'est gênant, c'est agaçant, mais si c'est nécessaire pour que l'appareil puisse décoller en toute sécurité, il faut l'accepter.

Après cette présentation un peu transversale du projet de budget pour 1996, je décrirai de façon plus homogène chacune des grandes actions budgétaires.

Le budget de la DATAR s'établit à 1 996 millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement, en légère baisse, de 1,13 p. 100, par rapport au collectif de 1995. Les autorisations de programme s'élèvent quant à elles à 2 058 millions de francs, en progression de 5 p. 100 par rapport au collectif. Bien entendu, les évolutions sont plus négatives par rapport à la loi de finances

initiale pour 1995 – respectivement moins 11 p. 100 et moins 20 p. 100 – mais, comme vous le savez, nous n'avons pas disposé de ces crédits et nous ne pouvons pas raisonner sur des dotations théoriques.

A l'intérieur de ce budget, j'ai privilégié les crédits destinés directement à l'emploi, c'est-à-dire ceux de la prime d'aménagement du territoire. Ils s'établissent à 550 millions de francs en autorisations de programme contre 583 millions de francs en loi de finances initiale pour 1995. Comme nous disposons aujourd'hui d'un report d'autorisations de programme de 1 500 millions de francs sur les exercices antérieurs, nous aurons en réalité en 1996 une enveloppe disponible supérieure à celle dont nous disposons cette année, ce qui nous permettra d'accroître notre aide à l'emploi dans les zones d'aménagement du territoire, notamment en ce qui concerne les investissements internationalement mobiles.

Le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire représente quant à lui 1 508 millions de francs en autorisations de programme et 335 millions en dépenses ordinaires. Ces dotations restent largement supérieures aux crédits contractualisés dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, et nous pourrions donc continuer à soutenir des projets innovants. Nous le ferons, bien sûr, de façon plus sélective, avec un critère simple d'appréciation : l'impact sur l'emploi au niveau local.

Le budget des transports terrestres s'établit à 46 153 millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement et à 2 668 millions en autorisations de programme. Ces montants incluent les dotations du Fonds d'aménagement de la région Ile-de-France et du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables consacrées aux transports collectifs, aux transports ferroviaires et aux voies navigables.

Les concours à la SNCF, inscrits dans mon budget, s'établissent à 37 894 millions de francs. A ce stade, ils ont été calculés selon les critères de l'ancien contrat de plan, dans l'attente de la signature du nouveau, dont je vous dirai un mot dans un instant.

J'en viens à la SNCF. Au moment où je vous parle, une partie du personnel de l'entreprise est en grève. Cela traduit une inquiétude réelle, puisque la SNCF supporte un endettement de 170 milliards de francs et devrait enregistrer une perte supérieure à 10 milliards de francs cette année. Tout le monde sait que nous ne pouvons pas continuer ainsi, et le redressement de la situation demandera des efforts partagés entre l'Etat et l'entreprise. Ce dossier est complexe et nécessite non seulement une approche financière, mais aussi une approche en termes d'aménagement du territoire et en termes sociaux. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Je garde bon espoir que le contrat de plan puisse être signé, dans cet esprit, avant la fin de l'année.

Les subventions aux transports collectifs sur le budget général s'établissent à 1 011 millions de francs, dont 586 millions pour les villes de province, en augmentation de 2 p. 100, et 425 millions pour l'Ile-de-France.

L'indemnité compensatrice versée aux transports collectifs en Ile-de-France s'établit à 5 172 millions, en diminution de 700 millions par rapport à 1995. Le Gouvernement propose par ailleurs de relever le versement transport à due concurrence.

Enfin, il est prévu de consacrer 276 millions, sur le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, à l'entretien et à la modernisation des voies navigables. Je réunirai à nouveau le comité de gestion de ce fonds avant la fin du mois de janvier de façon qu'il puisse se prononcer sur l'ensemble de la programmation de l'année 1996. En prenant cet engagement, je respecte la volonté du législateur.

Le budget des routes s'établit à 9 782 millions de francs en moyens d'engagement, soit une augmentation de 5,7 p. 100 par rapport au collectif de 1995, et à 9 833 millions de francs en moyens de paiement, soit une augmentation de 14 p. 100.

A l'intérieur de cette dotation globale, les crédits du budget général diminuent de 6 p. 100 en moyens d'engagement et augmentent de 7 p. 100 en moyens de paiement. Ceux du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables augmentent de 1 milliard de francs en conséquence de la majoration de la taxe autoroutière, proposée à l'article 28 du projet de loi de finances et que vous avez adoptée lors de l'examen de la première partie de ce texte.

A ce sujet, je voudrais indiquer les termes du problème qui s'est posé lors de la préparation du budget. Les exigences de maîtrise du déficit public imposaient une réduction des crédits routiers, mais tant nos objectifs d'aménagement du territoire que nos préoccupations majeures en matière d'emploi dans les entreprises de travaux publics nous ont conduits à majorer nos recettes pour poursuivre notre effort en matière d'infrastructures.

Le budget de la sécurité et de la circulation routières s'établit à 500 millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement et à 222 millions de francs en autorisations de programme. Notre effort se concentrera sur l'exploitation de la route, aussi bien en maintenance qu'en investissement, et j'ai demandé, en ce qui concerne la communication, qu'une plus grande synergie soit trouvée avec les autres acteurs de la sécurité routière.

A mon arrivée au ministère, j'ai en effet constaté que des campagnes de communication très coûteuses sur la sécurité routière et sur la prévention routière se télescopaient et faisaient double emploi.

M. Christian Daniel et M. Henri-Jean Arnaud. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Le budget de la mer s'élève à 6 299 millions de francs. Hors dotation à l'Etablissement national des invalides de la marine – 4,5 milliards de francs –, il progresse de 3,2 p. 100 par rapport au collectif de 1995.

Je vous ai déjà dit un mot des crédits de sécurité et de signalisation, qui augmentent de 6 p. 100. Ceux consacrés au fonctionnement des services diminuent de 3 p. 100, mais la modernisation de ceux-ci se poursuivra, avec la montée en puissance des unités littorales des affaires maritimes. Les crédits pour la construction des vedettes de ces unités augmentent de 12 p. 100 et ceux consacrés à la formation professionnelle sont stables, à 107 millions de francs.

Les dotations consacrées aux ports autonomes s'établissent à 394 millions de francs, contre 371 millions de francs dans le collectif de 1995, et les crédits consacrés aux ports maritimes sont stabilisés à 39 millions de francs. Les crédits d'investissement des ports sont de 169 millions de francs en autorisation de programme, soit une hausse de 2 p. 100 par rapport aux moyens disponibles en 1995.

Enfin, les crédits consacrés à la flotte de commerce s'établissent à 240 millions de francs pour l'aide à l'investissement ainsi que pour l'aide à la consolidation et à la modernisation. Cette dotation, qui a été doublée en 1995, est maintenue à ce haut niveau en 1996.

Le comité interministériel de la mer se réunit demain, sous la présidence du Premier ministre, ce qui nous donnera l'occasion d'une explication plus globale de notre politique maritime.

Le budget de l'aviation civile est complexe puisqu'il comprend le budget annexe, les crédits de construction aéronautique inscrits au budget général et le fonds de péréquation des transports aériens, qui est un compte d'affectation spéciale.

Le budget annexe de l'aviation civile s'élève à 7 660 millions de francs, en augmentation de 6 p. 100 par rapport à 1995 pour accompagner l'évolution du trafic aérien. La subvention du budget général est reconduite en francs courants : 260 millions de francs. Les redevances de navigation aérienne sont en réduction pour tenir compte, notamment, de la situation des compagnies : moins 0,1 p. 100 au titre de la redevance pour services terminaux et moins 3,4 p. 100 au titre de la redevance de route. La taxe de sécurité et de sûreté est quant à elle majorée d'un franc et réduite à due concurrence pour la partie qui alimente le fonds de péréquation.

Du côté des dépenses, il faut relever des économies faites sur le fonctionnement – 4 p. 100 de diminution – afin de concentrer l'effort sur les emplois et les investissements. Il est notamment prévu de créer 187 emplois affectés au secteur de la navigation aérienne et de poursuivre l'effort de modernisation en ce domaine, avec 1 385 millions de francs de crédits d'investissement. L'équipement et la sûreté des aérodromes feront l'objet d'une attention toute particulière dans le cadre d'un programme de 600 millions de francs d'investissement.

Par ailleurs, les articles 62 et 63 du projet de loi de finances proposent de régler le contentieux qui oppose l'administration et les compagnies aériennes en validant la perception de 117 millions de francs au titre du contrôle technique et en reversant 220 millions de francs – soit 190 millions de francs plus les pénalités – aux compagnies aériennes au titre de la redevance pour services terminaux.

Enfin, les crédits consacrés à la construction aéronautique seront de 1 542 millions de francs en autorisations de programme et de 1 802 millions de francs en crédits de paiement. Ils connaissent une évolution très contrastée avec, d'un côté, l'achèvement du soutien aux anciens grands programmes venus normalement à échéance, ce qui entraîne – vous l'avez souligné, monsieur Gantier – une diminution mécanique de 874 millions de francs et, de l'autre, la reprise de la politique des avances remboursables, avec l'inscription de 226 millions de francs de crédits nouveaux.

Je veux à nouveau souligner l'importance de cette décision, qui marque la volonté du Gouvernement et du Premier ministre, lequel nous a beaucoup aidés, de renouer avec une politique industrielle ambitieuse en ce domaine.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Le budget de l'urbanisme et des services communs est de 21 989 millions de francs, en progression modérée, de 1,2 p. 100, par rapport au budget de 1995, malgré la stabilisation des effectifs que j'ai obtenue. Des économies sont faites sur le

fonctionnement – moins 2 p. 100 – mais un effort particulier est consenti en faveur de la maintenance immobilière des services déconcentrés, en augmentation de 40 p. 100, car les agents de l'équipement travaillent souvent dans des locaux à la limite des normes de sécurité, et vous le savez bien, vous qui êtes en contact direct avec ces services.

Ce budget fait aussi l'objet d'une mesure de transfert vers le ministère de la culture des crédits et des personnels de l'architecture, pour un montant total de 724 millions de francs.

Comme le dit le premier aphorisme d'Hippocrate : *Ars longa, vita brevis*, l'art est long, la vie est courte. (*Soupires.*) Quel que soit son ministère de rattachement, l'architecture restera au cœur des politiques d'aménagement et d'urbanisme, dont mon ministère a la charge.

Enfin, le budget de Météo France progresse de 1,2 p. 100 pour s'établir à 1 193 millions de francs, dont 225 millions de francs sont réservés pour les satellites météorologiques.

Telles sont, mesdames, messieurs les députés, les principales caractéristiques du projet de budget du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, que je vous demande de bien vouloir approuver.

Je répondrai maintenant à certaines observations présentées par les rapporteurs.

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial pour l'aménagement du territoire, s'inquiète des éventuelles annulations en gestion pour 1995. Moi aussi ! Je discute actuellement avec mon collègue du budget afin de savoir quel traitement sera réservé à la DATAR dans le collectif. Je dois reconnaître que la discussion est difficile.

La sous-consommation des crédits est certaine. Nous devons encore accélérer le traitement des dossiers mais, je le dis devant l'Assemblée, ce n'est pas en réduisant les moyens de fonctionnement et de contrôle de la DATAR que nous y parviendrons. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

M. Deniaud a également regretté la diminution des crédits du FNADT. Moi aussi ! Mais les temps budgétaires sont durs. Les crédits inscrits nous permettront toutefois de soutenir l'essentiel des projets créateurs d'emplois.

En ce qui concerne le fonds de péréquation des transports aériens, j'ai transmis un nouveau projet de décret à mes collègues des finances et des affaires européennes ; la rédaction est en discussion.

Quant au Fonds national de développement des entreprises, nous avons, nous aussi, été peiné par certaines décisions. Mais nous avons dû les admettre car il est vrai que nous ne pouvions pas tout faire dès le début. M. Raymond-Max Aubert et moi-même poursuivons les discussions avec notre collègue ministre des PME afin d'inscrire la création de ce fonds dans le cadre du plan PME que le Gouvernement présentera en novembre.

M. Marc Le Fur. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Mais, vous le savez, l'appui du Parlement nous sera nécessaire.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Il vous est acquis, monsieur le ministre.

M. Jean-Pierre Balligand. Soyez prudent, monsieur Ollier !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur Ollier, je vous remercie du fond du cœur, car vous vous êtes particulièrement engagé dans la politique d'aménagement. La grande loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire vous doit beaucoup, c'est évident, et je tiens à vous en rendre hommage. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Je vous remercie, monsieur le rapporteur pour avis, des appréciations positives que vous avez bien voulu porter sur les conditions de mise en œuvre par le Gouvernement de la grande loi du 4 février dernier. Elles me sont d'autant plus précieuses qu'elles émanent d'un parlementaire qui, comme je l'ai rappelé il y a quelques instants, connaît particulièrement ce texte. Comme vous, je pense que tout ce qui est fait dans nos régions au profit de l'aménagement du territoire est bénéfique à l'emploi.

M. Michel Hunault. C'est vrai !

Monsieur le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. C'est dans cette perspective que le budget de mon ministère sera mis entièrement au service de l'aménagement du territoire.

M. Ollier, vous avez, à juste titre, insisté sur le rôle important des bureaux de la DATAR à l'étranger. Je partage pleinement votre souci de préserver le rôle de cet outil essentiel, qui a permis de créer plus de 10 000 emplois grâce à des investisseurs étrangers et dont il convient d'améliorer encore l'efficacité.

J'ai par ailleurs bien noté l'attachement du Parlement à la mise en place du FNDE. Ce fonds doit en effet être créé et, je le répète, le plan PME va dans ce sens.

Quant au schéma national d'aménagement du territoire, je suis comme vous convaincu, je le répète, de son importance capitale et, corrélativement, de la nécessité de consacrer à son élaboration le temps nécessaire.

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Ce document ambitieux doit en effet dessiner le visage de la France à l'horizon 2015. C'est la raison pour laquelle je viens d'écrire aux préfets afin de leur demander, après les avoir invités à se mobiliser, de prendre tout le temps nécessaire pour que la première phase de concertation régionale se déroule dans les meilleures conditions. (« Très bien ! » Sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

M. Léonce Deprez. Six mois sans doute !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. J'ai réuni pour la première fois cette semaine le comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables. J'ai pu constater à cette occasion la vigilance des parlementaires sur l'usage des crédits inscrits à ce fonds.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. C'est vrai !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. L'année 1995 a connu la mise en place du fonds. A cet égard, elle est une année de transition. Cela dit, j'entends désormais réunir le comité de gestion autant de fois qu'il sera nécessaire afin d'arrêter, en concertation avec lui, l'utilisation des crédits dans le respect des intentions du Parlement exprimées lors du vote de la loi.

M. Patrick Ollier, *rapporteur pour avis*. Très bien !

M. Léonce Deprez. Pas de dérive !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. A M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial pour la mer, je dirai que je suis pleinement d'accord avec lui à propos de l'ENIM. Cet établissement fonctionne d'une manière exemplaire et d'autres services pourraient s'en inspirer. D'ailleurs, les gens de mer y sont particulièrement attachés.

Je suis conscient de la situation difficile des ports autonomes et des ports non autonomes, qui ne peuvent plus augmenter leurs tarifs à moins de perdre leur compétitivité. Ces ports dépendent étroitement des dotations de l'Etat.

Le rapport Dupuydauby, dont M. Léonard a parlé, est actuellement soumis au Conseil national des communautés portuaires.

Je suis convaincu que des réformes seront indispensables pour assurer la pérennité de nos ports. Dès demain, le comité interministériel de la mer arrêtera des mesures importantes pour soutenir nos ports. Il en sera de même s'agissant de la flotte de commerce.

J'avoue avoir été, en examinant les premiers dossiers juste après ma prise de fonctions, stupéfié par la situation dramatique à laquelle est confrontée notre politique maritime. La France, qui a été un grand pays avec une politique maritime ambitieuse, la France, qui a deux façades maritimes, se trouve aujourd'hui dans un état lamentable. Le diagnostic que je vais faire demain en comité interministériel de la mer sera accablant et le pronostic réservé.

Si nous ne prenons pas les dispositions qui s'imposent, nous serons si je puis dire, complètement rayés de la carte d'une véritable politique de la mer, pourtant indispensable au développement de notre économie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Léonard a raison : la SNSM souffre de l'inscription de ses crédits au titre IV, pour les subventions de fonctionnement, et au titre VI, pour les subventions d'investissement. Ces titres font chaque année l'objet de mesures horizontales de réductions de crédits. J'espère que le Parlement pourra m'aider à les rétablir.

Monsieur Gantier, vous avez raison d'être préoccupé par la véritable guerre commerciale que se livrent actuellement certains pays en matière de construction aéronautique. Le Gouvernement a lui aussi pleinement conscience de la situation, et c'est pourquoi il a repris la politique d'avances remboursables.

S'agissant de la structure financière d'Aérospatiale et de la SNECMA, le problème m'a été exposé pour la première fois au Salon du Bourget. J'ai pu constater que les avis étaient divergents.

Je tiens à vous dire que l'Etat accomplira son devoir d'actionnaire car, sans lui, il ne peut plus y avoir d'industrie aéronautique. Et vous le savez bien, monsieur Gantier, vous qui connaissez parfaitement bien ces problèmes, car les libéraux que sont les Américains nous le prouvent tous les jours ! Quand on sait que la commande d'Airbus pour l'Arabie saoudite a été pratiquement signée dans le bureau du Président des Etats-Unis, on mesure l'engagement du Gouvernement américain en matière d'industrie aéronautique !

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Eh oui !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Les articles 62 et 63 soldent un vieux contentieux entre la DGAC et les compagnies aériennes. Il est vrai que la ventilation des charges du budget annexe a quelquefois été approximative, compte tenu notamment de la complexité du dispositif. Désormais, la DGAC dispose d'une comptabilité analytique beaucoup plus solide qui évitera, je l'espère, les difficultés rencontrées dans le passé.

Monsieur Gantier, je partage votre préoccupation concernant la situation d'Air France. Nous suivons le dossier de très près. Les efforts de productivité doivent être accentués car la concurrence est une réalité forte et sauvage. Vous avez eu raison d'insister sur les efforts qui ont été déjà réalisés. Il n'empêche que nous avons enregistré un léger fléchissement en 1995 alors que, parallèlement, British Airways et Lufthansa connaissent une progression légèrement supérieure.

S'agissant d'Air Inter, la situation est assez différente. Pour cette compagnie, la concurrence est assez nouvelle mais, et il faut qu'elle le sache, celle-ci est inéluctable.

Des adaptations profondes seront nécessaires. Je dirai même qu'une certaine évolution de la culture d'entreprise d'Air Inter est indispensable.

M. Alain Marleix. C'est sûr !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur Auchedé, vous êtes intervenu au nom de M. Asensi, rapporteur pour avis pour les transports aériens. Je vous ai écouté attentivement. Je ne vois cependant pas comment vous pouvez parler d'atteinte aux libertés syndicales à propos de la gestion des dossiers d'Air France et d'Air Inter. A en juger par le nombre de grèves...

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Grèves coûteuses !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. ...il me paraît difficile de justifier longtemps de pareils propos.

Quant à la libéralisation du ciel, elle est inéluctable, et il faut savoir que ce sont les usagers qui en bénéficient. Partout dans le monde, les coûts des transports aériens baissent. Pourquoi ne baisseraient-ils pas en France ? (*« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Par contre, monsieur Auchedé, je vous suis en ce qui concerne l'aménagement du territoire. D'ailleurs, le fonds de péréquation du transport aérien n'a-t-il pas été créé pour aider à résoudre les problèmes en ce domaine ?

J'en viens aux plates-formes aériennes. La question du développement de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle est posée depuis longtemps. Mon prédécesseur avait confié une mission à M. Douffiagues, qui a remis récemment la première partie de son rapport. Il doit remettre la seconde à la fin de l'année. Mais je n'ai pas attendu ce moment-là pour proposer au Gouvernement un certain nombre de décisions...

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. ... parce qu'il fallait avoir le courage d'agir.

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Il ne faut pas perdre de temps !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Nous avons examiné, à partir du rapport de M. Douffiagues, tous les aspects de la question. Le premier est l'aspect économique, c'est-à-dire tout ce qui concerne le développement d'une grande plate-forme, qui est une nécessité économique, non seulement pour Paris et la région Ile-de-France, mais pour la France entière, dans la grande compétition qui s'est ouverte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Nous avons décidé d'examiner aussi les problèmes de l'environnement, des nuisances et de l'aménagement du territoire. Nous avons tenu compte du développement des grandes plates-formes aéroportuaires qui existent en province...

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial, et M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. ... qu'il s'agisse de Lyon, de Marseille, de Nice, de Montpellier ou d'autres encore – je ne veux pas faire de peine à personne. (*Sourires.*) Nous les aiderons car elles jouent un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire.

Afin de ne pas aggraver les nuisances, nous avons décidé de substituer au projet d'une cinquième piste, qui avait été envisagé pour l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, la construction de deux petites pistes supplémentaires, indispensables à ce que j'appellerai l'aménagement maîtrisé de cet aéroport.

J'ajoute que, pour la première fois, nous avons demandé à la DGAC d'organiser une nouvelle approche technique de Roissy-Charles-de-Gaulle. Les dispositions nécessaires à cette nouvelle approche seront mises en place d'ici à un mois et demi. Nous sommes pleinement convaincus que celle-ci contribuera à diminuer considérablement les nuisances que subissaient les riverains. (« Très bien ! » et *applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Les TGV d'abord, avez-vous dit, monsieur Michel Bouvard. Mais il y a beaucoup plus de projets que de financements concevables ! (*Sourires.*) Mme Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, et moi-même ne pouvons plus nous déplacer dans les régions sans que l'on nous parle d'une nouvelle structure de transport à grande vitesse.

Le Gouvernement demandera à une personnalité compétente de remettre le dossier à plat. Quoi qu'il en soit, je laisse le soin à Mme Idrac de vous donner plus d'information à ce sujet.

S'agissant du TGV-Est, je veux être très clair. Ainsi que je l'ai rappelé hier en répondant dans cet hémicycle à une question d'actualité, M. Alain Juppé, Premier ministre, a précisé, dans sa déclaration de politique générale, que le TGV-Est était une priorité pour le Gouvernement. S'il en était besoin, je confirmerais qu'il s'agit même d'une priorité nationale. Le rapport de la commission d'enquête a été déposé le 28 juin dernier et la déclaration d'utilité publique pourrait être prononcée au printemps prochain.

En ce qui concerne le canal Rhin-Rhône, ne me demandez pas, monsieur Bouvard, de prouver la rentabilité du projet.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Il n'est pas rentable !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Le Parlement s'est exprimé, et il a tranché en faveur de la réalisation de cet ouvrage, qui sera donc réalisé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Au début du siècle, des études montraient que les chemins de fer ne seraient jamais rentables. Ils sont pourtant absolument nécessaires à l'économie. Le Parlement a estimé qu'il en serait de même pour le canal Rhin-Rhône et moi, je pense comme le Parlement !

Quant à la débudgétisation engagée en 1995 sur le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, nous la retrouvons pour 1996. A ce sujet, je partage votre avis : l'idéal aurait été de créer un nouveau fonds libéré de tout engagement antérieur. Mais vous savez que l'idéal ne se trouve pas toujours dans nos finances publiques.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Très juste !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Nous dégagerons des excédents de crédits routiers sur ce fonds. Mais si des opérations croisées avec le budget général doivent être réalisées, le comité de gestion – j'en suis sûr après l'avoir entendu avant-hier – veillera à ce qu'elles servent toujours notre politique d'aménagement du territoire.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. J'en viens à la maintenance des routes et des ouvrages d'art.

Il est exact que, pour assurer un entretien parfait, il faudrait 12 milliards de francs par an contre un peu plus de 3 milliards aujourd'hui. Mais je ne disposerai pas de 12 milliards à brève échéance. Il faut être réaliste, continuer à augmenter les crédits d'entretien routier et faire porter l'effort là où c'est le plus nécessaire.

En ce qui concerne la sécurité routière, nous devons aussi, et en permanence, dégager des crédits pour supprimer les points noirs existants car ils sont à l'origine de nombreux accidents.

Le programme autoroutier concédé ne sera pas affecté par le relèvement de la taxe. Nous veillerons au refinancement des sociétés concessionnaires de façon que le programme contractualisé avec ces sociétés pour la période 1995-1999 s'exécute normalement. Le conseil de direction du FDES se prononcera en décembre.

Monsieur Bouvard, j'ai enregistré vos observations sur la SNCF. Mais les cessions d'actifs sont inévitables.

La SNCF doit rester une grande entreprise intégrée du transport ferroviaire. La crise qu'elle traverse actuellement lui commande cependant de se recentrer essentiellement sur son métier de base.

Je partage votre souci de réduire la fraude sur les réseaux de la RATP et de la SNCF-banlieue. J'ai d'ailleurs demandé au président de la RATP de renforcer la présence des agents dans certaines stations pilotes, à la fois pour lutter contre la fraude et pour assurer un meilleur accueil des usagers. Les machines ne sont pas une solution à tous les problèmes, bien au contraire !

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. C'est vrai !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Pour prouver ce que je viens de dire, j'ai demandé au président de la RATP

d'ouvrir, au début de l'année 1996, une station modèle dans le métro parisien. Je lui ai proposé – vous y verrez un symbole – la station République. Cette opération répondra à un certain nombre d'interrogations que vous avez exprimées, monsieur le rapporteur spécial, et que je partage.

J'ai demandé que l'on maintienne les péages autoroutiers manuels dans une très grande proportion. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Je ne suis pas contre une certaine automatisation, mais elle détruit des emplois. Il est vrai que nous sommes exportateurs de matériels d'automatisation et que nous pouvons jouer un rôle notamment dans le télépéage. Mais je n'ai pas voulu qu'on s'engage dans cette voie. J'ai donc envoyé une circulaire pour demander que 70 p. 100 des péages restent des péages manuels. (« Très bien ! » et *applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française.*)

Monsieur Fèvre, la répercussion de l'augmentation de la taxe autoroutière peut s'opérer de trois façons : par la réduction des programmes d'investissements, par la hausse des péages et par l'allongement des concessions. J'ai demandé des simulations à mes services sur les conséquences qu'auraient ces trois modes de répercussion sur les sociétés d'autoroute dont les situations financières sont toutes différentes. En tout état de cause, nous attendons le vote définitif du Parlement sur ce texte avant de les rencontrer et de faire des propositions.

S'agissant du contrat de progrès des transporteurs routiers, notre volonté est bien sûr de le poursuivre.

Sur le contrat de plan de la SNCF, j'ai déjà eu l'occasion de me prononcer, de même que sur les TGV.

Je le dis avec force devant le Parlement : les grandes liaisons ferroviaires d'aménagement du territoire ne seront pas supprimées, même si elles sont déficitaires.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis, et **M. Michel Bouvard**, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Quant aux contrats de plan en matière routière, vous savez que l'on ne peut pas changer les règles en cours de route, si je puis dire... L'Etat n'est pas le seul à y trouver son compte, les collectivités territoriales aussi, si j'en juge par les multiples demandes qui me sont adressées.

S'agissant des problèmes de sécurité dans les transports collectifs, les usagers y sont spécialement sensibilisés en cette période difficile et souvent dramatique. Mais je voudrais saisir cette occasion pour rendre hommage à l'ensemble des personnels de la RATP et de la SNCF pour le travail remarquable qu'ils font et l'attention toute particulière qu'ils mettent à assurer la sécurité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Louis Mexandeau. Ils sont en grève !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Par ailleurs, le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables sera particulièrement mobilisé en faveur de la voie d'eau, monsieur Fèvre, et notre effort sera poursuivi.

S'agissant de la marine marchande, je vous demanderai aussi de patienter jusqu'à la réunion du comité interministériel, c'est-à-dire jusqu'à demain.

Telles sont, messieurs les rapporteurs, les quelques observations que je souhaitais faire après vous avoir écoutés. Comme je vous l'ai dit au début de mon propos, c'est un budget assez contrasté que je vous présente, mais je suis tout à fait convaincu qu'il est solide et et que ce sera un budget efficace pour une grande politique d'aménagement et de développement du territoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Yves Coussain.

M. Yves Coussain. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat aux transports, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat au développement rural, mes chers collègues, nous examinons cette année dans une même discussion les budgets de l'aménagement du territoire, de l'équipement, et des transports. Je tiens à saluer ce regroupement de crédits au sein d'un même ministère. C'est un bon signe. L'aménagement du territoire c'est, en effet, d'abord un bon maillage de nos territoires par les voies de communication et un bon accès à celles-ci pour tous nos concitoyens. Bon signe aussi que la création du secrétariat d'Etat au développement rural. C'est, en effet, dans la revalorisation et l'exploitation des richesses contenues dans notre espace rural que se trouve une solution à long terme des problèmes économiques et sociaux auxquels nous sommes confrontés.

Les crédits en faveur de l'aménagement du territoire demeurent sensiblement au même niveau en 1996 qu'en 1995.

M. Louis Mexandeau. Non, ils régressent et vous le savez très bien !

M. Yves Coussain. Ça c'est votre lecture, monsieur Mexandeau.

L'aménagement du territoire ne déroge pas à la logique de réduction des déficits publics et, j'en conviens, les choix sont difficiles. Sont plus particulièrement affectés les crédits de la PAT et du FNADT. Compte tenu des sous-consommations constatées en 1994 et en 1995, c'est en fait le même volume de crédits qui sera disponible. A quoi cette sous-consommation est-elle due ? Résulte-t-elle de la faiblesse ou de la rareté de besoins et des projets primables, qui méritent cependant d'être aidés, ou de l'accès difficile à ces crédits, qui en limite automatiquement la consommation ?

En 1994, un grand débat national a précédé la loi d'orientation pour le développement et l'aménagement du territoire. Il a suscité beaucoup d'espoirs tout comme la loi elle-même d'ailleurs, dont la mise en œuvre doit répondre aux attentes des zones rurales en particulier. Nous attendons avec beaucoup d'impatience la sortie des décrets et nous voudrions savoir comment seront utilisés les fonds.

Pour illustrer ces impatiences, je prendrai les exemples du bassin d'Aurillac et du sud-ouest cantalien qui sont tout à fait symptomatiques du malaise territorial français car le discours a souvent été trop éloigné des actions et réalités tangibles. Les articles 17 et 18 de la loi d'orientation ont trait aux schémas des infrastructures de transport et à leurs objectifs. Examinons ce qu'il en est pour la route, le chemin de fer et l'avion. Un principe est fixé : pas de point du territoire à plus de 50 kilomètres ou de trois quarts d'heure d'automobile d'une autoroute, d'une voie express ou d'un train à grande vitesse. On peut donc logiquement en déduire qu'un effort particulier doit être

engagé pour tous les points situés au-delà de ces seuils. Or que constate-t-on dans cette région ? Aurillac, ville préfecture, est à quatre-vingt-dix kilomètres, c'est-à-dire à plus d'une heure de route d'une autoroute dont elle est séparée par un tunnel où ne se croisent pas des véhicules lourds.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Ça c'était avant la loi d'orientation !

M. Yves Coussain. Or, deux ans après le début des contrats de plan et trois avant leur échéance, on constate que les crédits prévus sont, en moyenne annuelle, sous-consommés. Nous aurons ainsi dépensé 47 millions de francs en 1995 au lieu de 65 millions, malgré le FITTVN. Monsieur le ministre, vous connaissez bien la route entre Aurillac et Figeac.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Oh oui, par cœur !

M. Yves Coussain. Elle reste toujours aussi mauvaise et les acquisitions foncières ne sont toujours pas commencées.

Ce FITTVN a-t-il pour domaine d'intervention prioritaire le rattrapage des retards évidents de modernisation du réseau ou se substitue-t-il simplement aux crédits classiques ? Je souhaite avoir une réponse. En 1996, ses ressources vont doubler. Serviront-elles à désenclaver nos régions ? Je le souhaite.

Le FITTVN est aussi destiné à assurer la continuité et la complémentarité des réseaux ferrés. Or, les informations, filtrant d'ailleurs essentiellement de la CGT, reprises par un journal qui paraît le dimanche et hier par une chaîne de télévision, nous font craindre le pire. En effet, on se rend compte que le train d'économies pour la SNCF c'est, en fait, plus de train du tout au cœur du Massif central.

M. Louis Mexandeau. On se croirait en 1881 ! C'est un recul séculaire !

M. Yves Coussain. Oh, cela date de longtemps, monsieur Mexandeau !

La carte publiée dimanche dernier montre que tout le sud et l'ouest de Clermont-Ferrand sont menacés.

M. Louis Mexandeau. C'est le désert ferroviaire !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Coussain ?

M. Yves Coussain. Je vous en prie.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Je précise simplement que cette carte n'engage ni la SNCF, ni le Gouvernement. Elle a été publiée par une organisation syndicale.

M. Louis Mexandeau. Elle a été confirmée par la SNCF, vous le savez bien !

M. Jean-Pierre Balligand. Il suffit de lire *Libération* aujourd'hui !

M. Michel Hunault. En matière d'aménagement du territoire, les socialistes n'ont rien à dire !

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Coussain.

M. Yves Coussain. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me rassurer, mais tout ce que j'ai pu entendre de la SNCF dans le passé me fait craindre que des villes comme Tulle, Figeac, Aurillac, Mende ou Le Puy ne soient privées de trains dans un avenir proche. La SNCF justifie cet abandon de territoire par un argument massue : elle nous dit qu'il n'y a plus de voyageurs. Mais on pourrait peut-être se demander pourquoi il n'y a plus de voyageurs. C'est tout simplement parce que, dans nos régions, aucun investissement de modernisation n'a été fait au cours des vingt dernières années, ni sur les infrastructures, ni sur les voitures – le problème n'est pas d'aujourd'hui, il est ancien. Si bien que l'on voyage dans des voitures inconfortables et, il faut le souligner, moins vite que dans les années 70. Les voyageurs délaissent donc automatiquement le train.

M. Louis Mexandeau. Bien sûr, on décourage le voyageur !

M. Yves Coussain. Monsieur le ministre, vous nous avez dit tout à l'heure que l'aménagement du territoire serait au cœur des négociations pour le contrat de plan entre la SNCF et l'Etat. Je souhaite qu'il en soit véritablement ainsi et que nous puissions maintenir le service public du transport ferroviaire dans nos régions.

Troisième moyen de communication : l'avion. La création du fonds de péréquation des transports aériens a fait naître beaucoup d'espoirs. Mais celui-ci n'est pas encore mis en place qu'il est proposé d'en amputer les recettes, la taxe de péréquation étant ramenée de 4 francs à 3 francs au motif que l'on prévoit des excédents pour l'année 1995 en cours. Il s'agit, là encore, d'un argument qui me paraît aussi vicieux qu'imparable – excusez-moi du terme. En effet, il est relativement facile de dégager des excédents, il suffit de bloquer les dépenses, même si la demande et les besoins existent. Or, cette demande et ces besoins existent. Pour les lignes de troisième niveau, le prix des billets reste inaccessible à l'ensemble de nos compatriotes – 2 500 francs pour l'aller-retour Paris-Aurillac et un tarif équivalent pour Bergerac, Rodez ou d'autres villes – et les collectivités locales continuent à être appelées pour couvrir les déficits – 5,5 millions dans le Cantal. Si nous voulons vraiment faire participer ce fonds au service public du transport aérien, sans nous en tenir à un simple effet d'affichage, il ne faut pas, sous un faux prétexte, l'amputer avant même sa mise en service. Il faut lui donner les moyens des ambitions affichées au départ.

Voilà le triste constat que l'on peut donc faire sur une petite région : pas d'autoroute à moins d'une heure, des menaces sur les trains, un avion réservé à ceux qui ne le paient pas, ou pas de leur poche. Cela fait beaucoup de handicaps et d'inquiétudes. J'espère pouvoir être rassuré tout à l'heure.

M. Louis Mexandeau. Comptez dessus !

M. Yves Coussain. En outre, dans ces mêmes régions isolées comme l'ouest cantalien, c'est-à-dire la Châtaigneraie, le téléphone GSM arrivera lui aussi en dernier. Là encore, il y a une injustice à laquelle il faut mettre fin car l'accès à ces réseaux de télécommunication est capital pour l'avenir. Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, dans ce domaine ?

Les communications et l'aménagement du territoire ont été regroupés dans un même ministère et c'est une bonne chose. Mais ne laissons pas passer l'occasion de mettre les infrastructures et les moyens de transport au

service de l'aménagement du territoire. Ne laissons pas se creuser les écarts mais profitons de la naissance des nouveaux fonds pour les combler.

La loi a également prévu des mesures financières, fiscales et sociales en faveur des territoires ruraux de développement prioritaire et des zones de revitalisation rurale. Toutes ces mesures sont capitales pour relancer l'économie et l'activité dans ces territoires. Elles n'auront pas de traduction dans un budget dépensier tel que celui que nous examinons aujourd'hui, mais leur impact sera grand car elles seront intégrées dans les décisions stratégiques des chefs d'entreprises pour implanter ou développer leurs entreprises. Quand les décrets prévus pour la délimitation de ces zones paraîtront-ils ? Font-ils partie des sept qui sont actuellement dans les tuyaux, si j'ai bien entendu M. le ministre ? Il faut une forte sélectivité si nous voulons que les mesures soient significatives et qu'elles aient un véritable effet de levier sur les économies des secteurs concernés.

Le regroupement de ces crédits au sein d'un même ministère est donc une bonne chose.

M. Louis Mexandeau. Même pas !

M. Yves Coussain. L'aménagement du territoire exige une prospective à long terme. Ce n'est pas une simple réponse aux problèmes immédiats. Nous savons, monsieur le ministre, que vous avez une forte volonté d'en faire une réalité et non simplement un thème à discours. Vous travaillez dans ce sens dans des conditions difficiles. Vous pouvez compter sur notre soutien pour vous aider à réussir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Louis Mexandeau. Achetez des mouchoirs parce que vous n'avez pas fini de pleurer !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Chevènement.

M. Jean-Pierre Chevènement. M. Pons nous a dit tout à l'heure qu'il était d'abord le ministre de l'aménagement du territoire. Mais, ce domaine plus qu'en tout autre, c'est la volonté politique qui compte. Or, où est la volonté politique ? Voilà la question que nous nous posons. Je n'ignore en rien les contraintes qui sont celles d'un ministre, solidaire de la politique du Gouvernement et c'est d'ailleurs bien ce que j'incrimine. Ce qui est en cause, c'est l'orientation à courte vue d'une politique monétariste et restrictive qui ne constitue en aucun cas un projet pour la France et qui méconnaît que l'espace géographique de notre pays – 550 000 kilomètres carrés contre 357 000 pour l'Allemagne fédérale, par exemple – est un atout et non pas un handicap.

C'est en mettant en perspective l'extraordinaire déploiement de publicité qui avait accompagné la préparation de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et les moyens mis en œuvre aujourd'hui qu'il est possible de se faire une idée de la place de l'aménagement du territoire dans la politique du nouveau gouvernement. Lorsqu'il ne se mêle pas trop d'immigration ou d'enseignement supérieur, il arrive à M. Pasqua d'avoir de bonnes idées. Lors de la campagne sur Maastricht, il avait constaté que la fracture sociale se doublait d'une fracture territoriale. Sous les effets conjugués d'un libéralisme doctrinaire, des effets pervers de la décentralisation et d'une construction européenne uniquement régie par la concurrence, l'Etat républicain dans notre pays s'est peu à peu affaibli, laissant se creuser les inégalités régionales et les divisions territoriales entre

zones rurales désertifiées et zones urbaines surpeuplées, entre banlieues délaissées et centres-villes opulents. Il y avait donc urgence à proposer au pays une reconquête du territoire afin que – je cite M. Pasqua – « l'ensemble des Français aillent de nouveau dans la même direction, que les mêmes chances leur soient accordées au départ et que nul ne soit laissé de côté parce qu'il est moins richement doté ou moins bien placé par la géographie ».

Lancé en grande pompe à Mende, le 12 juillet 1993, le grand débat préalable à l'adoption du texte parlementaire a duré plusieurs mois durant lesquels M. Pasqua a occupé les devants de la scène. Le document d'étape, à mon avis le plus intéressant, remis au début de l'année 1994 au Premier ministre, M. Balladur, et baptisé « Reconquérir le territoire par l'emploi » était tout à fait révolutionnaire. Il partait d'une idée simple : l'aménagement du territoire peut être un projet national.

Je voudrais rappeler quelques propositions figurant dans le rapport initial, sur la base duquel a ensuite été élaboré le projet de loi sur l'aménagement du territoire. Dans ce document, il y avait d'excellentes propositions. Si les orateurs concluent souvent leurs interventions par des propositions, moi je vais commencer par là. Si toutes ne présentent pas le même intérêt, certaines ne me paraissent pas contestables et partent même d'une excellente inspiration.

Première proposition : le vote séparé du budget ordinaire de l'Etat en équilibre – c'est une vieille idée – et du budget d'investissement financé par l'emprunt. Voilà qui serait aujourd'hui intéressant ! Regardez ce qui s'est passé en Allemagne ! Chaque année, l'équivalent de 500 à 600 milliards de francs étaient déversés sur les cinq *Länder* de l'Est, dont un bon tiers en investissements ! Voilà un pays qui a un projet ! Voilà un pays qui sait ce qu'il veut ! Où est la volonté en France ?

Deuxième proposition fort intéressante : l'instauration de fonds départementaux pour la création d'entreprises dotés de cent milliards de francs par an dont cinquante milliards apportés par l'Etat et financés par l'emprunt. Imagine-t-on le nombre de créations d'entreprises ou le développement qui peut être ainsi encouragé ? N'est-ce pas là la promesse d'avenir et de dynamisme sur lequel nous édifierons nos équilibres de demain ?

Troisième proposition : refonte de la taxe professionnelle assise sur la valeur ajoutée.

Quatrième proposition : réforme des prêts logements pour réorienter les aides vers le logement ancien.

Cinquième proposition : implantation d'universités thématiques dans les départements qui en sont aujourd'hui dépourvus.

Sixième proposition : réouverture de 3 000 kilomètres de lignes SNCF non exploitées et de 1 000 gares désaffectées, ce dont nous sommes loin aujourd'hui !

M. Louis Mexandeau. C'est le contraire !

M. Jean-Pierre Chevènement. Tout à fait, monsieur Mexandeau. Mais n'est-ce pas là le propre d'une politique restrictive qui a commencé, il faut le dire, bien des années auparavant ! (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Raymond Couderc. Bien dit !

M. Jean-Pierre Chevènement. Mais il est des logiques qui, malheureusement, transcendent les changements de gouvernement.

Le problème de la France est de trouver un projet qui la sorte de l'ornière où elle s'enfoncé. La grève des chemins, aujourd'hui, met en lumière la désertification du territoire qu'entraînerait la mise en œuvre des projets SNCF. Si j'en crois un document que je tiens à votre disposition, la desserte ouest du massif des Vosges, entre Nancy et Belfort, via Epinal, Remiremont, Luxeuil et Lure disparaîtrait. Je m'en tiendrai à ce seul exemple qui porte sur une ligne tout de même importante. Qu'en est-il exactement, monsieur le ministre ?

Septième proposition, activation des dépenses passives de l'indemnisation du chômage par subvention d'emplois publics pour payer les salariés plutôt que de servir des prestations aux chômeurs.

Huitième proposition, enfin, revitalisation des services publics.

Bref, c'était un excellent projet. Mais M. Pasqua accepta bien des reculs. Agitant un temps la menace d'une démission, il est en effet finalement rentré dans le rang. Nous savons ce qu'est la loi. Aujourd'hui, s'il est encore trop tôt pour dresser un bilan d'application, puisque certains décrets ne sont pas encore sortis, nous voyons bien, en tout cas, ce qu'il en est au niveau des crédits. La DATAR, vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, perd 11 p. 100 en dépenses ordinaires, 20 p. 100 en autorisations de programme. Les crédits directement destinés à l'emploi, c'est-à-dire ceux consacrés à la prime d'aménagement du territoire, stagnent à leur niveau de 1995. Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire en est réduit à 335 millions de francs de crédits en dépenses ordinaires et recule de 25 p. 100 en autorisations de programme. Or ce sont quand même bien les autorisations de programme qui marquent la volonté au départ. Tout cela ne témoigne donc d'aucune volonté véritable.

Monsieur le ministre, il faut redresser le tir : consommer les crédits, d'abord, bien sûr, et trouver des solutions novatrices dans beaucoup de domaines. Je suis persuadé que c'est tout à fait à votre portée, notamment au sujet de la SNCF où il faut sortir des logiques extrêmement restrictives qui sont dictées par les critères de convergence du traité de Maastricht.

Permettez-moi, maintenant, parce qu'un propos n'est jamais si bien compris que lorsqu'il est illustré par des exemples concrets, d'aborder le cas d'une région industrielle oubliée à l'est de la France et que je connais bien. C'est là que Peugeot et Alsthom ont leurs principales usines, à Sochaux et à Belfort, dans cette région enclavée dans un angle mort de l'aménagement du territoire, entre Strasbourg et Lyon. En effet, on sert toujours les très grandes villes et on oublie ce qui fait le tissu productif français.

La ligne ferroviaire Paris-Bâle n'a jamais été modernisée depuis un demi-siècle. La ligne Nancy-Belfort va-t-elle disparaître ? Madame Idrac, les études d'avant-projet sommaire pour le TGV Rhin-Rhône vont-elles être bientôt lancées, comme s'y était engagé M. le ministre, le 13 juillet dernier, si je me souviens bien. J'ai bien reçu votre lettre m'annonçant que 16 millions de francs de crédits allaient être débloqués. Mais la part de l'Etat est de 30 millions. Je rappelle que la Commission européenne avait financé les études préliminaires. Rien ne devrait donc s'opposer à ce qu'elle finance les études d'avant-projet sommaire. La mission TGV Rhin-Rhône est là, l'arme au pied depuis plusieurs mois. Les études pourraient être lancées rétroactivement, puisqu'elle travaille – le tout de même depuis quelques mois.

Je ne comprends pas pourquoi ni comment s'est ajoutée la priorité du TGV Lyon-Turin. Où cela a-t-il été décidé ? Il s'agit là d'une décision prise le 26 avril 1995 entre les deux tours de l'élection présidentielle.

Mais où sont les comparaisons ? Monsieur le ministre, je vous ai entendu dire qu'une personnalité indépendante allait être désignée. Pour ma part, j'aimerais qu'on publie les taux de rentabilité des projets, leur coût estimé et que les choix soient opérés en fonction de l'intérêt national plutôt que sur la base de considérations politiciennes locales ou nationales, les deux d'ailleurs se rejoignant.

Un mot sur le canal Rhin-Rhône. Ce n'est pas une priorité. Certes, le Parlement a voté, mais le cimetière des textes législatifs est plein de textes qu'il a votés ! Dès 1961, le rapport Bouloche concluait que ce projet n'était pas rentable. Et, depuis, on n'a jamais pu démontrer le contraire.

Nous avons une priorité, le TGV Rhin-Rhône. Monsieur le ministre, utilisez le mieux possible l'argent disponible. Préparez l'avenir en fonction des besoins.

Un mot encore sur l'autoroute Langres-Belfort, qui pourrait prolonger l'autoroute qui vient de Paris : c'est de bon sens, il suffit de regarder la carte. Certes, une route à deux fois deux voies aurait également pu être envisagée, mais vous n'en avez pas les moyens, alors que l'autoroute en concession serait tout à fait réalisable.

Monsieur le ministre, le schéma national d'aménagement du territoire peut être positif, et la discussion riche et intéressante, mais il implique une volonté politique nationale dont on peut douter, dès lors que notre politique budgétaire est prise en otage par le traité de Maastricht et ses conséquences.

Les crédits PAT sont chichement mesurés. L'argument du coût pour les finances publiques, à une époque de restrictions budgétaires permet de retarder des projets urgents qui ne s'accommodent pas de délais administratifs trop longs.

Evidemment, vue de Paris, la Franche-Comté est une petite région – 1,1 million d'habitants –, une région oubliée, de laquelle émigrent les jeunes et les actifs. Elle ne reçoit que 0,35 p. 100 des crédits de recherche. Son université souffre. A Belfort-Montbéliard, la deuxième phase de travaux de l'institut polytechnique de Sévenans est bloquée. Ils étaient prévus par contrat de plan depuis 1988, contrat de plan renouvelé en 1994.

Précisons encore que la Franche-Comté n'est pas éligible aux grands projets. Elle compte deux agglomérations à vocation régionale et extrarégionale qui ne bénéficient d'aucune sollicitude particulière. On a évoqué, pour l'aire urbaine Belfort-Montbéliard, un contrat de pays, mais, s'il doit être proposé par les commissions départementales de coopération intercommunale, il n'y a aucune chance que ce pays voie le jour, puisqu'il est à cheval sur trois départements. Nous aimerions que d'autres délocalisations que le CNET, d'ailleurs en retard par rapport aux prévisions, puissent suivre, notamment dans le domaine de la recherche.

Monsieur le ministre, vous l'avez dit, en matière d'aménagement du territoire, tout est question de volonté. M. Arthuis a annoncé pour l'an prochain un budget encore plus rigoureux. Vous n'aurez donc pas davantage l'année suivante. Il est facile pour le Gouvernement, qui ne pense qu'à tailler dans les dépenses en oubliant de créer les conditions dynamiques pour créer richesses et recettes, de s'attaquer à l'aménagement du territoire. Nul lobby, nulle corporation ne va descendre dans la rue, pétitionner ou arrêter le travail pour défendre

l'aménagement du territoire. C'est un domaine qui appartient à tous les Français mais – j'allais dire malheureusement – à aucun en particulier.

Le seul perdant, monsieur le ministre, c'est la France ! Appuyez-vous donc sur l'intérêt national, non seulement pour élaborer le projet de schéma d'aménagement du territoire mais pour en obtenir les moyens, ce qui sera difficile.

Au moment de conclure, je ne peux m'empêcher de vous souhaiter bon courage car, en fait, c'est toute la politique du Gouvernement qu'il faudrait revoir. C'est une autre équation politique qu'il faut définir si vous voulez en effet, comme j'en suis convaincu, donner à l'aménagement du territoire la place qu'il mérite.

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

M. Alain Marleix. Le groupe du RPR souscrit, bien entendu, aux grandes orientations définies dans le budget pour 1996 du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Les trois priorités que vous avez retenues, monsieur le ministre, – action pour l'emploi, nouvelle territorialité et satisfaction des usagers – recueillent l'assentiment de la majorité et nous paraissent, dans la conjoncture actuelle, des priorités réalistes et judicieuses.

M. Louis Mexandeau. Vous n'êtes pas difficile !

M. Alain Marleix. Je ne pense pas que nous ayons de leçon à recevoir de la part de ceux qui avaient supprimé le ministère de l'aménagement du territoire, monsieur Mexandeau !

Cet énorme département ministériel qui est le vôtre, monsieur le ministre, et qui absorbe désormais près de 100 milliards de francs en autorisations d'engagement et en moyens de paiement est un des grands budgets de l'Etat et donc un des leviers de la reprise économique à travers les grands schémas d'aménagement du territoire, la réalisation des contrats de plan et des grandes infrastructures d'équipement et de transports.

Le groupe du RPR est sensible à l'effort exceptionnel qui transparaît en matière de vérité et de rigueur – il n'y a pas d'effet d'annonce –, de sélectivité et d'efficacité de la dépense publique, d'optimisation des moyens de l'Etat, et de clarté des choix opérés pour ajuster au mieux les moyens disponibles aux besoins collectifs.

Le volume des crédits, défini à structure constante, progresse de 0,55 p. 100 en autorisations d'engagement et de 2,34 p. 100 en moyens de paiement par rapport à la loi de finances initiale de 1995. Par rapport à la loi de finances rectificative, la progression est de 2,17 p. 100 en autorisations d'engagement et de 3,15 p. 100 en moyens de paiement. Certes, nous aurions préféré davantage, comme vous, monsieur le ministre, nous le savons. Mais, eu égard au contexte, nous pouvons comprendre et, en tout cas, nous approuvons votre effort de sélectivité.

Faute de temps et de pouvoir être plus exhaustif, vous me permettrez d'insister plus particulièrement sur trois points que mes collègues et moi-même avons plus spécialement abordé lors des travaux en commission : l'aménagement du territoire, les transports terrestres et les routes.

S'agissant de l'aménagement du territoire, la satisfaction, exprimée de façon globale, doit être ici un peu « tempérée ».

Les objectifs du Gouvernement en la matière sont bien sûr concrétisés dans la grande loi d'orientation du 4 février 1995. Le projet de budget pour 1996, après une loi de finances initiale exceptionnelle prend largement en compte ces options.

Nous savons que, dans la mise en œuvre de la loi d'orientation, les mesures qui contribuent directement à la lutte contre le chômage sont privilégiées et nous voyons qu'il en est ainsi notamment pour les zones prioritaires d'aménagement territoriale qui bénéficieront d'un statut fiscal dérogatoire ou d'une réforme de la taxe professionnelle.

Nous avons pris acte avec satisfaction de la décision du Gouvernement de prolonger le moratoire sur les services publics, comme nous enregistrons votre volonté de déposer, dès le printemps, le projet de loi sur le développement rural, auquel nous attachons la plus grande importance. A cet égard, nous faisons confiance au secrétaire d'Etat, M. Raymond-Max Aubert.

Nous savons enfin que deux éléments essentiels de la loi d'orientation auxquels nous tenons par dessus tout se concrétiseront en 1996 : l'élaboration du schéma national d'aménagement du territoire et la mise en place de la politique de « pays » qui sortira enfin du champ d'expérimentation pour trouver une première concrétisation avec les 42 projets en cours.

Mais, à côté de ces sujets de satisfaction, je voudrais placer quelques bémols. Mes collègues du groupe du RPR et moi-même voyons en effet quelques points d'interrogation.

Les fonds créés par la loi d'orientation seront-ils abondés à hauteur des engagements pris et des espérances suscitées ?

Le fonds de gestion de l'espace rural – le FGER –, en particulier, doté au départ dans la loi de 500 millions, n'en a reçu que 400 et aucun supplément ne semble prévu pour 1996. Qu'en sera-t-il ?

Le fonds de péréquation du transport aérien, pour lequel 130 millions sont en réserve, sera-t-il rapidement mis en place ? De même pour le FNDE ?

Le FNADT suscite les mêmes interrogations. Les crédits prévus ne sont que de 100 millions supérieurs à ceux qui ont été consommés en 1994, alors que la loi d'orientation organise désormais le regroupement de l'ensemble des fonds spécifiques. Certes, la présentation est meilleure si l'on complète par l'enveloppe de la PAT, qui permet de mobiliser 670 millions de francs au profit des entreprises désirant se délocaliser sur des zones de développement prioritaires ou des investisseurs internationaux. Mais cette masse budgétaire est-elle suffisante pour répondre à l'enjeu ?

Quant à la poursuite du moratoire, comme je le disais il y a un instant, c'est une excellente décision. Mais qu'en est-il de l'élaboration des schémas départementaux des services publics et surtout des décrets d'application ?

Les dotations budgétaires pour 1996 permettront-elles à l'Etat de respecter totalement ses engagements, qu'il s'agisse des contrats de plan État-région ou des engagements pluriannuels de l'Etat ?

Enfin, la DATAR, administration de très grande qualité, que l'Europe nous envie, aura-t-elle les moyens supplémentaires qui lui font actuellement défaut, comme chacun le sait ?

Monsieur le ministre, voilà autant de questions sur lesquelles nous souhaiterions être rassurés.

S'agissant des routes et des autoroutes, nous relevons de façon positive que les crédits routiers d'Etat – 9,8 milliards – seront précisément utilisés en priorité pour les grandes actions d'aménagement du territoire. D'où le lien que vous évoquiez tout à l'heure. Ces engagements doivent permettre d'accélérer les contrats de plan Etat-régions avec 4,3 milliards de crédits en intensifiant certaines grandes opérations : Lyon, Toulouse par la RN 88, la route Centre-Europe – Atlantique, la rocade des estuaires.

Il s'agit aussi de conforter les programmes spécifiques d'aménagement du territoire : l'autoroute A 20, l'autoroute A 75 et le programme spécifique RN 7 avec 1,65 milliard de francs.

Cette satisfaction est à relativiser dans la mesure où ces crédits de 9,8 milliards de francs incluent, il faut bien le dire, quelques ponctions sur le fonds d'investissement des transports terrestres. Mais l'essentiel est que les engagements pris soient tenus.

Pour avoir une vue globale de l'effort public en matière d'investissement routier, il convient toutefois d'y ajouter les fonds de concours des collectivités locales – 5,4 milliards de francs en autorisations de programme – et surtout les programmes autoroutiers concédés, soit une masse de plus de 18 milliards de francs, montant qui nous paraît cohérent avec l'engagement de réaliser la totalité des liaisons autoroutières inscrites au schéma directeur d'ici à 2003.

La réduction des coûts de transport et la modernisation de nos infrastructures favorisent une meilleure compétitivité de notre économie et une répartition plus harmonieuse des activités sur le territoire. Par là, la route participe au développement de l'emploi et à la politique d'aménagement du territoire et la priorité accordée à cet égard dans le budget à la desserte du Massif central est une très grande satisfaction pour nous et en particulier pour mon collègue Yves Coussain, ici présent.

M. Yves Coussain. Tout à fait !

M. Alain Marleix. Mais cette volonté courageuse du Gouvernement, monsieur le ministre, ne pourrait-elle pas être davantage marquée encore par l'établissement hautement symbolique et porteur d'espérance d'un second plan Massif Central ?

Je veux enfin relever l'importance donnée, avec une traduction budgétaire pour une fois conséquente, aux problèmes de la sécurité routière, préoccupation majeure à vos yeux et à ceux de beaucoup de Français.

S'agissant des transports, qui constituent un véritable levier pour l'emploi – 800 000 emplois en France – et en particulier des transports terrestres, je relèverai de façon positive que les aides à l'investissement apportées par l'Etat aux différentes branches, transports ferroviaire, urbain, fluvial, dépasseront 2 500 millions de francs, soit un total de plus de 6 000 emplois induits par ce budget.

Je relèverai encore que la mise en œuvre du contrat de progrès avec les transporteurs routiers, qui entraînera une réduction du temps de travail, devrait générer plus de 2 000 emplois nouveaux.

Je relèverai aussi les aides au fonctionnement des grandes entreprises – SNCF-RATP – aides qui concourent au maintien d'un flux d'embauche encore acceptable.

Enfin, le budget des transports terrestres, comporte des dispositions fortes puisque l'Etat proposera au comité de gestion du FITTVN – fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables – plus de 700 mil-

lions de francs destinés aux investissements ferroviaires. Cela permettra la construction des lignes de TGV inscrites au schéma directeur avec l'engagement du TGV méditerranéen, le financement par l'Etat du TGV-Est dont vous avez rappelé la priorité il y a un instant, à hauteur de 3,5 milliards de francs, et le lancement des études du TGV Lyon-Turin et du TGV Montpellier-Barcelone par Perpignan.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Très bien !

M. Alain Marleix. A ce propos, monsieur le ministre, permettez-moi une incidente. Si l'année 1996 qui marquera l'entrée en vigueur du prochain contrat du Plan Etat-SNCF doit être l'occasion de réaffirmer notre attachement profond au service public, elle doit aussi concrétiser les efforts de son président-directeur général pour stopper les dérives financières et l'endettement accablant et alarmant de l'entreprise nationale. L'Etat continue d'apporter son concours à un niveau considérable : 38 milliards de francs auxquels il faut ajouter les 12 milliards de francs de déficit annuel. Cela génère des interrogations. Cela sera-t-il longtemps supportable ?

Les régions françaises les plus défavorisées et, déjà privées de toutes perspectives à long terme de TGV, doivent-elles payer l'addition par la suppression des dernières lignes d'aménagement du territoire existantes ?

Voilà autant de questions qu'il importe de poser.

M. Jean-Jacques Delmas et M. Yves Coussain. Et auxquelles nous répondons non !

M. Alain Marleix. En conclusion, je noterai l'effort de l'Etat pour renforcer la compétitivité de notre flotte de commerce, afin de favoriser enfin le renouvellement de la flotte sous pavillon français, effort souhaité légitimement par M. le Président de la République, qui s'est exprimé fortement sur ce sujet. La France, quatrième pays exportateur du monde, doit redevenir aussi une grande puissance maritime. Tel est en tout cas le vœu unanime des députés du RPR.

Monsieur le ministre, notre groupe votera votre budget avec le sentiment qu'il porte la marque d'une réelle ambition pour la politique d'aménagement du territoire et d'une volonté forte pour doter notre pays des grandes infrastructures modernes qu'il lui faut encore développer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le ministre, je commencerai en formulant une remarque : vos documents de présentation comprennent les pourcentages d'évolution quand les lignes budgétaires augmentent, mais jamais quand elles diminuent. Cela nous a amené à calculer nous-mêmes de nombreux pourcentages.

Je ne saurais trop vous inviter, vous ou vos successeurs, à l'occasion d'un prochain budget, à fournir aux députés toutes les évolutions réelles calculées, ce qui ferait gagner du temps à tout le monde.

Un budget est une réponse aux difficultés présentes dans une préparation de l'avenir. Il n'est pas un simple alignement de chiffres. Il s'agit d'abord d'un raisonnement politique qui indique quelles sont les difficultés auxquelles notre pays est confronté, quels sont les enjeux et quels sont les outils mis à notre disposition pour y répondre.

Les difficultés de notre pays s'appellent emploi, logement, cadre de vie, autant d'éléments contribuant à l'exclusion d'un nombre croissant de Français et à des dangers de ruptures de l'unité nationale.

Les débats sur l'aménagement du territoire qui se sont déroulés en 1993 et en 1994 ont permis de constater la grande distorsion territoriale que connaît notre pays, avec des zones extrêmement désertifiées et d'autres qui concentrent les populations en même temps que les problèmes sociaux, ce qui nécessite le maintien d'un service public fort et de haute compétence. A ce propos, monsieur le ministre, permettez-moi d'appeler votre attention sur la compétence technologique publique forte que représentent, notamment, les centres d'études techniques de l'équipement et, d'une manière générale, sur l'intérêt de valoriser cette compétence dans le patrimoine public national.

Des craintes se font aujourd'hui quant à la logique de marchandisation de ces services, qui ne peuvent pas laisser indifférents les parlementaires et les fonctionnaires quant à leur avenir. Il serait important que vous puissiez rassurer la représentation nationale sur le maintien d'un pôle public de compétence fort et pérenne.

Refermant cette parenthèse, je constate que, face aux distorsions territoriales dont je parlais, le budget de l'aménagement du territoire et des transports constitue un outil privilégié. Il devrait supposer la consolidation des équipements structurants – lignes SNCF, gares... – supportant la revitalisation de l'espace rural et inviter à consentir un effort majeur en faveur de l'établissement de liens sociaux dans les villes, permettant le développement d'un meilleur cadre de vie global.

Les réponses que vous apportez à ce présent et à cet avenir, monsieur le ministre, ne nous paraissent pas mesurer l'ampleur des questions en jeu, que ce soit au plan économique, social ou environnemental.

S'agissant des transports nationaux, soyons justes, diverses lignes budgétaires accusent une certaine augmentation, notamment en crédits de paiements. Globalement, cependant, le budget que vous présentez fait le choix de la route contre le rail. Par ailleurs, à l'intérieur de ces deux domaines, le budget fait le choix de l'autoroute et du TGV contre la route et la desserte rurale.

Il s'agit bien, monsieur le ministre, d'un choix d'aménagement du territoire, lequel n'est pas le bon, car il casse l'irrigation des zones fragiles de notre espace rural et contribue à l'asphyxie de notre pays.

Certes, parlant de vos choix du présent et de l'avenir, vous restez prudent. En revanche les déclarations à la presse de certains grands dirigeants de sociétés nationales ne le sont pas ! Quand je lis qu'il faut « cesser l'acharnement thérapeutique » sur les lignes rurales déficitaires, parlant comme d'une « hypothèse technique » de la suppression de 6 000 kilomètres de lignes, réduisant d'un cinquième le réseau de la SNCF, et de soixante-deux relations transférées sur la route, je vois le contrat de plan de la SNCF s'éclairer sous un jour nouveau !

Je n'ai pas lu cela dans *l'Humanité*, mais dans *La Tribune*, journal qui me paraît traduire assez fidèlement votre pensée.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Que de bonnes lectures !

M. Gilbert Biessy. Cette situation explique d'autant mieux la mobilisation des salariés pour le devenir de leur entreprise, pour un service public moderne adapté à notre temps.

Ainsi, j'ai lu qu'en transférant 1 p. 100 du trafic voyageurs sur la route la SNCF gagnerait 1,5 milliard de francs. Mais combien notre pays y perdrait-il ? La SNCF est déjà le premier transporteur routier de France, choix qui lui permet de ne pas payer des coûts qu'elle devrait normalement assumer.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. Il faut vendre des filiales.

M. Gilbert Biessy. Elle entretient les rails et pas les routes ; elle alimente les caténaires et pas les stations d'essence ; elle ne paye pas les conséquences de la pollution ni des embouteillages.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. C'est vrai !

M. Gilbert Biessy. Mais tout cela a un coût. Alors, qui paye ?

Nous ne pouvons pas laisser des régions entières de notre pays se couper du reste de la France, c'est-à-dire de ses activités économiques et sociales, des flux d'échanges commerciaux et culturels, et payer le lourd tribut de la marchandisation des sociétés nationales, chère en fonds publics.

La responsabilité gouvernementale est pleine et entière dans ce domaine. Nous retrouvons ce manque de cohérence en matière autoroutière.

Au présent, nous constatons que les grandes métropoles sont au bord de l'asphyxie. Vous dénoncez vous-même cette réalité, mais que faites-vous ? Vous lancez un grand programme autoroutier qui fait converger toutes les liaisons européennes vers ces mêmes métropoles. Comment peut-on se plaindre d'un problème et décider de l'accentuer délibérément ?

Cela m'amène à aborder le problème des transports et de la ville, donc des transports urbains.

La concentration des populations et celle des problèmes sociaux dans les villes relèvent également d'un enjeu majeur d'aménagement du territoire.

En effet la ville ne peut pas être conçue comme une cité d'avant la révolution industrielle. Elle doit être totalement repensée en matière de lien social, de mode de vie des gens, pour répondre aux problèmes posés et préparer l'avenir.

Une politique de transport peut trouver sa place dans cette logique. Il s'agirait, notamment, de revenir à la logique des plans de déplacements urbains, dont je vous rappelle qu'ils furent, par le passé, financés à 50 p. 100 par l'Etat, prenant en compte globalement tous les modes de déplacement.

Cela signifie qu'il faut penser les distances sous une autre forme, intégrant piétons, deux-roues, transports collectifs efficaces et, naturellement, l'automobile. La multi-modalité ne doit pas être seulement un concept à la mode. Elle doit devenir une réalité en ville, ce qui impose un véritable changement de culture de la part de l'Etat.

Pour être clair, parlons chiffres.

Les transports individuels de voyageurs représentent 75 p. 100 des dépenses en France, contre 16 p. 100 pour les transports collectifs. Un kilomètre en voiture coûte vingt-six centimes à la collectivité contre six centimes en transport collectif. Ces deux chiffres permettent de comprendre le problème. Si l'Etat continue à conduire une politique qui, en fin de compte, dissuade l'utilisateur d'utiliser le transport collectif, en rendant obligatoires des augmentations de tarifs, nous allons tout droit au blocage. Il est impératif qu'une aide soit consentie sur la base de la totalité des infrastructures à un taux raisonnable.

La baisse des autorisations de programme dans votre budget est significative de ce que seront les crédits de paiement des prochaines années. La diminution, effective, des demandes n'est que la conséquence d'un certain désengagement de l'Etat, sur l'assiette des subventions territoriales de se lancer dans des opérations lourdes.

Par ailleurs, il ne vous a pas échappé que nous venons de renouveler les équipes municipales et que, si la mise en place des conseils municipaux est achevée, les dossiers commenceront à arriver en cette fin d'année. Il aurait été opportun de le prévoir.

Par ailleurs, et parce que – hors région parisienne – l'Etat, contrairement à la plupart de ses voisins, ne subventionne pas le fonctionnement des transports collectifs urbains, il serait, me semble-t-il, symboliquement juste et budgétairement logique d'y verser une part de la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour concrétiser, enfin, l'apport d'une participation nationale au fonctionnement.

Bien sûr je l'ai dit, tout cela nécessite un changement de mentalité que votre Gouvernement n'a pas le courage d'engager. On dira que « la pensée unique » est passée par là. Monsieur le ministre, refusant cette mise en cause majeure, vous ne répondez pas aux difficultés du présent et, surtout, vous aliénez l'avenir.

Dans ces conditions, notre groupe n'apportera pas son soutien à votre budget.

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

2

ORDRE DU JOUR

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

Questions au Gouvernement.

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1996, n° 2222 ;

M. Philippe Auberger, rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 2270).

Aménagement du territoire, équipement et transports : aménagement du territoire, urbanisme et services communs ; transports terrestres, routes, sécurité routière ; mer ; transport aérien, météorologie, aviation civile ; articles 61, 62 et 63.

Aménagement du territoire :

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 6 au rapport n° 2270).

Aménagement du territoire et développement rural :

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 2275, tome III).

Transports terrestres :

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 9 au rapport n° 2270).

Transports terrestres et maritimes :

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 2275, tome V).

Mer :

M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 7 au rapport n° 2270).

Transports aériens et météorologie :

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 8 au rapport n° 2270).

Transports aériens :

M. François Asensi, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 2275, tome IV).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*