

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. YVES COCHET

1. **Loi de finances pour 1998 (deuxième partie).** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

- M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.
- M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'équipement et les transports terrestres.
- M. Guy Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.
- M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports maritimes et fluviaux.
- M. François d'Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens et la météorologie.
- M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports aériens.

MM. Michel Inchauspé,
Gilbert Biessy,
Guy Hascoët,
Dominique Bussereau,
Jean-Pierre Blazy,
Jean Charroppin,
François Liberti,
Roland Carraz,
Marc-Philippe Daubresse.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Suspension et reprise de la séance (p. 25)

M. le ministre.

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

2. **Ordre du jour** (p. 36).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. YVES COCHET, vice-président

M. le président. La séance est ouverte.
(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

LOI DE FINANCES POUR 1998

(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 1998 (n^{os} 230, 305).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement concernant l'équipement et les transports.

La parole est à M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale du Plan, pour les transports terrestres.

M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, mes chers collègues, le projet de budget des transports terrestres qui nous est présenté constitue un véritable budget politique car il dégage des priorités. A un moment où les ressources budgétaires sont rares, et compte tenu de la brièveté dont le Gouvernement a disposé pour préparer la loi de finances, le choix de ces priorités doit être salué. Le Gouvernement a privilégié le désendettement de la SNCF, le maintien de ses dotations et l'entretien des routes, soit trois actions majeures.

L'ensemble du ministère dispose de 125 milliards de francs et, pour ce qui relève des transports, les autorisations de programme s'élèvent à 8,195 milliards de francs et les crédits de paiement à 55,551 milliards de francs, soit une augmentation, respectivement, de 10 % et de 2 %. Le ministère des transports contribue donc à l'effort de maîtrise des finances publiques, mais le Premier ministre, à l'occasion des arbitrages, a tenu à préserver l'avenir.

J'en viens aux priorités qui ont été dégagées.

En présentant un projet de budget soutenant vigoureusement le transport ferroviaire, le Gouvernement a marqué clairement son attachement à un mode de transport rapide, moderne et qui contribue à la lutte contre la pollution. Il poursuit en outre, avec les adaptations nécessaires, la réforme de la SNCF. La démarche retenue consiste à mieux prendre en compte l'avis des agents de la SNCF, dont le concours est indispensable pour moderniser cette entreprise. Une méthode bien différente de celle qui conduisit au conflit de la fin de l'année 1995.

M. Dominique Bussereau. Oh !

M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial. La mise en place de Réseau ferré de France est en cours et suscite une première interrogation. Malgré l'apport d'une dotation en capital de l'Etat de 8 milliards de francs, le montant des investissements financés par RFF fait ressortir un besoin de financement de près de 13 milliards de francs pour 1997.

A ce jour, de manière transitoire et conformément à la loi précitée, la SNCF assure les échéances de trésorerie de RFF. Quand et comment, monsieur le ministre, cette situation sera-t-elle réglée ?

Il faut saluer l'effort de désendettement de la SNCF, dont votre prédécesseur avait pris l'initiative et que vous accentuez. Aux termes de la loi du 13 février 1997, 134,2 milliards de francs de dettes de la SNCF, imputables à l'infrastructure ferroviaire, sont pris en charge par RFF à compter du 1^{er} janvier 1997.

Un débiteur ne pouvant être substitué à un autre, cette dette reste gérée par la SNCF, RFF assurant annuellement la charge en capital et en intérêts de la quote-part lui revenant pour chaque ligne d'emprunt de la SNCF. Afin de consolider le dispositif de la réforme, l'Etat a décidé un désendettement supplémentaire de la SNCF de 20 milliards de francs, lequel devrait être réalisé par transfert au service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF, instauré en 1991 et dont la charge est assumée par l'Etat.

Je souhaite que Bercy ne cherche pas à en récupérer une partie en recourant à des astuces, comme certaines informations le laissent craindre. Car la SNCF doit être confortée dans le climat positif que vous avez su encourager.

Le maintien des dotations de l'Etat permet de dégager plus de 38 milliards de francs pour le fonctionnement ferroviaire, qui inclut les compensations aux tarifs sociaux et les charges des retraites.

On observe globalement une grande stabilisation de ces actions, bien que la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens continue de progresser, alors que les besoins d'investissements en province sont grandissants. Il est plus que jamais nécessaire de supprimer l'actuel système de « guichet ouvert », d'opérer une réforme du financement des transports collectifs d'Ile-de-France, qu'il s'agisse de la SNCF banlieue ou de la RATP, afin de faciliter des redéploiements budgétaires vers les villes de province.

Pour ce qui concerne les routes, les crédits augmentent de 2,8 % en raison du vigoureux soutien à l'entretien du patrimoine routier qui, je le rappelle, est évalué à 1 000 milliards de francs. L'entretien des ouvrages d'art bénéficiera ainsi de 257 millions de francs en crédits de paiement, soit une majoration de 6,1 %.

Si le projet de budget maintient les actions de l'Etat dans les grandes lignes, la contrainte qui pèse sur les finances publiques renforce la nécessité de faire preuve de rigueur et d'imagination. Il est évident que chaque partie du territoire français ne peut être irriguée à la fois par un réseau autoroutier performant, une ligne de TGV et un aéroport de grande capacité. Il faut choisir. Les ressources manquent, tant pour l'investissement que pour l'entretien. Or la structure même du ministère ne contribue pas à une rationalisation des choix, chaque direction défendant son secteur d'activité.

Voilà pourquoi une grande direction des infrastructures de transport regroupant routes, autoroutes, ferroviaire, voies navigables, ports et aéroports, serait un outil indispensable à la cohérence de cette politique.

Par ailleurs, la structure de la loi de finances ne permet pas une évaluation lisible des crédits des transports.

A cet égard, monsieur le ministre, vous avez pu être surpris par mes critiques, en commission des finances, à l'encontre du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, le célèbre FITTVN. Pour un grand nombre de mes collègues, toutes tendances confondues, il n'est qu'un cataplasme budgétaire masquant la difficulté d'opérer des choix d'investissement. Les critiques qui ont précédé sa création se sont confirmées. Le gouvernement Balladur, plutôt que de réfléchir à l'établissement des priorités, avait décidé d'alourdir la fiscalité pour générer des ressources largement insuffisantes au regard des enjeux. En recourant au mécanisme d'un compte spécial du Trésor, il s'est heurté au risque d'une instabilité des recettes.

Cette instabilité s'est confirmée, avec 340 millions de francs de moins-values par rapport au rendement attendu de 1996. Il suffit que la pluviométrie et le trafic routier soient en baisse pour que les recettes du FITTVN chutent. Bref, mes chers collègues, lorsque nous votons les évaluations de recettes de ce fonds, le climat et les automobilistes s'autorisent en quelque sorte un droit d'amendement ! Quant aux dépenses, elles ont été affectées à la poursuite du désenclavement du Massif central, à la modernisation du transport ferroviaire, au soutien au développement du transport combiné et à la relance des travaux sur les voies navigables.

Cette affectation ne répond que partiellement aux objectifs du Fonds car la diversité des choix opérés n'est plus conforme à sa vocation initiale, qui était de financer de grands projets en leur apportant des ressources additionnelles. On rappellera par ailleurs que l'une des motivations de la création du Fonds était d'apporter des ressources au projet de canal Rhin-Rhône, dont le Premier ministre a décidé, à juste titre, l'abandon. De ce fait, le Fonds n'a plus aucune utilité réelle, et les crédits de chaque chapitre peuvent être rattachés aux chapitres inscrits au budget des transports terrestres, comme je l'indique dans mon rapport écrit.

En fait, le FITTVN a seulement alourdi la fiscalité sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les gestionnaires d'ouvrages hydroélectriques, sans apporter de réponse aux problèmes essentiels. La politique consiste à dégager des priorités et à les financer. Le FITTVN n'a que l'appellation de compte d'affectation spéciale, mais il

ne finance aucune politique spécifique. Il conviendrait donc de le supprimer. Cette suppression ne saurait cependant intervenir de manière aveugle, en se fondant sur le seul principe de l'unité budgétaire. Il importe que le Gouvernement, en liaison avec le Parlement, établisse le schéma directeur des transports, qui contiendra clairement les projets d'infrastructures que la nation souhaite retenir, compte tenu des moyens budgétaires.

Ce schéma est indispensable et je me permets, puisqu'on ne parle bien que de ce que l'on connaît, de constater le retard pris par vos prédécesseurs, notamment en ce qui concerne la politique franco-européenne de transports routiers, par exemple entre la France et l'Espagne, notamment dans la partie centrale des Pyrénées, alors que les Espagnols ont progressé très rapidement.

Il faut reprendre et régler un certain nombre de dossiers : l'autoroute A 20, la route nationale 20 jusqu'au tunnel de Puymorens, qui est une belle réalisation des années quatre-vingt puis, au-delà, jusqu'à Puigcerda vers la Catalogne ; de même, la route nationale 125, seul axe naturel par le val d'Aran vers l'Aragon, entre l'autoroute A 64 et l'Espagne ; de même, le classement en voie expresse d'aménagement du territoire de l'axe routier reliant l'autoroute A 64 de Saint-Martory jusqu'à Bram sur l'autoroute A 61, en passant par Foix, Saint-Giron et la vallée du Salat, axe cher à mon collègue Henri Nayrou et à moi-même ; la réalisation de cet axe naturel de piémont entre Méditerranée et Atlantique doit être accélérée.

Avant de conclure, je souhaite évoquer la question des transports publics dans les villes. En région parisienne, ils subissent une désaffection, notamment dans Paris *intra muros*. La situation est meilleure en province ainsi qu'en banlieue parisienne. Mais, dans les deux cas, nous sommes confrontés à des investissements lourds, difficiles à assumer par les seules collectivités. Or, en province comme à Paris, la saturation du trafic va croissant, et la journée de circulation alternée décidée par le Gouvernement en application de la loi pourrait bien, à terme, être pratiquée ailleurs qu'à Paris.

Je pense que nous devons travailler dans quatre directions.

En ce qui concerne les dépenses, l'Etat doit veiller à ne financer que des opérations dont il aura bien vérifié qu'elles ne sont pas disproportionnées et à faire la chasse au surinvestissement ; mieux vaut plus d'opérations, mais moins coûteuses.

En second lieu, l'effort doit porter sur le financement des infrastructures de province et sur l'interbanlieue.

En troisième lieu, des recettes nouvelles doivent être trouvées, notamment en taxant certaines pollutions ; on peut penser à une écotaxe.

Enfin, dans l'immédiat, il faut encourager le covoiturage, qui a été découvert ces dernières années par les Franciliens et même rendu obligatoire dans certaines villes comme Singapour, qui n'est pas notre modèle dans un certain nombre de domaines, mais auquel nous pouvons nous référer dans ce cas.

Monsieur le ministre, vous présentez un bon budget, mais il vous reste encore beaucoup de travail, car il faut remettre de l'ordre dans le financement de la politique des transports. Pour cette raison, la commission des finances, sur ma proposition, a adopté les crédits des transports terrestres et demande à l'Assemblée de faire de même. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert*).

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'équipement et les transports terrestres.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous voudrez bien m'excuser, j'ai une extinction de voix.

Monsieur le ministre, comme vos collègues du Gouvernement, vous avez pu, en moins de cinq mois, préparer un budget infaisable hier, un budget dont les inflexions vont dans le bon sens pour l'avenir du pays.

Avec un budget total, incluant les dotations du Fonds d'aménagement de la région Ile-de-France et du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, de 52,42 milliards de francs en 1998, les crédits destinés aux transports terrestres progressent de 1,89 % par rapport à l'année en cours en moyens d'engagement.

Cette augmentation doit être comparée à la diminution de près de 1,6 % de ces mêmes dotations en 1997. Malgré les conditions de rigueur qui s'imposent au projet de loi de finances, un effort financier indéniable permettra d'engager une dynamique et d'imprimer un véritable tournant à la politique d'équipement et de transport.

Les priorités sont clairement affichées : une politique volontariste des transports ; une plus grande sécurité des déplacements ; une action déterminée sur l'emploi et l'investissement public.

La mobilisation de ressources supplémentaires sur le FITTVN, en accroissement de 26 % s'agissant des crédits globaux en matière d'investissements, permettra de consacrer 1,635 milliard de francs aux transports ferroviaires et combinés, soit un tiers de plus par rapport aux crédits prévus pour 1997. Il s'agit d'une première vraie avancée en faveur de l'intermodalité. Elle constitue un élément primordial et nécessaire d'une véritable politique d'aménagement du territoire.

Le budget prend en compte les besoins croissants de transport dans un contexte de préservation de l'environnement, de sécurité et de coûts plus en rapport avec l'intérêt général.

Ainsi, les missions initiales du FITTVN sont respectées, avec le financement de programmes d'aménagement du territoire. Toutefois, il faut relever que la création de ce fonds avait pour vocation de permettre la réalisation de nouveaux programmes. Constatons que tel n'est pas pleinement le cas cette année encore. L'utilisation de manière très significative, à hauteur des trois quarts, des crédits terrestres du FITTVN pour financer la poursuite des programmes de construction et d'études des lignes à grande vitesse, en particulier la continuation des travaux du TGV Méditerranée, se départit de cette règle. Il faut cependant reconnaître que, dès sa création, le FITTVN a été détourné par le précédent gouvernement de son objet afin de débudgétiser une partie des crédits des transports. Il est souhaitable que l'effort engagé dans le cadre de la discussion du projet de loi de finances pour renverser cette tendance soit poursuivi et accéléré.

S'agissant du transport ferroviaire, la décision de l'Etat d'alléger de 20 milliards de francs supplémentaires la dette de la SNCF, par un transfert au nouvel établissement chargé de l'infrastructure, Réseau ferré de France, contribuera puissamment au rétablissement de la situation financière de l'entreprise publique.

Je tiens à vous féliciter, monsieur le ministre, d'avoir obtenu cet arbitrage. Il réduira le service de la dette de la SNCF de plus d'un milliard de francs par an.

Il faut toutefois être vigilant et savoir que la portée de cette mesure n'atteindrait pas son plein effet si, comme plusieurs informations concordantes semblent l'indiquer, cette « bouffée d'oxygène supplémentaire » devait lui être retirée par le transfert à la SNCF de charges nouvelles.

Il doit être clair que l'avenir du transport de marchandises en France, comme dans le reste de l'Europe, passe par le développement de la complémentarité, ce qui, pour le ferroviaire, me semble exiger trois conditions : créer une égalité de concurrence entre la route et le rail, passant par l'égal respect des règles de travail et de sécurité dans les deux modes ; instaurer une réglementation européenne pour réduire les poches de dérégulation : les décisions publiques doivent tenir compte de la diversité des modes de transport et donner une cohérence au développement des grandes infrastructures de transport.

L'engagement résolu d'une telle démarche est nécessaire pour assurer à l'avenir le développement du transport combiné, des autoroutes ferroviaires et des couloirs de fret. Parallèlement, il est clair que la SNCF doit elle-même se mobiliser davantage pour améliorer la qualité du service qu'elle offre aux chargeurs, en termes de rapidité, de ponctualité, de proximité et de réduction des contraintes de rupture de charge. Je note d'ailleurs avec satisfaction, comme vous avez pu le faire vous-même, l'énorme effort de régularité de circulation qui a été entrepris par la SNCF, en particulier pour les trains de voyageurs.

Il faut saluer la volonté du Gouvernement et de la SNCF d'inverser la politique de l'emploi dans l'entreprise – je pense aux 1 000 recrutements statutaires qui ont fait l'objet des décisions ministérielles du 10 juillet 1997. Ces recrutements sont majoritairement destinés à renforcer les secteurs d'activité au contact de la clientèle.

En outre, le nombre de postes proposés en 1997 s'élèvera à 6 000 pour l'ensemble de l'entreprise. A ce nombre s'ajouteront 1 000 emplois-jeunes pour des fonctions nouvelles, notamment d'assistance et d'animation. La SNCF vise à terme à intégrer un maximum de ces jeunes aux emplois statutaires. Le budget facilite la reconquête d'emplois dans le service public du rail. Enfin, la logique économique libérale est inversée pour investir dans l'emploi.

Pour clore ce grand chapitre sur le rail, je n'omettrai pas d'évoquer l'importance de la réflexion nécessaire pour assurer l'avenir du service public ferroviaire. Si l'existence de deux établissements, l'un chargé de l'infrastructure et l'autre opérateur de réseau, peut difficilement être remise en cause dans son principe pour séparer sur le plan comptable l'exploitation, l'unicité du chemin de fer français est une garantie de son respect des objectifs de service public qui lui sont assignés. Je ne suis pas sûr que le grave problème de la dette soit pour autant réglé au fond et qu'il faille concentrer sur le nouvel établissement public les choix et décisions futures quant aux investissements. Car il est essentiel pour son avenir que le rail en France ne soit pas escamoté par des réflexes purement comptables liés à la dette.

M. Jacques Fleury. Très juste !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Le chantier reste donc ouvert, ainsi que l'avez d'ailleurs précisé, monsieur le ministre. Simplement, l'heure est sans doute venue d'inscrire notre démarche commune dans une vraie vocation multimodale appuyée sur un schéma national des transports terrestres.

J'aborderai plus brièvement la question des transports collectifs d'Ile-de-France pour relever que le bouclage des dotations en capital des projets EOLE et METEOR, qui explique la diminution des crédits de paiement du titre VI pour les transports terrestres, permettra enfin de sortir de l'impasse née de ces deux chantiers, qui ont asséché pendant de nombreuses années les crédits consacrés aux infrastructures des transports collectifs de la région parisienne.

Par ailleurs, si le maintien d'une contribution substantielle de l'Etat aux charges des transports collectifs en Ile-de-France paraît justifié, il n'en demeure pas moins qu'il est nécessaire d'engager une réforme en profondeur du Syndicat des transports parisiens. Il serait envisageable, dans cette optique, de remplacer le mode de subvention d'équilibre *a posteriori* du STP par l'Etat par un contrat pluriannuel entre les entreprises de transport et l'établissement public.

Outre son prix, l'offre de transport public doit être attractive en termes de confort. Il faudrait, monsieur le ministre, trouver le moyen d'affecter 300 millions de francs au profit de la RATP pour contribuer puissamment au renouvellement de son matériel roulant. Il faut donc aller plus loin que le présent budget.

Une attention particulière doit être aussi portée au trafic transversal banlieue-banlieue. Le réseau de tramways qui relie l'est et l'ouest de la Seine-Saint-Denis en est un bon exemple.

S'agissant des transports collectifs de province, un effort très significatif est opéré puisqu'ils bénéficieront d'une dotation en hausse de plus de 10 % par rapport à 1997. La dotation atteindra 646 millions de francs, contre 581 millions en 1997.

J'ai noté l'ambitieux programme de 120 kilomètres de liaisons nouvelles de tramway et de bus auquel vous vous êtes attaché pour huit sites. Il serait particulièrement souhaitable de prolonger encore cet effort. Une dotation de l'ordre de 800 millions de francs qui viendrait abonder les 646 millions permettrait non seulement de financer la réalisation de lignes de métros et de tramways dans les grandes villes, mais aussi d'engager une démarche de réalisation d'installations en sites propres dans les centres-villes, reliés au réseau périurbain de chemin de fer. Cela permettrait d'assurer la desserte des agglomérations périphériques dans les ensembles urbains de province et de lancer de nouveaux projets, qui sont nécessaires.

Je tiens également à saluer l'inflexion nouvelle du budget des routes, qui met l'accent sur l'entretien du réseau, sa réhabilitation et son aménagement qualitatif. Trop de temps a été perdu à cet égard, et, si nous pouvons être fiers de notre réseau routier, force est de constater qu'il était plus que temps de redonner la priorité à son entretien. C'est un moyen de circulation rapide ; c'est aussi, et peut-être surtout, un engagement de sécurité. Les dotations, en accroissement global de 4,2 %, bénéficieront d'un apport significatif du FITTVN.

S'agissant des autoroutes, il est particulièrement satisfaisant de relever que les investissements des sociétés publiques concessionnaires s'élèveront en 1998 à 16 milliards de francs, en retrait d'un milliard par rapport à 1997. Rappelons que ces sociétés, qui avaient été autorisées à emprunter 22 milliards de francs en 1997, n'ont utilisé cette possibilité qu'à hauteur de 17 milliards.

S'il est important d'achever l'aménagement équilibré du territoire en desserte autoroutière, il faut éviter qu'un nouvel endettement ingérable, du type de celui qu'a connu la SNCF, n'apparaisse. Il y a un an, l'endettement

des sociétés publiques d'autoroutes atteignait déjà 103 milliards de francs, soit quatre fois le montant des recettes annuelles. Le rythme qu'avait retenu le précédent gouvernement risquait de conduire à un doublement de cet encours en dix ans, alors que la croissance du trafic n'est pas à la hauteur des espérances. C'est pourquoi la modération décidée pour 1998 est particulièrement bienvenue.

Au titre des routes, saluons encore la croissance de 2,35 % en moyens de paiement des crédits de la sécurité routière, qui avaient reculé de 14 % en 1997.

Je terminerai mon intervention en évoquant le problème du gazole, qui me tient à cœur. Je suis partisan d'un rééquilibrage des transports de marchandises passant par une diminution du nombre des camions sur les routes. Le transport combiné, la complémentarité des transports, le ferroutage, les autoroutes ferroviaires sont autant d'antidotes à l'asphyxie des réseaux routiers.

Je souhaiterais maintenant aborder le problème du prix du gazole, question particulièrement sensible.

Des études sont en cours et l'on ne peut raisonnablement pas se limiter à choisir entre l'essence sans plomb et le gazole : l'un, avec les émanations cancérigènes du benzène, est responsable de l'accroissement de l'effet de serre et de l'altération de la couche d'ozone ; l'autre, sans influence sur le réchauffement de la planète, dispense cependant des poussières et des particules qui pénètrent profondément l'appareil respiratoire.

Je tiens aussi à signaler la revendication des routiers en faveur d'un « carburant professionnel » moins taxé. Si elle était un jour satisfaite, elle conduirait à taxer le moins ceux qui polluent le plus car un camion dégage nécessairement plus de gaz d'échappement que la voiture individuelle diesel la moins bien réglée.

Quoiqu'il s'agisse d'un budget de transition, monsieur le ministre, car le calendrier électoral et le changement de majorité n'ont pas permis d'engager en quelques mois des réformes de structures lourdes dans la politique des transports, je tiens à souligner son caractère déterminé. Les pistes qu'il ouvre devront être prolongées et détaillées au cours des exercices ultérieurs.

C'est pourquoi la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de l'équipement et des transports terrestres pour 1998. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. Merci, monsieur Filleul.

M. Michel Delebarre. Oui, il faut souligner le mérite de M. Filleul.

M. le président. La parole est à M. Guy Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour la mer.

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le secteur maritime est en France très mal connu. Pourtant, un tiers de la population française vit dans un de nos vingt-six départements côtiers, notre façade littorale se déroule sur 4 500 kilomètres et la juridiction de la France s'exerce sur 11 millions de kilomètres carrés, ce qui fait de notre pays, il faut toujours le rappeler, la deuxième ou troisième puissance maritime du monde. De plus, géographiquement, nous nous trouvons au centre des courants d'échanges intercontinentaux. J'ajoute que 60 % de notre commerce extérieur sont acheminés par mer.

Bref, monsieur le ministre, si je voulais être un peu provocateur, je dirais qu'en parlant de la mer, on aborde enfin les problèmes sérieux. (*Sourires.*)

M. Michel Delebarre. Très bien !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Avant d'examiner le budget de la mer, je soulignerai que, si la pêche est noyée, si je puis dire, au sein de l'agriculture, les marins sont rattachés quant à eux à votre ministère, de même que les ports, la sécurité, l'enseignement et la recherche.

Comme chaque année, la subvention à l'ENIM, l'établissement national des invalides de la marine, qui gère le régime de protection sociale des gens de mer, absorbe 74 % de vos crédits car seuls 18 % du budget de cet établissement sont payés par les marins et les armateurs, 32 % provenant de transferts et 50 % directement du budget de l'Etat.

Je souhaite vous interroger de nouveau sur l'avenir de l'ENIM. Les projets de réforme de l'établissement continuent de susciter un certain émoi parmi ses ressortissants, très attachés à sa spécificité. Pouvez-vous les rassurer et nous confirmer que ni les modalités de fonctionnement de l'ENIM, dont l'efficacité a été récemment reconnue par la Cour des comptes, ni ses missions, ni les services rendus aux administrés ne seront modifiés ?

Hors ENIM, les dotations prévues pour 1998 atteignent 1 613 millions de francs, ce qui correspond quasiment aux crédits votés l'année dernière.

Le projet de budget privilégie trois priorités : le soutien de l'emploi maritime, l'amélioration de la formation et le renforcement de la sécurité.

La France dispose, dans le domaine de la formation, d'une réputation de compétence unanimement reconnue. On ne peut qu'approuver l'augmentation significative des crédits des écoles nationales de la marine marchande et des écoles de formation maritime et aquacole.

Le renforcement de la sécurité constitue également une impérieuse nécessité. Non seulement elle relève de nos engagements internationaux, mais elle doit permettre de faire face aux dangers que l'augmentation du trafic fait courir sur le plan écologique.

Quant aux moyens consacrés à la signalisation et à la surveillance, ils seront consolidés.

Je ferai cependant deux remarques. La généralisation de l'implantation sur l'ensemble des côtes des unités littorales des affaires maritimes et l'intensification de leur caractère opérationnel me semblent devoir mériter un effort plus important que celui qui est prévu dans le projet de budget. Cette remarque vaut à la fois pour les effectifs et pour les moyens matériels.

D'autre part, la diffusion des bulletins de météorologie marine, essentielle pour la sécurité des marins professionnels et aussi des plaisanciers – s'il y a un peu plus de 40 000 marins professionnels, il y a 3 500 000 plaisanciers – n'est pas assurée aujourd'hui d'une façon satisfaisante. Les crédits correspondants seront-ils bien suffisants pour rétablir ce service dans de bonnes conditions ?

J'en arrive à la filière portuaire, qui constitue l'un des éléments majeurs de la politique maritime.

Entre 1992 et 1995, les crédits affectés aux ports nationaux non autonomes ont baissé de 73 %. Le chiffre est un peu plus faible pour ce qui concerne les ports autonomes ; cela montre à quel point ces ports avaient été abandonnés.

Même si un effort a été engagé à partir de 1996, vous héritez, monsieur le ministre, d'équipements portuaires souvent en mauvais état et une part importante de vos crédits va servir à combler les brèches, si je peux m'exprimer ainsi. Pourtant, nous devons plus que jamais lutter

contre la concurrence des ports étrangers voisins. Plusieurs opérations, que je développe dans mon rapport, sont en cours ou seront mises en œuvre dans ce but.

La maîtrise des coûts de passage portuaire constitue également un élément substantiel de l'amélioration de la compétitivité des ports français. C'est notamment le cas pour la modernisation du pilotage ou du remorquage, ainsi que pour les prolongements à apporter à la réforme de la manutention portuaire.

Il y aurait beaucoup à dire sur la flotte de commerce. Elle est notre indépendance en termes de transport et – il ne faut jamais oublier de le rappeler – elle est, en cas de conflit, un complément indispensable de la marine de guerre.

Entre janvier 1987 et janvier 1997, la flotte sous pavillon national a perdu soixante-dix unités, totalisant 3,4 millions de tonnes en capacité. Son âge s'est accru de cinq ans, atteignant maintenant quinze ans.

Entre 1994 et 1995, les carnets de commandes de navires français ont diminué de 24 % alors que ceux de l'Allemagne augmentaient de 44 % et ceux de l'Italie de 81 %. Le système de type quirataire mis en œuvre dans ces pays, monsieur le ministre, a sans doute joué un rôle extrêmement positif.

En France, alors que 300 emplois se perdaient chaque année dans la marine marchande entre 1990 et 1995, ce sont 550 emplois qui ont été créés en un an à la suite des dispositions concernant les quirats. Combien d'emplois français ? Combien de navires dans les chantiers français ? Vous connaissez le chiffre : 25 %. A quel coût ?

En 1983 et 1984, quand j'avais en charge la construction navale, l'Etat devait apporter pour construire dans un chantier naval français autant que l'armateur.

Il est vrai que le système des quirats constitue une niche fiscale. Certes, il faudrait s'assurer que les emplois créés sont essentiellement français. Mais entre nous, monsieur le ministre, ce système est-il plus immoral que celui de la loi Pons pour les départements d'outre-mer, qui, s'il a été amendé, n'a pas été abandonné ?

Alors, modifions le système, ajoutons-y des contraintes, mais maintenons-en le principe qui apparaît aujourd'hui comme le seul, ou à peu près le seul, qui soit admis par l'Union européenne !

Le trafic transmanche joue un rôle important dans l'économie de plusieurs ports de la façade ouest. Le pavillon français y est peu présent, puisque l'on ne compte que deux armements.

Qu'a donné, monsieur le ministre, la recapitalisation de Brittany Ferries ? Quel avenir pour Sea France – filiale à 85 % de la SNCF –, déjà malmenée par la création du tunnel sous la Manche ?

Saurez-vous, monsieur le ministre, convaincre Bruxelles de ne pas faire disparaître le *duty free*, qui constitue 50 % des recettes de Sea France ? Je rappelle que le *duty free* représente 70 % des recettes des navires transitant dans la Baltique.

M. Michel Delebarre. Exact !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Un rapide calcul montre que le système du *duty free* est très intéressant pour l'économie de nos villes, pour l'économie de notre pays et même – c'est peut-être un paradoxe – sur le plan fiscal. En effet, grâce au *duty free*, les tarifs sont extrêmement bas. Je donnerai un exemple : on peut faire un voyage aller-retour pour 100 francs, avec une voiture et quatre personnes. C'est dire que, grâce aux prix très bas,

de nombreuses personnes font le voyage entre la Grande-Bretagne et la France – surtout des Anglais, il faut le préciser.

Nous disposons de chiffres très précis. On sait, par exemple, qu'une famille anglaise dépense en gros entre 300 et 500 francs en *duty free*. Mais la même famille anglaise qui débarque en France dépense entre 1 000 et 1 500 francs à terre.

M. Michel Delebarre. Ça, c'est du vécu !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. En faisant un petit calcul, vous vous apercevrez que, sur le plan fiscal, il est plus rentable de maintenir le *duty free* et que le système est très intéressant pour l'économie des villes qui accueillent ces Anglais qui nous rendent visite.

Monsieur le ministre, j'espère que vous serez notre interprète pour faire en sorte que les *duty free* soient maintenus.

Le fonds d'aménagement du littoral, créé dans son principe en 1986 – mon ami, Michel Delebarre, en est le témoin – par une décision interministérielle, devait compenser les effets négatifs que ne manquerait pas d'avoir le tunnel sous la Manche sur l'activité des ports du Nord. Ce fonds n'a jamais été mis en place et le trafic transManche a disparu du port de Dunkerque, malgré les efforts de son maire. Ce trafic n'est plus assuré que par un catamaran et un frétier sur Boulogne, Boulogne dont la chambre de commerce, gestionnaire du port, a de ce fait perdu la moitié de ses ressources et se trouve en état de quasi-cessation de paiement. Il est urgent, monsieur le ministre, que vous nous aidiez à mettre ce fonds en place.

Avant de conclure, je tiens à saluer à cette tribune l'action des sauveteurs bénévoles de la SNSM.

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Le projet de budget prévoit de reconduire les dotations au même niveau que l'année dernière. Ce niveau n'est pas incorrect. Je souhaiterais néanmoins, eu égard aux besoins auxquels doit faire face la SNSM, qu'il soit relevé.

Pour terminer, je veux dire combien je suis convaincu que le Gouvernement saura montrer l'importance qu'il attache au monde maritime. C'est pourquoi, mes chers collègues, la commission des finances, sur ma proposition, vous invite à adopter les crédits de la mer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Parfait !

M. Ernest Moutoussamy. Très bien !

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

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour ces quelques minutes pendant lesquelles je souhaite retenir votre attention, je n'insisterai pas sur les éléments qui, contenus dans le projet de budget pour la partie Mer et voies navigables, ont conduit la commission de la production et des échanges à donner un avis favorable aux propositions faites.

En revanche, je profiterai de mon intervention pour me faire l'écho, dans cet hémicycle, de certaines interrogations présentées en commission ou lors de rencontres préparatoires, en souhaitant vous donner ainsi l'occasion, monsieur le ministre, soit de rassurer la représentation parlementaire, soit de contribuer à tracer les perspectives

indispensables à ce secteur économique largement sous-estimé, comme vient de le rappeler Guy Lengagne. Ne soyez pas surpris de la parfaite similitude entre les propos de notre collègue, qui rapportait au nom de la commission des finances, et mes propres paroles.

M. Guy Lengagne. Très bien !

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Dans un pays où les élus conservent majoritairement des réflexes profondément continentaux, il est bon que les représentants des régions maritimes aient une parfaite cohérence d'approche et d'expression.

Rappelons que certains éléments sont trop souvent ignorés : les deux tiers des marchandises concernées par le commerce mondial sont transportées par voie maritime et la moitié du volume des échanges extérieurs de la France passe par la voie maritime.

Le projet de budget qui nous est proposé peut être qualifié de transitoire, mettant un coup d'arrêt à une forme de dégradation progressive et pouvant esquisser une relance si, dans les prochaines années, des inscriptions budgétaires accrues viennent conforter la réorientation que vous proposez, monsieur le ministre. S'agissant de cette réorientation, on ne peut que vous faire part de notre accord lorsque vous nous proposez d'affecter des moyens nouveaux à quelques objectifs clairs, reconnus par tous comme indispensables. La formation des jeunes avec l'augmentation des effectifs des écoles de la marine marchande, préoccupation conjuguée avec une attention plus grande portée aux conditions de travail dans les métiers de la mer ; la sécurité en mer et les investissements de sécurité dans nos ports sont autant de domaines d'intervention de l'Etat qui bénéficient de propositions budgétaires renforcées.

Sur un point, je dois toutefois vous faire part, monsieur le ministre, de notre préoccupation. Il s'agit du financement de la flotte de commerce. La France ne dispose pas de la flotte de commerce que justifierait son ambition ou sa capacité à être présente dans les échanges maritimes internationaux. Cette situation peu favorable est reconnue par tous et le dispositif d'aide à l'investissement quirataire, c'est-à-dire fiscal, a été mis en place pour tenter de soutenir notre construction de navires de commerce destinés à naviguer sous pavillon français. Était-ce – depuis quelques jours, il faut parler de ce dispositif au passé – la meilleure solution ? Comme beaucoup, je ne le crois pas. L'aspect « niche » ou « privilège fiscal » était inconciliable avec l'idée que nous nous faisons de la justice fiscale. Dès lors, il était évident qu'il fallait faire disparaître des éléments de cette disposition.

Pour autant, qui peut être opposé à des mesures qui, soutenant la construction de navires de commerce, pouvaient bénéficier à des chantiers navals français ou européens, inciter à l'embauche de navigants français, favoriser les escales dans des ports français et, le cas échéant, répondre aux capacités de réquisition en cas de crise ? On peut ainsi regretter, monsieur le ministre, que la suppression du dispositif quirataire soit intervenue sans qu'immédiatement une proposition de substitution ne nous ait été présentée pour éviter le vide devant lequel nous allons nous trouver.

M. Guy Langagne. Très juste !

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Quelques dispositions simples permettraient de préciser de manière positive le paysage des prochains mois en cette matière.

Tout d'abord, que soit achevé rapidement l'examen des dossiers qui, déposés selon le régime antérieur, pourraient faire l'objet d'une instruction rapide et recevoir un agrément de vous-même, cet agrément nous garantissant de ne voir retenus que les dossiers acceptables et utiles.

Ensuite, que vous esquissiez, monsieur le ministre, d'ici à la seconde lecture budgétaire, ce que pourrait être le dispositif de substitution, sachant que la Commission européenne elle-même refusera les subventions, préférant la voie de mesures d'incitation fiscales.

M. Dominique Bussereau. Vous auriez dû garder les quirats !

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Enfin, qu'un nouveau dispositif puisse être opérationnel dès 1998.

Je souhaite également attirer votre attention sur un second point sur lequel, monsieur le ministre, au-delà du débat budgétaire, nous souhaitons entendre l'engagement et la détermination du Gouvernement : il s'agit de la politique portuaire dans son ensemble.

A la suite d'une très longue concertation conduite à l'initiative de l'Etat, en 1996, les représentants portuaires avaient espéré qu'un véritable projet de loi d'orientation portuaire viendrait tracer les perspectives nécessaires au développement de nos outils portuaires, de nos agglomérations et, plus largement, d'une partie essentielle de la façade maritime française. Nous en avons été pour nos frais ! Nous avons en effet appris que ce qui devait ressembler à une ambition ne se traduirait au mieux que par quelques mesures réglementaires et administratives, lesquelles n'étaient pour autant pas encore prises, à l'exception de l'amélioration des traitements douaniers, lorsque survint la dissolution.

Tel est trop souvent apparu, monsieur le ministre, le destin de la politique portuaire française ces dernières années : une politique qui se dissout dans des arbitrages budgétaires négatifs, dans des espérances législatives avortées, dans des méandres administratifs trop complexes ou dans des conservatismes d'un autre siècle. Or, c'est d'ambition et de réalisme qu'ont besoin nos ensembles portuaires. Je parle d'ensembles portuaires parce qu'il s'agit non seulement des ports, mais également de toute une partie des activités économiques de nos agglomérations, sachant qu'un emploi portuaire peut générer deux ou trois emplois dans des activités en aval.

Besoin d'ambition, car lorsque chacun évoque la mondialisation et la croissance des échanges internationaux, ce sont nos ports qui sont en première ligne. Et pour nous, sur la façade de la Manche et de la mer du Nord, la concurrence s'appelle Rotterdam, Anvers et Zeebrugge.

Besoin de réalisme aussi : confrontés à la concurrence internationale, nos ports doivent pouvoir s'adapter. L'effort d'évolution de la manutention, réussi dans des ports comme Saint-Nazaire ou Dunkerque, s'est traduit par une diminution des coûts de l'ordre de 20 % et une formidable évolution de l'organisation du travail. Mais de cet effort, les acteurs portuaires concernés – les dockers en particulier – n'ont pas encore eu le juste retour en termes d'augmentation des trafics portuaires. Ce sont toutes les activités portuaires, toute la chaîne des transports et tous les acteurs de cette chaîne qui doivent accepter d'adapter leurs pratiques.

La réforme portuaire doit être poursuivie, monsieur le ministre, et vite. Il y a des années que nous en lançons les bases, notre collègue Jean-Yves Le Drian et moi-même. Et d'abord, il faut que l'Etat accepte de réformer ce qui dépend de lui-même, c'est-à-dire nos ports auto-

nomes. Il faut être français pour comprendre qu'« auto-économie » veut dire « strictement contrôlé par l'Etat ». Le changement d'affectation d'un mètre carré du domaine portuaire, l'usage commercial d'un kilomètre de quai... tout, monsieur le ministre, nécessite le feu vert de votre administration, mais plus encore de celle des finances.

M. Guy Hascoët. Tout à fait !

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Une telle situation est inacceptable ! Il vous revient, monsieur le ministre, de libérer nos ports et d'accepter de les juger sur les résultats économiques, puisque tel est l'enjeu pour l'emploi et pour notre pays.

J'aurais aimé pouvoir évoquer plus longuement d'autres dossiers liés à notre débat budgétaire tels que les relations entre développement portuaire et voies navigables ou le devenir des emplois liés aux activités pratiquées dans le cadre du « *duty free* » que vient de rappeler notre collègue Lengagne.

Enfin, monsieur le ministre, permettez-moi de souligner combien les métiers de la mer sont des métiers à risque, difficiles et pénibles. Vous aviez bien voulu, en commission, m'entendre sur la nécessité de permettre aux dockers d'accéder à la retraite à un âge où, de toute manière, ils ne peuvent plus physiquement exercer leur profession. Il serait bon que le Gouvernement réponde positivement à cette préoccupation. Cela permettrait aussi à des plus jeunes d'accéder à l'emploi.

Rappelons, en effet, que notre ambition de voir les ports et les voies navigables être au rendez-vous de l'aménagement et du développement de notre pays n'a d'autre justification que notre conviction qu'il s'agit là d'investissements qui servent directement à une évolution positive de nos échanges en termes de développement, d'environnement et de capacités de création d'emplois.

Vous avez la responsabilité, monsieur le ministre, d'un formidable département ministériel. Certes, on vous accusera d'être un ministre dépensier. Certains vous condamneront même pour cela. Eh bien, soyez serein et dépensier, monsieur le ministre (*Sourires*), car ce sont vos dépenses qui, en grande partie, contribueront à l'amélioration des conditions de vie de bon nombre de nos concitoyens ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

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

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la libéralisation du ciel européen est entrée dans les faits le 1^{er} avril 1997. La plupart des compagnies européennes, américaines et asiatiques sont privatisées, ce qui leur donne une souplesse de gestion, la capacité de lever des capitaux sur le marché financier et de nouer des alliances. Face à ces bouleversements mondiaux, la France avait commencé une évolution, peut-être un peu trop lentement d'ailleurs. Depuis six mois, nous avons l'impression qu'elle est immobile.

Il est facile de mettre en avant le redressement d'Air-France ou la reprise du trafic, mais ces performances demeurent inférieures à celles enregistrées par nos concurrents. Même Aéroports de Paris, qui dispose pourtant d'atouts dans la compétition, perd des parts de marché et se trouve confronté à la nécessité d'améliorer sa rentabilité.

Le transport aérien, faut-il le rappeler, n'est plus un service public. On ne voit d'ailleurs pas pourquoi il le serait resté. Le consommateur qui se déplace en France a le choix entre son véhicule, le train ou l'avion. S'il veut aller aux Etats-Unis, neuf compagnies aériennes offrent leurs services. Il opère désormais un arbitrage classique entre le prix et la qualité. En quoi les définitions du service public trouvent-elles leur place dans un tel contexte ?

M. Dominique Bussereau. Très bien !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Nous devons avoir du transport aérien et de l'aviation civile une vision industrielle. Si nous voulons que la France demeure une grande nation aéronautique, il faut nous appuyer sur les trois pôles que sont la construction aéronautique, le secteur aéroportuaire et les compagnies aériennes. L'Etat doit se borner à la réglementation et doit garantir l'environnement juridique et fiscal le plus favorable au développement des activités, ce qui sera loin d'être le cas si l'on considère le budget annexe. Cela dit, je dois reconnaître, monsieur le ministre, que vous avez là hérité d'une situation ancienne, qui n'est pas bonne.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne vous le fais pas dire !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. En ce qui concerne la construction aéronautique, le Gouvernement poursuit la politique d'avances remboursables, et la hausse des crédits que nous constatons marque la montée en puissance des nouveaux programmes alors que nous étions en fin de série l'année dernière. C'est important, mais il faut surtout faire face à la nouvelle situation créée par l'invraisemblable et énorme mouvement de concentration sans précédent aux Etats-Unis qui donne naissance à des conglomerats comme Lockheed-Marietta, Raytheon ou surtout Boeing-Mc Donnell. Ces groupes sont présents dans l'aéronautique civile et militaire et, par leur surface financière, peuvent consacrer de puissants moyens à la recherche et aux investissements futurs d'autant qu'ils disposent de soutiens publics de la NASA et du ministère de la défense, entre autres, en plus d'aides fiscales, pour près de 9 milliards de dollars chaque année. En tant que rapporteur, je souhaite, monsieur le ministre, que le Parlement puisse exercer une sorte de mission permanente de contrôle sur les aides accordées par les Etats-Unis à leur industrie aéronautique.

Face à ce mouvement, la construction aéronautique française et européenne n'évolue malheureusement que lentement, alors qu'elle devrait se renforcer pour résister en particulier au conglomerat de Boeing qui, fort de sa fusion avec Mc Donnell, réalise un chiffre d'affaires de 300 milliards de francs. Les garanties juridiques qu'aurait obtenues la Commission des Communautés européennes, le 30 juillet dernier, pour accepter cette fusion ont peu de valeur, car on voit mal sur quels fondements l'Europe pourrait contrôler les activités d'une société américaine sur le sol américain, d'autant qu'aucune sanction n'est prévue. J'ajoute que l'évolution très récente des relations entre le conglomerat Boeing-Mc Donnell et ses fournisseurs n'est pas de nature à nous réconforter. En effet, si dans l'accord passé avec la Commission, il est dit que Boeing renonce à des accords d'exclusivité avec ses fournisseurs, la Commission n'a sans doute pas vu – est-ce de la myopie ou autre chose ? – que les fournisseurs, eux, pouvaient demander des contrats d'exclusivité, ce qu'ils sont aujourd'hui en train de faire ! Cela enlève toute valeur à la clause qui était inscrite dans la convention passée entre Bruxelles et Boeing-Mc Donnell. Monsieur le ministre – nous avons déjà eu l'occasion d'en parler

hier à la délégation européenne –, il nous semble important que la France réagisse, y compris vis-à-vis de la Commission, compte tenu de ces nouveaux éléments qui rendent quasiment caduc l'essentiel de ce qui était dans la fameuse convention, et que nous puissions aller devant la Cour de justice européenne pour porter plainte contre la Commission. En effet, il n'est pas normal qu'un tel accord ait pu être passé avec des garanties aussi ténues.

Autre exemple : lorsque Boeing s'engage à faire un rapport annuel sur les aides en recherche-développement attribuées par l'Etat américain, il est bien précisé que ce sont les aides à la recherche-développement non classifiées ce qui, par définition, exclut quasiment tout ce qui relève plus ou moins du militaire. Cela permet de faire le silence sur beaucoup de choses. Donc, copie à revoir ! Certes, c'est plus facile à dire qu'à faire, monsieur le ministre, je le sais bien, mais il faut que la France insiste auprès de Bruxelles et surtout qu'elle puisse recréer un climat d'alliance propice à une résistance plus forte à l'égard des empiétements américains et de cet aspect tout à fait inadmissible dans la distorsion de concurrence et dans les abus de position dominante.

Deuxième pilier d'un pôle industriel aéronautique : le secteur aéroportuaire. En apparence, il se porte bien. Les aéroports de province enregistrent une croissance de 7,8 % et Aéroports de Paris augmente ses flux de passagers dans une moindre mesure. Si l'autorisation maintes fois différée et enfin accordée, monsieur le ministre et ancien député de Seine-Saint-Denis, de deux pistes supplémentaires à Roissy prépare intelligemment l'avenir, tout n'est pas pour autant résolu. En effet, ces pistes seront d'autant plus utiles qu'elles pourront être utilisées par Air-France, ce qui implique que la compagnie ait suffisamment d'avions pour utiliser les droits liés à la structure de Roissy, donc aux nouvelles pistes.

Aujourd'hui, la rentabilité d'Aéroports de Paris est insuffisante, comme en témoigne la diminution des prestations industrielles et en escale. De façon générale d'ailleurs, on a l'impression qu'Aéroports de Paris a assez mal anticipé l'avenir. Roissy 2 a été construit dans une perspective de liaisons de point à point, alors qu'il faut aujourd'hui de véritables plates-formes, des *hub*. Son architecture n'est pas conçue pour cela.

Par ailleurs, la législation communautaire introduira une concurrence accrue pour l'assistance aéroportuaire, obligeant Aéroports de Paris à un réajustement de ses tarifs. La nécessité d'être plus compétitif face à des aéroports privés comme Londres, Francfort, Schipol, bientôt Rome, obligera les plates-formes parisiennes à être plus productives et à réduire considérablement leur coût unitaire. Seul le marché financier dispose des capitaux en quantité suffisante pour les besoins en investissement d'Aéroports de Paris. La privatisation apparaît donc nécessaire et, par suite, inéluctable. Et pour reprendre un bon mot de M. Delebarre, qui nous disait tout à l'heure qu'il fallait libérer nos ports, je dirai qu'il faut également libérer nos aéroports.

Une telle privatisation me semble également indispensable pour Air France – cela ne vous étonnera pas que je le dise –, principale entreprise du troisième pôle sur lequel l'aéronautique française doit s'appuyer. Certes, Air France s'est redressée. Je n'aurai pas la cruauté de rappeler qu'en 1993, elle affichait une perte de 8 milliards de francs pour 38 milliards de francs de chiffre d'affaires. Il faut d'abord remercier les contribuables qui, en apportant 20 milliards de francs, ont permis à cette compagnie de renouer avec des fondamentaux positifs et de réduire utilement son endettement. Je voudrais, à cet égard, rendre

hommage à l'ancien président d'Air France, Christian Blanc, qui a accompli un travail tout à fait remarquable. Il est dommage qu'il n'ait pas pu rester à son poste.

Mais regardons vers l'avenir. Il faut qu'Air France puisse faire face à trois défis.

Le premier défi est celui de la poursuite de la réduction des coûts unitaires. On estime que, par rapport à ses concurrents, Air France doit encore faire un effort de moins 15 % dans les trois prochaines années. C'est considérable, mais cela doit être fait si l'on ne veut pas que la compagnie retombe dans les errements du passé. Cela implique un recentrage des activités d'Air France, pour lui éviter d'avoir à faire des investissements trop importants. Ce recentrage suppose qu'un jour ou l'autre, Air France réfléchisse à Servair, à son informatique et à certaines autres activités périphériques. Après tout, les autres compagnies sont, elles aussi, en train de recentrer leurs activités.

Deuxième défi, les alliances. Dans dix-huit mois, toutes les possibilités d'alliance seront bouclées et, si je puis dire, il n'y aura plus rien à se mettre sous la dent. Lufthansa a déjà fait son marché aux Etats-Unis et s'est allié à United ; British Airways à American Airlines. En Europe, des alliances étroites se sont également nouées. Mais Iberia a changé de système d'alliance, probablement à cause de l'annonce gouvernementale de la non-privatisation d'Air France c'est tout au moins l'une des explications possibles. Toujours est-il qu'il ne reste pas grand-chose, à part Alitalia, qui est également une compagnie publique, mais qui présente l'inconvénient de ne pas être très rentable et de connaître d'énormes problèmes.

Troisième défi, les investissements. Sur cinq ans, 40 milliards de francs sont nécessaires si l'on reste dans un périmètre inchangé. Monsieur le ministre, comment Air France va-t-elle financer ces investissements ?

M. Dominique Bussereau. Très bonne question !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Vous avez envoyé une lettre de mission cosignée avec M. Strauss-Kahn semblant indiquer que vous comptez sur le rétablissement de la rentabilité d'Air France pour les financer. Or cette approche me paraît totalement irréaliste au vu des résultats actuels et prévisibles d'Air France.

Quant à l'endettement qui aurait pu constituer une solution, il est totalement exclu puisque c'est lui qui a failli tuer Air France.

Une troisième possibilité consisterait à faire jouer l'actionnariat. Mais, compte tenu de la « richesse » actuelle de l'Etat, comment peut-on imaginer un instant que l'on puisse trouver dans le budget de l'Etat de quoi financer, si l'on se réfère aux propositions du Gouvernement, ne serait-ce que la moitié des investissements d'Air France, conformément à ce que devrait faire un Etat qui a la moitié du capital. Cela me semble également irréaliste.

Reste donc une dernière formule : l'appel au marché financier, car l'appel à l'actionnariat salarié connaîtrait également ses limites. Mais comment cela serait-il possible, alors qu'il n'y aura ouverture de capital qu'à hauteur de 49 % ?

Monsieur le ministre, vous devez nous répondre sur ce point, car c'est l'avenir d'Air France qui est en jeu. Pour nous, la privatisation relève du simple bon sens ; ce n'est pas une question de doctrine. C'est tout simplement pour permettre à l'Entreprise française de transports aériens de trouver des capitaux pour continuer à vivre en finançant les investissements qui lui sont indispensables.

M. Dominique Bussereau. Très bien !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Quatrième point, les tergiversations du Gouvernement sont aggravées, monsieur le ministre, par le manque de neutralité du budget annexe de l'aviation civile et par une fiscalité confiscatoire à l'encontre des compagnies aériennes. Il est pour le moins paradoxal qu'alors que les compagnies aériennes, Air France en tête, se serrent la ceinture sur les frais généraux et fassent baisser leurs coûts unitaires, l'autorité de tutelle – c'est-à-dire la DGAC –, elle, augmente ses dépenses de plus de 6 %. Où est la discipline budgétaire à laquelle sont soumises toutes les autres administrations ? Pourquoi la DGAC continue-t-elle à faire n'importe quoi ? Elle s'abrite derrière les problèmes de sécurité et prétend qu'avec moins de moyens elle ne pourra plus assurer le contrôle aérien. Mais de telles pratiques sont inadmissibles, monsieur le ministre.

La DGAC règle mal également ses problèmes d'investissements. Qu'est-ce que cette administration qui a plus ou moins trois sièges ? En effet, elle est en train de se faire construire un nouveau siège à Issy-les-Moulineaux à 130 millions de francs, alors que les immeubles existants n'ont toujours pas été vendus. Peu m'importe que celui qui gère la direction générale soit de gauche ou de droite, je constate que c'est géré en dépit du bon sens. On nous explique qu'il y a parfois sureffectif au niveau de l'Etat, et bien moi je dis qu'à la DGAC, pour la partie régaliennne de ses missions – je ne parle pas du contrôle aérien – il y a un manifestement trop de monde !

Alors, comme nous sommes dans le cadre d'un budget annexe, structure particulièrement malsaine, car quand on gère de façon autonome, la seule réponse que l'on trouve à apporter à tout ce que je viens de dénoncer c'est une augmentation des taxes. Voilà pourquoi la taxe sur la sécurité et la sûreté a augmenté de 39 % cette année. Tous les records sont battus ! Alors qu'elle produisait autour de 600 millions de francs en 1994, qu'elle a rapporté 843 millions cette année, elle va représenter plus de 1 milliard de francs – 1,118 milliard – c'est-à-dire 16 % du budget de la DGAC l'année prochaine : quel bond ! Et tout cela parce qu'aucun effort de productivité n'est fait à la DGAC. C'est invraisemblable.

Pourtant, depuis six ans, les rapporteurs de l'Assemblée nationale et du Sénat – auxquels je dois rendre hommage toutes tendances confondues – et la Cour des comptes, à deux reprises, ont signalé les dysfonctionnements de ce budget et appelé à une réforme profonde de la direction générale de l'aviation civile. Mais cette réforme n'est jamais intervenue. Pis, un représentant de l'administration française s'était permis de déclarer, le 15 novembre 1994 à Bruxelles, lors de la réunion de compagnies charters, que le rapport 1994 de la Cour des comptes était rempli d'erreurs que l'administration avait corrigées.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas responsable d'une situation dont vous venez d'hériter. A plusieurs reprises, le Parlement et la Cour des comptes ont mis l'accent sur l'incapacité de la France à administrer correctement son système de navigation aérienne. Notre réponse devant les instances internationales est toujours la même, à savoir concilier la liberté de navigation et le droit de grève. Je reconnais que l'argument n'est pas très nouveau.

Dans l'immédiat, monsieur le ministre, vous pouvez soit au Sénat, soit en nouvelle lecture, modifier la présentation du budget annexe de l'aviation civile. En commission des finances, je vous ai signalé ce qui m'a paru être une sérieuse méconnaissance des règles posées par

l'article 20 de l'ordonnance portant loi organique sur les lois de finances. Vous ne m'avez répondu que sur le niveau des redevances. Là n'était pas tout à fait la question, même si la majoration de la taxe de sécurité et de sûreté annihile les efforts de productivité des compagnies aériennes.

Il est évident que le budget annexe finance de moins en moins des activités industrielles ou commerciales, et de plus en plus de tâches régaliennes. Pouvez-vous à cet égard, détailler, poste par poste, la part du produit de la taxe de sécurité qui ne sera pas affectée aux missions de sécurité, contrairement à l'objet même de cette taxe ? Votre réponse est attendue avec impatience non seulement par les représentants des compagnies aériennes, mais aussi par nous, car nous frisons l'inconstitutionnalité avec l'augmentation de la taxe et son affectation qui, pour partie, n'a plus rien à voir avec son objet même.

D'une manière plus générale, avez-vous la volonté de remettre de l'ordre dans une administration qui s'auto-gère et qui refuse de prendre en compte les avis du Parlement et de la Cour des comptes ? Avez-vous l'intention de mettre en œuvre la séparation organique des activités régaliennes et des activités de navigation aérienne, qui sont fondamentalement différentes ? Cela apparaît indispensable.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous l'aurez constaté, je suis inquiet pour l'avenir de l'aéronautique française. Aussi n'ai-je pas proposé le vote des crédits des transports aériens et de la météorologie mais, contre mon avis, la commission des finances invite l'Assemblée à l'adopter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen des crédits des transports aériens et de l'aviation civile est l'occasion pour notre assemblée de faire le point sur l'actualité de l'ensemble de la filière aéronautique.

Le budget qui nous est proposé pour 1998 tranche avec la baisse des crédits des années précédentes. Je me félicite notamment du doublement des crédits consacrés à la construction aéronautique, soit un total de 1,45 milliard de francs de crédits de paiement et 1,85 milliard de francs d'autorisations de programme, qui permettent de renforcer la position d'Airbus face au nouveau géant américain Boeing-Mc Donnell Douglas.

Néanmoins, l'évolution du budget annexe de l'aviation civile, qui s'élève à près de 8 milliards de francs, n'est pas significative cette année puisque la subvention de l'État est identique à celle de l'an dernier et représente moins de 3 % du total. Ce sont donc les compagnies aériennes qui vont financer la quasi-totalité de ce budget, comme cela vient d'être dit.

Au-delà du strict cadre budgétaire, permettez-moi de revenir sur la crise subie par le secteur des transports aériens dans les années quatre-vingt-dix pour suggérer quelques orientations à engager avec nos partenaires européens dans les prochains mois.

Avec le retour de la croissance du trafic, la crise du transport aérien se résorbe progressivement. Cette embellie ne peut masquer le fait que la libéralisation du ciel a été dramatique pour des milliers de salariés de la filière aéronautique.

Le secteur des transports aériens a été victime d'une crise de surcapacité qui trouve ses origines dans la déréglementation américaine et dans le processus de libéralisation dans lequel la France s'est engagée ainsi que ses partenaires européens depuis 1987. Pendant trente ans, ce secteur avait échappé aux règles de la concurrence posées par le Traité de Rome. A partir de 1987, les ministres des transports européens ont signé des accords permettant de libéraliser progressivement le ciel communautaire. Dix ans plus tard, les compagnies européennes privées et publiques peuvent désormais voler sur les lignes intérieures de chaque pays.

Sur les lignes françaises, la libéralisation s'est accélérée depuis le 1^{er} janvier 1996, date à laquelle la commission de Bruxelles, en échange d'une recapitalisation d'Air France, a prié la France d'ouvrir son marché intérieur à tous les transporteurs. Le ciel d'Europe est aujourd'hui le plus concurrentiel du monde.

Cette libéralisation s'est accomplie non seulement au mépris des personnels, avec un dumping social accru, mais aussi des usagers puisque la baisse des tarifs annoncée ne s'est pas réalisée selon les experts de Bruxelles. Les dérives sociales se traduisent essentiellement par des délocalisations à la fois en Europe – on peut citer l'exemple de Sabena qui délocalise tout son personnel navigant en Suisse – et dans les pays à bas salaires – je pense à British Airways qui fait traiter sa comptabilité analytique en Inde.

Dans ce processus de libéralisation, la Commission n'a pas élaboré de politique extérieure commune du transport aérien. C'est la raison pour laquelle les Etats-Unis, profitant de la dispersion des positions européennes, ont signé une dizaine d'accords de « ciel ouvert ». Actuellement, la France renouvelle tous les six mois ses droits de trafic avec les Etats-Unis. Un accord franco-américain devrait voir le jour prochainement. Il est impératif d'éviter la reproduction des déséquilibres en faveur des compagnies américaines, tels qu'ils étaient contenus dans la convention de Chicago de 1946 que la France n'a pas hésité à dénoncer.

Dans ce contexte, le groupe Air France et les autres compagnies aériennes françaises sont toujours dans une situation fragile. Air France vient juste de renouer avec les bénéficiaires, après l'exercice catastrophique de 1993 et des pertes cumulées supérieures considérables. Le redressement financier de la compagnie s'est réalisé au prix de multiples sacrifices pour les personnels. Il faut le souligner. On peut louer les capacités de grand leader d'entreprise de M. Blanc mais il faut aussi faire observer, monsieur d'Aubert, que les personnels ont été mis à contribution pour redressement de la compagnie – gel des salaires, suppressions de postes, restructuration.

M. Dominique Bussereau. Les contribuables aussi !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Effectivement, monsieur Bussereau. Le maintien du groupe dans le secteur public, que vous avez annoncé, monsieur le ministre, au mois de septembre, peut tout à fait se concilier avec la stratégie d'alliances d'Air France. L'ouverture de son capital lui permet de nouer des alliances capitalistiques avec des groupes américains et probablement des compagnies asiatiques. Les alliances commerciales avec Delta et Continental Airlines pourront être renforcées. C'est une chance pour le groupe Air France d'associer un contrôle public à une participation d'entreprises publiques ou privées avec lesquelles la compagnie a intérêt à travailler. Les salariés doivent être largement associés à l'ouver-

ture du capital. C'est peut-être l'opportunité de refonder un nouveau contrat social entre l'État actionnaire et les salariés.

Il reste également à Air France de mener à bien la fusion avec l'ex-Air Inter. Avec le pavillon Air Inter disparaît de l'horizon plus de trente-cinq ans de savoir-faire aéronautique qui se confondaient avec l'histoire de l'aménagement du territoire et du développement économique de la nation.

Conformément aux directives européennes, l'État a mis en place en 1995 un fonds de péréquation du transport aérien, seul résidu de ses missions de service public, financé par une taxe sur les billets pour les lignes déficitaires indispensables à l'aménagement du territoire. Depuis sa mise en place, seule la moitié des dotations ont été utilisées, ce qui laisse penser que l'outil n'est pas totalement adapté.

C'est dans ce contexte de croissance du trafic que la politique aéroportuaire et l'industrie aéronautique devront relever les prochains défis. Un soutien public fort devrait permettre aux industries aéronautiques de mieux préparer l'avenir et de consolider les positions européennes dans la compétition internationale. Dans ce cadre, Airbus a tout intérêt à développer sa gamme de produits.

Monsieur le ministre, j'ai toujours plaidé pour le soutien des entreprises aéronautiques grâce au système des avances remboursables, particulièrement adapté aux spécificités de ce secteur. Je me réjouis donc de sa pérennisation avec le financement du programme de l'A 340 version allongée et de l'avion de cent places. Je me félicite également de la poursuite des orientations définies au cours des dernières années, notamment la reconduction des dotations pour le moteur GE 90 produit par la SNECMA en coopération avec General Electric.

Mais Airbus devra aussi capter les nouveaux marchés générés par la croissance du trafic aérien estimé à 5 % pour les vingt prochaines années : 12 000 appareils seront destinés à répondre à la croissance du trafic aérien et 4 000 devraient remplacer les appareils retirés du marché. Sur ces marchés, le consortium Airbus aura fort à faire face à la puissance du nouveau groupe Boeing-Mc Donnell Douglas qui contrôle désormais 84 % de la flotte mondiale et regroupe 70 % des commandes.

Revenons d'ailleurs sur les négociations entre l'Europe et les États-Unis qui ont abouti à autoriser la fusion Boeing-Mc Donnell Douglas. Je viens d'apprendre que la compagnie américaine Delta Airlines n'a en rien modifié les liens qui l'unissent avec le constructeur de Seattle. L'abandon des contrats d'exclusivité sur vingt ans représentait pourtant l'une des conditions exigées de l'avionneur européen, par la Commission de Bruxelles, pour autoriser la fusion. Ce renoncement n'était donc qu'apparent. Face à cette rupture d'engagement, que j'estime inacceptable, il faut aujourd'hui demander à Boeing de renoncer, par écrit, aux contrats d'exclusivité qu'il a conclus avec trois compagnies américaines et ne pas hésiter à envisager des mesures de rétorsion, voire certaines procédures, comme vient de le dire François d'Aubert.

La concurrence entre Boeing et Airbus ne date pas d'hier. En 1994, via les accords du GATT, les Américains avaient réussi à freiner les ambitions européennes en limitant à 33 % les avances remboursables des États partenaires du GIE Airbus. Aujourd'hui, les États-Unis continuent d'aider leur industrie aéronautique civile par le biais indirect des crédits à la recherche du Pentagone ou de la Nasa. Quand on sait que les États-Unis n'ont pas renoncé à la guerre des étoiles et qu'ils en sont aujourd'hui

d'hui aux phases expérimentales, on imagine le montant des crédits qui sont consacrés à la recherche et serviront directement la construction civile aux États-Unis.

Monsieur le ministre, il faut réviser cet accord qui favorise le maintien des avantages concurrentiels et l'hégémonie des États-Unis face à l'industrie européenne.

Sans une recomposition rapide des industries aéronautiques civiles et militaires européennes, Airbus pourrait voir ses positions considérablement affaiblies. Dans ce cadre, quel est l'avenir d'Aérospatiale, fleuron de notre industrie aéronautique ? Dans le projet de *holding* actuellement évoqué, Aérospatiale risque un démantèlement rapide de ses activités en filiales dont certaines seront privatisables. Si ces projets aboutissent, quelles en seront les conséquences sur l'emploi dans la région Midi-Pyrénées ?

Par ailleurs, le regroupement avec Dassault n'est pas sans poser des difficultés, comme vous l'avez rappelé devant la commission de la production et des échanges de notre Assemblée.

En ce qui concerne le secteur privé, permettez-moi de vous suggérer la possibilité d'une coopération industrielle entre Hispano-Suiza et Hurel-Dubois, sociétés leaders sur le marché des inverseurs de poussée qui équipent la plupart des Airbus.

Enfin, la recherche technologique supersonique représente un enjeu important pour protéger la position de l'Europe aéronautique face au géant américain. Les technologies développées à l'occasion du programme Concorde avaient été un levier puissant pour notre industrie européenne, notamment pour Airbus. Aujourd'hui, les Européens doivent rattraper leur retard.

Les infrastructures aéroportuaires subissent également la pression du trafic international. Jusqu'en 2001, le trafic des aéroports parisiens devrait croître de près de 10 millions de passagers, cette croissance générant 55 000 mouvements d'avions supplémentaires.

Compte tenu de la saturation d'Orly, de la concentration du trafic sur l'aéroport Charles-de-Gaulle, des investissements déjà engagés par Aéroports de Paris, la décision que vous avez prise, monsieur le ministre, d'autoriser les deux pistes supplémentaires à Charles-de-Gaulle était sans surprise et me paraissait inévitable.

La sécurité doit rester la priorité absolue des acteurs du transport aérien, quelles que soient les contraintes du marché concurrentiel. Le développement de cet aéroport ne doit pas signifier gigantisme. Il faudra veiller à ne pas dépasser le seuil fixé des 55 millions de passagers, qui est déjà considérable.

Votre décision s'accompagne de mesures concernant la protection des riverains et le développement local : réduction du bruit à la source, autorité indépendante de mesure et de contrôle du bruit, sanctions plus sévères vont dans le bon sens d'autant plus qu'elles s'accompagnent d'une révision de la procédure d'aide aux riverains pour l'insonorisation de leurs logements.

Des efforts sont également envisagés pour un partage plus équitable des retombées économiques de l'aéroport.

En ce qui concerne la répartition des ressources fiscales tirées de la croissance de l'aéroport, je pense pour ma part que la mission confiée à M. Lachenaud aurait dû être recadrée. La compensation des nuisances doit trouver sa solution financière dans le cadre plus général d'une solidarité des communes d'Ile-de-France et non des seules communes riveraines de l'aéroport qui participent déjà aux dispositifs existants de péréquation et connaissent elles aussi d'importantes nuisances. J'en connais une en particulier.

Dans une optique d'aménagement du territoire, l'accroissement du trafic doit passer impérativement par un rééquilibrage avec les aéroports provinciaux. Ces aéroports peuvent contribuer, bien plus qu'ils ne le font actuellement, au desserrement de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Dans ces conditions, le moment n'est-il pas venu de donner un avis définitif sur le projet d'un aéroport à Beauvilliers qui, dans un contexte de redéploiement sur les aéroports provinciaux, paraît tout à fait obsolète ?

Le projet de budget pour 1998 que vous nous proposez, monsieur le ministre, et la politique qu'il sous-tend présentent certains atouts pour la pérennité de notre filière aéronautique. Mais les défis à relever supposent la mobilisation de tous les acteurs du transport aérien. Au cours des prochains mois, votre action devra être décisive pour sauvegarder, voire développer, les atouts dont nous disposons sur le plan européen. A cet égard, j'attends des initiatives fortes, en concertation avec nos partenaires européens, pour consolider notre industrie aéronautique dans un contexte mondial nouveau, pour affirmer « l'Europe sociale » et redéfinir des missions de service public européennes : politique tarifaire, schéma d'aménagement du territoire européen. J'y crois encore.

La puissance publique doit réaffirmer son rôle non seulement dans les transports aériens mais aussi dans la maîtrise du développement des infrastructures aéroportuaires et la définition de normes contraignantes de sécurité et d'environnement.

Monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable sur ces crédits. C'est un point d'appui pour assurer l'avenir de la filière aéronautique en France et en Europe. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. Michel Delebarre, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Michel Inchauspé.

M. Michel Inchauspé. Monsieur le ministre, avec le budget, nous passons enfin des mots aux actes. C'est l'occasion d'un vrai débat, mais je place aussi l'épreuve de vérité à la hauteur des enjeux – considérables.

Comme l'a très bien exprimé notre rapporteur spécial, M. Idiart, fort compétent, ...

M. Michel Delebarre. Absolument !

M. Michel Inchauspé. ... vous êtes à la tête de l'un des plus vastes ministères de ce gouvernement.

Votre énorme département ministériel, qui absorbe plus de 144 milliards de francs en autorisations d'engagement et en moyens de paiement, demeure un des tous premiers budgets de l'Etat et donc l'un des leviers de l'économie nationale à travers les grands schémas d'aménagement du territoire, la réalisation des contrats de Plan et les grandes infrastructures d'équipement du territoire.

Hors logement, le budget de l'équipement et des transports se chiffre à 85,2 milliards de francs, en progression très modeste, 1,9 %, par rapport à la loi de finances initiale de 1997.

Au nom du groupe RPR, je souhaiterais détailler le fond de nos préoccupations sur un certain nombre de dossiers qui nous tiennent particulièrement à cœur et qui justifient, à nos yeux, des éclaircissements. J'orienterai mon intervention sur le dossier de la SNCF et de RFF, celui des transports aériens et d'Air France et celui des routes et autoroutes.

Sur la SNCF, vous avez d'emblée inscrit votre action en rupture avec la politique développée par les présidents successifs de l'entreprise depuis 1985 pour tenter de réduire une masse salariale considérable, 44 milliards de francs en 1996, qui, je le rappelle, absorbe l'équivalent de la totalité des recettes commerciales de la SNCF. En plus de dix ans, 75 000 postes ont été supprimés en réponse à la nécessaire adaptation de la SNCF à la réalité économique et concurrentielle.

Vous avez lancé ces jours-ci ce que vous appelez la « concertation » autour de la « réforme de la réforme ». J'approuve ces propos ; vous n'avez pas, en effet, vocation à être le ministre du déficit systématique et chronique de la SNCF. Un service public n'est pas forcément synonyme d'inefficacité économique. Mais encore faut-il se donner les moyens d'une ambition qui ne soit pas en contradiction formelle avec vos actes !

Votre effort supplémentaire pour contribuer au désendettement de la SNCF se voit partiellement remis en cause par l'embauche de 2 000 personnes.

Il me semble donc que l'abrogation de la réforme Pons-Idrac n'est plus à l'ordre du jour et, du coup, la vie de RFF s'en trouve épargnée. Réseau ferré de France touchera donc, dès cette année, 8 milliards de francs de dotation de capital, une dotation que nous estimons largement insuffisante face à la perte de 13 milliards de francs annoncée hier pour 1997 par son président, M. Martinand.

Vous avez promis de dépenser un franc pour les autres lignes chaque fois que l'Etat dépensera un franc pour les TGV. Le défi de ce nécessaire rééquilibrage ne devra pas être gagné au détriment de certaines autres priorités clairement identifiées.

Je prendrai l'exemple du TGV Est dont le plan de financement nous sera dévoilé fin novembre. Cette ligne entièrement nouvelle, financée par l'Etat et les collectivités locales, s'impose pour des motifs d'intérêt général ou d'aménagement du territoire.

Quant à l'ambitieux projet de liaison Lyon-Turin – TGV-voyageurs-marchandises –, récemment réaffirmé au terme du sommet franco-italien de Chambéry, il mérite lui aussi une attention toute particulière. Il soulagerait opportunément les vallées alpines aujourd'hui asphyxiées par les poids lourds. Il ne faudrait pas non plus oublier le TGV Ouest, monsieur le ministre, Paris-Bordeaux-Dax. C'est, je le rappelle, le TGV financièrement le plus productif de tout l'hexagone. Paris-Bordeaux devrait se faire en deux heures au lieu de trois et Bordeaux-Bayonne en moins d'une heure. La région est prête à aider le ministre. Quant à la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, allez-vous la rétablir avec l'Espagne ? Nous espérons tous en vous. Que pensez-vous également d'une ligne ferroviaire rapide pour le fret au centre des Pyrénées ?

Sur les transports aériens, M. d'Aubert a longuement parlé, et de façon remarquable, du problème d'Air France. J'ajouterai un mot, car il y aurait beaucoup à dire sur l'avenir d'Air France. Vous venez, monsieur le ministre, de donner une lettre de mission à son président, M. Spinetta, dans laquelle vous lui demandez de procéder à l'ouverture du capital sur la base de 10 % seulement. Ne pensez-vous pas que ce pourcentage est trop faible et ne permettra pas d'associer d'autres compagnies, qui ne se contenteront jamais d'un simple strapontin ? Il va falloir dégager dans les trois ans à venir 15 milliards pour les investissements. Qui apportera cette somme ? M. d'Aubert

a posé la question, et j'ai remarqué avec plaisir que M. Asensi était favorable à l'ouverture du capital de la compagnie.

J'en viens maintenant aux routes et aux autoroutes. Le dossier n'est pas pour l'instant médiatisé dans les mêmes proportions que celui de la SNCF. Il n'en est pas moins brûlant, voire explosif ! Vous vous êtes prononcé, monsieur le ministre, en faveur d'un « réexamen qualitatif » des crédits routiers et de la politique autoroutière. La perspicacité de notre rapporteur spécial M. Idiart ne s'y est pas trompée, mais le groupe RPR dénonce avec vigueur la débudgétisation des routes et déplore le manque flagrant de concertation. Tout se passe en catimini : des informations percent ici ou là dans la presse économique sur un éventuel établissement public dénommé Routes de France. Vous comprendrez, monsieur le ministre, que la représentation nationale s'offusque de cette désinvolture méprisante à son égard.

Car enfin, de quoi s'agit-il ?

Il s'agirait – j'emploie à dessein le conditionnel, d'instaurer une nouvelle tutelle chargée de gérer le réseau national, concédé ou non qui lui serait affecté dans son ensemble. Les sociétés d'autoroutes deviendraient de simples opérateurs de réseaux, au même titre que les directions départementales. Financièrement, le réseau grauit récupérerait deux milliards par an de crédits d'entretien grâce à une ponction sur les péages. Les uns paieraient pour les autres.

Indiquons à ce stade que, ce faisant, on détournerait de ses finalités une partie de l'argent des péages, en contradiction avec la directive européenne.

Le fameux fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables, institué en 1995 en application de la loi Pasqua, est un élément-clé de la politique d'aménagement du territoire. Il n'a jamais été prévu ni envisagé d'utiliser le FITTVN pour l'entretien des infrastructures !

C'est la première fois que le FITTVN est utilisé pour des crédits d'entretien. Il faudra surveiller cela, monsieur Idiart. Une telle ponction fragiliserait l'ensemble des sociétés d'autoroutes, déjà endettées à hauteur de 115 milliards.

M. Filleul n'est plus présent, et j'aurais voulu le rassurer sur le financement de ces 115 milliards, qui vont d'ailleurs devenir 200 milliards : le remboursement s'opère, contrairement à l'endettement de la SNCF, sur la base de 60 % du produit des péages. Notons au passage que toutes les avances remboursables l'ont été auprès du Gouvernement.

Enfin, monsieur le ministre, au prix de quelles pirouettes financières réussirez-vous à inclure dans les critères de convergence de Maastricht une dette autoroutière d'ores et déjà estimée à 200 milliards pour l'an 2006 ? Au demeurant, cet endettement n'a rien d'anormal et pourrait très bien s'autofinancer si le système perdurait de la même manière.

Routes de France n'en est qu'au stade embryonnaire, si j'ai bien compris. Alors je vous pronostique un accouchement du projet dans la douleur, voire, espérons-nous, une vraie fausse couche ! Ce monstre administratif a été conçu par vos services dans le dos des élus, qu'ils soient de l'opposition ou de la majorité. Avez-vous consulté le personnel de l'équipement et ses syndicats ? Ils ne peuvent que s'inquiéter de la création d'une structure autonome, à l'image de ce qu'avaient été, au commencement, les services des télécoms...

Vous cherchez du financement pour les routes nationales ? Une solution existe, simple et immédiate : prolonger de trente ans les concessions actuelles. Cela aurait l'avantage d'établir des amortissements physiques réels et de conduire à une comptabilité transparente et régulière sur le plan fiscal. En effet, actuellement, les amortissements se font sur une durée de concession bien inférieure à la durée de vie réelle d'une autoroute, plus proche de cinquante ans que de quinze ans. Le résultat, c'est que, dans les quatre et cinq ans qui viennent, l'impôt sur les sociétés vous donnera 1 à 2 milliards de plus, mais beaucoup plus ensuite. Au besoin, vous pouvez créer un compte d'affectation ou un budget annexe. Pourquoi faire disparaître un tel jackpot qui, sans aucune ponction budgétaire, satisfait tout le monde, les élus de gauche comme de droite, les usagers ? Qui se plaint de la cherté des péages ? Vous avez annoncé en commission des finances que ce nouveau projet ne se fera pas sans concertation avec les groupes politiques.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Tout à fait !

M. Michel Inchauspé. Nous ne voyons rien venir, alors que la presse se fait l'écho d'arbitrages au sommet dans trois semaines, vers la mi-novembre. Tous les élus s'inquiètent, non seulement ceux de l'opposition, mais aussi ceux de la majorité : pour n'en citer que deux, M. Crépeau à l'Assemblée et M. Charasse au Sénat vous ont fait connaître leur total désaccord.

La France a besoin d'autoroutes, vous le savez, pour désenclaver certaines régions, surtout dans le Sud-Ouest – n'est-ce pas, monsieur Idiart ? – et les intégrer pleinement dans un schéma européen. Pensez à Toulouse-Pamiers ! En fait, monsieur le ministre, vous êtes en train, et sans le dire, de faire un moratoire général. Que va-t-il se passer lundi prochain, à la réunion du CIES ? Evidemment, Bercy a toujours été assez défavorable au financement des autoroutes, mais enfin, il ne faudrait pas quand même que cela se fasse sur le dos des usagers et des élus !

Citons quelques exemples de ce moratoire : M^{me} Voynet a fait stopper la procédure de Bordeaux-Pau, au motif que cette liaison autoroutière, annoncée officiellement par le Premier ministre en 1994, n'était pas encore au schéma national. L'autoroute Pau-Oloron, qui, elle, est au schéma depuis 1990, n'a même pas encore sa DUP ! Que dire de Oloron-Le Somport, dont les crédits sont nettement insuffisants et qui, à l'ouverture du tunnel, l'année prochaine, verra un accès magnifique à deux et même trois voies du côté espagnol et seulement du côté français, une voie nationale en pointillés ou en tronçons ! L'honneur national est en jeu, monsieur le ministre...

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Michel Inchauspé. Oui, monsieur le président.

Le jour de l'inauguration du tunnel, monsieur le ministre, je suis persuadé que vous nous ferez de bonnes annonces pour accélérer les travaux de la nationale 134. Je regrette que M. Delebarre soit parti ; c'est lui qui avait initié toute cette opération. J'espère qu'il sera là aussi pour couper le ruban. (*Sourires.*)

Les arguments abondent, mais trois raisons essentielles ont déterminé le développement des autoroutes : faire face à un trafic routier en forte croissance, aménager notre territoire, assurer à nos concitoyens une meilleure sécurité – et j'en ajoute une quatrième : créer de l'emploi.

Vous ne vous étonnez pas, monsieur le ministre, que, au vu de ces incertitudes, de ces reniements de la parole donnée de l'Etat et de ces remises en cause d'un véritable aménagement du territoire, qui portera préjudice à des populations les plus défavorisées, le groupe du RPR ne vote pas votre budget.

M. Félix Leyzour. Ce n'est pas une surprise !

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

M. Gilbert Biessy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, s'agissant des transports terrestres, le budget que nous avons à examiner aujourd'hui est, me semble-t-il, marqué par trois réalités fondamentales :

La première, c'est la volonté du Gouvernement de stabiliser les dépenses en francs constants. Comme la charge de la dette et l'enveloppe des rémunérations augmentent mécaniquement plus vite que l'inflation, c'est par des mesures d'économies – des arbitrages – que le Gouvernement finance ses priorités.

La deuxième réalité est que si notre majorité assume avec fierté et détermination le choix des électeurs en juin dernier, nous savons bien qu'en quatre mois – surtout dans les contraintes que le Gouvernement s'impose – il n'est pas possible d'imprimer une volte-face à un budget dont les orientations étaient, en grande partie, bouclées. Mais attention, je le dis très cordialement : cet argument vaut pour cette année... pas pour les suivantes !

Enfin, troisième réalité : des orientations fondamentales sont d'ores et déjà amorcées, qui marquent une rupture avec la politique du gouvernement précédent, en matière d'environnement, de politique routière, de déplacements urbains, de transport ferroviaire, mais aussi, il faut le souligner, de dialogue social. Ces orientations, que le budget permet de mesurer, méritent notre soutien.

Au sujet de l'enveloppe globale, je ne vais pas multiplier les chiffres. La progression financière s'établit à 2,3 %, c'est-à-dire légèrement au-dessus de l'inflation et d'un certain nombre d'autres budgets. Je note que la progression des fonds d'investissements hors budget – FITTVN, FARIF – tient une part prépondérante dans cette progression.

En revanche, deux points méritent que nous nous y attardions quelque peu. Il s'agit, en premier lieu, de l'évolution de l'emploi public et, en second lieu, des priorités affichées.

Dans la droite ligne du plan Pons, ce budget voit la suppression de 1 000 emplois cette année, ce qui, en comptant les 140 créations, nous conduit à un solde négatif de 860 emplois. En termes de service public et d'aménagement du territoire, on ne peut se satisfaire de ce recul qui pose en même temps la question de la crédibilité du Gouvernement, au moment où celui-ci demande au patronat un sursaut de civisme en matière d'emploi.

Cependant, je l'ai observé en commençant, on ne peut pas inverser un budget en quatre mois. Nous admettons donc l'existence de contraintes objectives et de quelques « coups partis », comme l'on dit.

Néanmoins, on ne peut se cacher l'inquiétude que suscite cette situation chez les personnels et les usagers, et le danger qu'elle fait peser sur l'économie, le service public, l'aménagement du territoire et finalement sur l'emploi.

C'est pourquoi il me paraît très important, monsieur le ministre, que vous affirmiez formellement qu'en matière d'emplois publics, notamment dans les subdivisions de l'équipement, votre politique marquera une totale rupture

avec la politique de désertification et de démantèlement amorcée par votre prédécesseur, et que cette évolution sera sensible dès 1998.

Vous savez qu'il s'agit là d'un point extrêmement important pour le groupe communiste, un point sur lequel il peut d'autant plus manifester son intransigeance que, par ailleurs, votre budget affiche des priorités qui tranchent nettement avec la politique précédente. Ces priorités, nous les soutenons avec détermination, notamment en matière de transports de voyageurs.

Aujourd'hui, les transports individuels représentent 75 % du total des dépenses sociales, alors que les transports collectifs atteignent à peine 16 %. Un kilomètre en voiture coûte 26 centimes à la collectivité, contre 6 centimes seulement en transport collectif. Cette problématique prend toute son acuité en milieu urbain, presque totalement saturé aujourd'hui.

Nous savons bien que ce n'est pas en interdisant les voitures que nous réglerons fondamentalement ce problème structurel, même si, ponctuellement, nous n'avons pas le choix. C'est d'abord en offrant des transports collectifs urbains efficaces et attrayants.

M. Roland Carraz. Très bien !

M. Gilbert Biessy. Monsieur le ministre, votre budget marque clairement cette priorité, et de la manière la plus concrète. Vous avez fait passer l'aide aux transports collectifs de province de 581 à 646 millions de francs, soit 10 % d'augmentation. Cela, c'est du concret !

Pour les transports terrestres, les autorisations de programme augmentent de 23,63 % et les crédits de paiement de 19,17 %. Cela aussi, c'est du concret ! Par ailleurs, la redynamisation des plans de déplacements urbains s'avère particulièrement bienvenue.

Au-delà des transports urbains, votre budget porte la marque d'un effort réel sur l'entretien du patrimoine routier, qui progresse de plus de 4 % à 3,3 milliards et sur la sécurité routière qui, avec 440 millions, retrouvera en 1998, une progression de crédit qu'elle n'avait pas connue depuis 1993.

Par ailleurs, la remise à plat de la politique routière et autoroutière permet enfin de réévaluer rationnellement certains projets délirants du schéma autoroutier et de réinstaurer une concertation réelle avec le terrain.

Cette concertation est aussi le principe directeur de votre démarche en direction de la SNCF qui, dès l'été, a profité d'un allègement supplémentaire de sa dette, à hauteur de 20 milliards de francs.

La société s'est engagée à créer 1 000 emplois statutaires et 1 000 emplois jeunes. Par ailleurs, les crédits sont réaffectés à la modernisation du réseau classique, en complément des études conduites sur le réseau à grande vitesse. Enfin, dans vos choix budgétaires et les orientations que vous affichez, en liaison avec Mme le ministre de l'environnement, l'intermodalité devient autre chose qu'un discours dans notre pays. Il était temps !

Je ne vous étonnerai guère, monsieur le ministre, en vous disant que le groupe communiste votera le budget des transports. Nous le ferons en tenant compte des réserves et des observations que j'ai exprimées au début, mais aussi en attirant votre attention sur plusieurs remarques.

En premier lieu, une remarque locale de la part d'un député alpin. Lorsqu'il a été décidé que le TGV France-Italie, qui relie Lyon à Turin, passerait par la Savoie et non par l'Isère, les élus de l'agglomération grenobloise se

sont rangés à cette opinion avec un grand sens de l'intérêt public. Mais ils l'ont fait après avoir obtenu l'assurance que la gare TGV serait placée à Montmélian, ce qui lui permettrait d'« irriguer » à la fois l'Isère et les Savoies, grâce à l'électrification et à la mise en conformité de la ligne Montmélian-Grenoble-Valence. Devant les rumeurs, selon lesquelles une nouvelle implantation de cette gare était envisagée plus en amont, l'inquiétude monte.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de me rassurer totalement, et avec moi, l'ensemble des élus de l'Isère, en me confirmant que la gare TGV sera installée à Montmélian et pas ailleurs, et que l'électrification de la ligne entre Montmélian et Valence pourra compléter, à brève échéance, cette implantation.

Deuxième remarque, le gouvernement précédent n'a pas pris les mesures nécessaires à la réalisation effective, et dans les temps, des contrats du XI^e Plan. Si un effort considérable n'est pas conduit dans ce domaine, la parole de l'Etat ne sera pas respectée, ce qui sera grave pour le secteur des travaux publics, dont nous connaissons la fragilité.

Nous vous demandons donc d'examiner tous les moyens d'accélérer le rythme d'exécution des travaux prévus. Monsieur le ministre, dans nos circonscriptions, il y a des chantiers qui n'avancent pas !

Troisièmement, j'attire votre attention sur la nécessité de donner à notre réflexion sur les transports une dimension européenne, qu'il s'agisse des réglementations sociales et économiques ou de la mise en place de schémas d'organisation de transports permettant de développer l'intermodalité. Notre pays n'a que trop tardé dans ce domaine.

A ce titre, dans une interview récente, vous avez indiqué que l'instauration éventuelle d'une éco-taxe était possible, à condition d'être conduite dans la plus grande concertation, et examinée à l'échelon européen. Nous pouvons sans doute vous rejoindre dans ce domaine.

Je précise toutefois qu'une éco-taxe existe déjà virtuellement en France, c'est la taxe intérieure sur les produits pétroliers, à condition qu'une partie de son produit soit directement affectée au développement des transports collectifs.

C'est pourquoi, une fois de plus, je me fais l'écho de cette vieille revendication des organisateurs publics de transports collectifs : affectons une partie de la TIPP sur l'aide aux transports publics urbains et interurbains ; au moins, les Français sauront pourquoi ils paient leur essence à ce prix-là, et les agglomérations sauront où trouver les ressources nécessaires pour financer et gérer une offre nouvelle en matière de développement des sites propres ! Ce sera aussi la meilleure façon d'affirmer clairement les priorités nationales, non pas en paroles, comme par le passé, mais en actes.

Dans cette perspective, monsieur le ministre, le Gouvernement pourra compter sur le soutien déterminé et actif du groupe communiste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Hascoët.

M. Guy Hascoët. Compte tenu de l'émotion suscitée hier par ma collègue Marie-Hélène Aubert lorsqu'elle a annoncé hier l'abstention de la composante verte du groupe RCV sur le budget de l'agriculture, je commencerai par ma conclusion : nous voterons votre budget, monsieur le ministre, le considérant comme un budget de transition qui marque des infléchissements, en étant bien

conscients qu'il ne pouvait pas être un budget de rupture. Au surplus, en matière de transports, les inerties sont telles qu'une série d'infléchissements successifs, volontaristes, est nécessaire pour changer de politique. C'est dans cet état d'esprit que nous examinons ce budget.

Nous avons le sentiment d'être à un carrefour. Depuis quarante ans, sauf pour le TGV, il y a eu continuité dans la politique publique des transports pour développer essentiellement le réseau routier et ses corollaires. A tel point qu'il n'est pas rare de constater que, dans nombre de nos grandes gares, aucun investissement n'a été fait depuis l'après-guerre. Et s'agissant de nos façades portuaires, si la question des dockers a longtemps été un élément d'explication du déficit de compétitivité dont souffraient nos ports, et traitée à ce titre, la question de l'écoulement inter et multimodal dans l'hinterland portuaire n'a jamais été traitée. Pourtant, c'est sans doute une des causes du déclin de nos ports par rapport à ceux du Nord-Ouest européen et de la place qu'ont su prendre, entre autres, Anvers et Rotterdam.

La politique multimodale, cela a déjà été dit, n'a jamais constitué jusqu'à maintenant un souci au sens où on peut l'entendre dans certains pays voisins. On peut craindre, à force de prendre du retard, que l'axe rhénan ne redevienne l'axe central de tous les échanges européens et que la France, hexagone bien desservi par un grand maillage d'autoroutes, ne se retrouve en dehors des flux d'échanges tels qu'ils s'annoncent pour le prochain demi-siècle.

Aussi, sommes-nous nombreux à considérer que les limites sont atteintes. D'abord au niveau de l'environnement local et global, la pression urbaine, le bruit, la dégradation des bâtiments, et les émissions de polluants atteignent des niveaux sans précédent. En outre, nous ne sommes pas, pour l'instant, en mesure de tenir nos engagements et d'honorer la signature de la France à la conférence de Rio. Mais la limite est atteinte aussi en ce qui concerne les coûts publics, sociaux et environnementaux.

Sans compter que la non-facturation du transport aux opérateurs de ce secteur conduit une prise en charge de coût en partie par l'impôt, en partie par les usagers payeurs des autoroutes que sont les automobilistes, les coûts induits étant laissés à la sécurité sociale. Je n'aurai garde d'oublier les coûts environnementaux dont le calcul est encore sur le chantier.

Ce phénomène favorise la délocalisation industrielle au profit de zones géographiques où la protection sociale et environnementale est plus faible. Au bout du compte, le prix de revient, ramené grâce à un transport offert ou pris en charge par d'autres, permet d'approvisionner nos rayonnages de grandes surfaces en allant chercher 1 500 ou 2 000 kilomètres plus loin le produit qu'on ne veut plus faire ici !

Pour toutes ces raisons, il est temps d'infléchir cette politique. L'actualité l'a montré, la cruelle situation de certaines grandes villes dont l'asphyxie pose un problème de santé publique, ne relève plus de la description apocalyptique de quelques écologistes avant-gardistes : un grand nombre de nos concitoyens l'ont constatée.

Par conséquent, nous souhaitons une réorientation concrète, progressive, qui permette le rééquilibrage des modes de déplacement en ville, la reconquête des déplacements interurbains et des liaisons entre la ville et la campagne, qui soutienne une grande ambition pour le fret, offrant sa chance à chacun des trois modes terrestres

ainsi qu'au cabotage fluvio-maritime, grand oublié, afin de placer la France dans la meilleure position possible en Europe, face aux enjeux du XXI^e siècle.

J'en parle d'autant plus aisément que mes collègues du Nord, maires de Dunkerque et de Boulogne, ont évoqué les déficits de la politique portuaire et ce que l'on peut attendre en matière d'évolution du statut et des capacités de développement.

Ayant moi-même été amené à travailler sur les questions des grandes plates-formes multimodales, celle de Dourges, sur la relance de la place du fluvial, en l'occurrence la liaison Seine-Nord, j'ai dû constater, ces cinq dernières années, que nous n'avions pas d'interlocuteur au ministère de l'équipement pour discuter de la place des axes ferroviaires de fret.

La façade maritime de notre pays ne draine que 65 % de l'ensemble du fret du continent européen. Nous n'avons pas pu élaborer une stratégie ferroviaire permettant de desservir le tunnel sous la Manche, d'un côté, et d'aller rejoindre la façade maritime de Dunkerque à Rotterdam, de l'autre. Nous souhaitons que cette grande politique s'engage dans les années qui viennent.

Enfin, il importe d'optimiser les choix d'investissements publics. J'évoquerai moi aussi l'exemple des Pyrénées. Faut-il, pour gagner cinq minutes sur le trajet Paris-Madrid, massacrer une vallée et surinvestir à hauteur de 30 milliards de francs, alors que l'argent va devenir rare, et donc précieux ? On peut imaginer traverser le Pays basque en ne roulant qu'à 200 ou 250 kilomètres-heure, au lieu de 330, sur ce petit tronçon montagneux de quelques dizaines de kilomètres. On concilierait ainsi la volonté européenne et le respect des préoccupations bien légitimes des populations.

Nous saluons, dans votre budget, l'affirmation nette de plusieurs volontés : remettre la SNCF « sur les rails », accompagner la régionalisation des services de trains express régionaux et redonner un peu d'oxygène à la voie d'eau.

En revanche, budget de transition oblige, nous sommes encore loin du compte s'agissant des investissements dans les transports en commun en site propre, même si un effort significatif est consenti dès la première année.

En tant qu'administrateur de Voies navigables de France, je trouve que la voie d'eau ne dispose pas encore – même s'il y a un progrès – du minimum nécessaire, ne serait-ce que pour assurer la remise en état de son réseau. Des études ont démontré qu'il faudrait 7,5 milliards de francs sur une dizaine d'années ; soit, bon an mal an, 600 à 700 millions de francs. Il en manque à peu près 250 millions cette année.

Par ailleurs, nous voudrions que l'on soutienne davantage les transports express régionaux ainsi que les politiques urbaines innovantes. L'Etat devrait peut-être jouer un rôle d'incitateur à l'avenir pour soutenir des démarches expérimentales nouvelles dans les grandes agglomérations – parcs de véhicules individuels partagés, multimodalité, réseaux verts, toutes initiatives susceptibles d'apporter des réponses à la crise des transports urbains. Ainsi, sur appel d'offres ou sur concours, ou simplement sur la base de leurs propositions, l'Etat deviendrait le partenaire d'agglomérations, capable de les soutenir dans leur volonté d'innover.

C'est à un tabou que je m'attaque en souhaitant un meilleur équilibre – mais c'est pour l'avenir ! – entre l'aide apportée par l'Etat aux transports franciliens et celle qu'il apporte aux transports des autres régions de France. Certes, les grandes régions nationales ont une histoire formidable ; elles ont eu leur rôle à jouer. Mais elles doivent

évoluer. Il est tout de même curieux que la région de France qui dispose du potentiel fiscal le plus élevé soit celle qui participe le moins à l'investissement pour satisfaire ses propres besoins, l'Etat se substituant à elle.

Un rééquilibrage est d'autant plus nécessaire que les régions vont devoir dépenser 15 à 20 milliards de francs pour renouveler leur parc de matériel ferroviaire dans les quinze ans. Et ce n'est pas un choix, mais une contrainte, compte tenu de l'âge de ce parc. Si elles veulent réaliser le train interurbain cadencé, elles devront s'inscrire dans des stratégies de requalification et d'amélioration des axes entre les différentes villes et créer un certain nombre de services annexes.

Vous ne serez donc pas surpris, monsieur le ministre, que nous défendions une série d'amendements indiquant les objectifs à atteindre. Ne pouvant, dans cet exercice contraint qu'est le débat budgétaire, donner d'injonction au Gouvernement, nous nous contenterons de proposer des réductions de crédits, qui seront autant de suggestions d'évolution vers une meilleure répartition entre les modes de transport, en espérant que nous serons entendus... un peu, beaucoup, passionnément !

J'aurai l'occasion d'intervenir à nouveau à propos du FITTVN, à l'occasion de l'examen d'un autre budget.

En attendant, monsieur le ministre, je le répète, nous voterons votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau.

M. Dominique Bussereau. Je voudrais, monsieur le ministre, vous faire part des inquiétudes du groupe de l'UDF, non pas tant sur le contenu même de votre budget, que sur certaines décisions importantes prises en matière de transport dont celle – mais elle ne dépend pas de vous – concernant les quirats, qui condamne notre flotte.

Il en est deux, en revanche, qui me paraissent utiles – l'opposition dit ce qu'elle pense dans un sens ou dans l'autre. C'est le cas de la décision de renoncer à l'investissement pharaonique du canal Rhin-Rhône – je m'exprime, sur ce point, à titre personnel. Quant à la décision de réaliser les deux pistes de l'aéroport Charles-de-Gaulle, c'est une décision politique courageuse – je le dis au nom de mon groupe, cette fois –, qui se situe dans la suite de ce qu'avait prévu le précédent Gouvernement et la mission de Jacques Douffiagues. Je vous mets en garde cependant : il ne faudrait pas pour autant geler Orly qui reste un potentiel important, même si on peut envisager des utilisations diverses de ce site.

Je juge positifs également, vous ne vous en étonnez pas, vos efforts en matière de recherche. Je pense, bien sûr, au PREDIT. Vous avez aussi engagé, pour les transports publics de province, auxquels l'élu de province que je suis est très attentif, des actions qui vont dans le bon sens.

L'intermodalité fait partie des priorités de votre budget. Ces priorités ne sont malheureusement pas suivies de réformes structurelles dans l'organisation de votre ministère. Il faudrait aller beaucoup plus loin et supprimer les directions par mode de transport. L'éventuelle création d'une nouvelle sous-direction « multimodale » à la DTT ne témoigne pas d'une volonté suffisante de réforme de votre ministère. Mais vous venez d'arriver, monsieur le ministre, et vous avez encore du temps pour travailler !

Plutôt que de parler du contenu de votre budget, je considérerai trois grands secteurs : celui des transports urbains, en prenant l'exemple de la RATP, des transports ferroviaires et des transports aériens.

Le groupe UDF est particulièrement inquiet pour l'avenir de la RATP qui supporte le coût d'une décision de Michel Rocard, celle de réaliser conjointement deux grands projets : Eole et Meteor, décision qui lui a été imposée, et qui représente une lourde charge pour l'entreprise. Celle-ci devra également supporter le coût des embauches que vous avez exigées. Quel que soit l'intérêt de créer des emplois pour les jeunes, on peut s'interroger sur le fait que l'entreprise embauche 4 000 jeunes, alors que son trafic stagne, du moins dans Paris intra-muros, et qu'elle doit investir, en particulier, pour rénover son réseau d'autobus.

Certes, monsieur Hascoët, le réseau d'autobus devrait être le moins polluant possible ; hélas ! un autobus moins polluant est évidemment beaucoup plus coûteux qu'un autobus au gazole.

La RATP doit aussi faire face à une inquiétante montée de la violence – et le tram Saint-Denis-Bobigny, qui fonctionne sous haute protection policière, en est un exemple.

J'avoue, monsieur le ministre, avoir été étonné de la réponse que vous m'avez faite lors des questions au Gouvernement sur le « service essentiel ». Il ne s'agissait pas pour moi de relancer le vieux débat droite-gauche sur le service minimum, mais d'inviter à une réflexion au sein de l'entreprise pour que, lors d'un mouvement de grève, il y ait, au moins au début et à la fin du service, suffisamment de métros ou de bus pour permettre aux travailleurs de se rendre sur leur lieu de travail puis de rentrer chez eux. Si l'on veut réconcilier définitivement les Franciliens avec leurs transports publics – c'est la volonté de votre Gouvernement et elle est tout à fait louable – il faut qu'ils soient assurés de leur continuité. Voilà pourquoi la réflexion sur le service essentiel est si importante.

Quant à la SNCF, elle subit les conséquences de l'absence de décisions politiques des années 90. L'autre jour également, vous évoquiez le schéma directeur et les TGV prévus qui ne se feraient pas. Je rappelle que ce schéma date de 1992 et que la précédente majorité n'en est donc pas responsable. Nous assumons la responsabilité, en revanche, des conclusions du rapport Rouvillois, qui montrent le caractère irréaliste des projets. On en avait prévu un pour chaque Premier ministre ou chaque membre important du gouvernement, sachant parfaitement qu'il ne serait jamais réalisé ! Il faut avoir une vision très claire et très intermodale du futur réseau TGV.

On nous dit que le TGV Est serait prochainement annoncé. C'est une vieille affaire. Le Président Mitterrand et le Chancelier Kohl en avaient décidé ensemble à La Rochelle, mon département, en 1992. Si cette décision est prise, j'attire votre attention sur ses conséquences. Si vous accordez une dotation tout à fait exceptionnelle à RFF, si vous l'autorisez à percevoir des droits de péage plus importants de la SNCF et si vous arrivez à dégager un financement extraordinaire des régions, de l'ordre d'au moins 14 milliards à 15 milliards de francs, tout ira bien.

Si vous n'y arrivez pas, pour des raisons budgétaires, M. d'Aubert n'aura plus à s'inquiéter de savoir si la ville de Laval sera contournée ou pas. Dans l'état actuel des finances de notre pays, il n'y aura plus d'autre TGV, plus

de modernisation du réseau classique et, d'une certaine manière, et je sais que vous ne le voulez pas, une SNCF à deux vitesses.

Déjà, et en dépit de l'accident de Port-Sainte-Foix, sur le lieu duquel vous vous étiez rendu, les investissements pour la sécurité sur le réseau classique seront en diminution l'année prochaine, contrairement à ce qui nous a été annoncé.

En outre, et je ne me prononce pas sur le fond, comme la ligne, on le sait, ne sera pas rentable, la SNCF ne pourra même pas amortir son propre matériel roulant, et il faudra envisager des compensations supplémentaires.

Je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir obtenu pour la SNCF 20 milliards supplémentaires, qui s'ajoutent aux 134 milliards prévus dans la loi de février 1997. Je vous approuve moins d'avoir demandé au président de la SNCF des embauches de complaisance car l'entreprise n'avait pas besoin de charges salariales supplémentaires. Elles vont tout de même lui coûter 250 millions de francs en exercice normal, ce qui est beaucoup.

J'appelle également votre attention sur le transfert du siège de la SNCF. Nous sommes tous d'accord sur tous les bancs, quelles que soient nos analyses de la situation de cette grande entreprise, sur le fait que les cheminots doivent être plus sur le terrain. Il existe un siège extraordinairement important, omnipotent, et on est en train de prendre la décision historique de le transférer de Saint-Lazare à Montparnasse. Peut-être eût-il fallu réaliser un plan d'ensemble plus provincial et faire une part à la province dans la relocalisation de l'ensemble du siège. Je soulève le problème en termes d'aménagement du territoire.

Un mot, enfin, sur le transport aérien. Comme le rapporteur de la commission des finances, François d'Aubert, je crains que l'objectif d'un redressement en trois ans que vous avez donné, avec M. Strauss-Kahn, au président Spinnetta ne soit pas atteint. La privatisation partielle que vous autorisez Air France à réaliser me paraît plus un placebo qu'un véritable remède.

Je considère pour ma part – et, là encore, ce n'est pas une affirmation de libéralisme politique par rapport à une autre vision de l'organisation du pays –, que le fait que l'Etat soit propriétaire d'Air France est contraire aux intérêts du transport aérien français et à notre vocation européenne. Nous voyons bien en Europe que toutes les compagnies dynamiques sont privées ou en voie de privatisation.

Je rappelle d'ailleurs, et nous le savons tous, que la propriété publique du capital n'est pas synonyme de service public. A jurisprudence constante du Conseil d'Etat, le service public peut être assuré par le privé. C'est le cas par exemple des lignes d'aménagement du territoire dans le domaine aérien, de la desserte des DOM-TOM ou de la Corse. La réponse « propriété publique du capital égale service public » ne me paraît donc pas satisfaisante.

Se pose également le question très grave du financement des nouveaux avions. Air France a besoin de 5 ou 6 milliards pour renouveler une partie de sa flotte. Comment le financer ? Ce ne sera certainement pas avec de l'autofinancement, ni avec de l'actionariat. Nous voyons mal comment les choses pourront se passer.

Je pense que, d'une certaine manière, le personnel d'Air France est déçu, même si vous avez réaffirmé dans votre lettre de mission que les choses pourraient se faire. L'idée de participer fortement à la privatisation avait suscité chez tout le personnel, et pas simplement les pilotes, un intérêt réel.

Enfin, et vous n'en êtes pas responsable, la valse des PDG des entreprises publiques, à Air France, à la SNCF, liée aux aléas politiques, montre bien que l'Etat n'est pas le mieux à même de gérer les entreprises publiques et que, quand il le fait, cela aboutit malheureusement à de bien piètres résultats.

Telles sont les quelques réflexions que je voulais faire sur votre budget, dans lequel tout n'est pas noir. Il y a des inflexions que j'ai notées au début de mon propos. Cela dit, vu la gravité du sujet, et je ne vais pas vous étonner, le groupe UDF ne le votera évidemment pas, mais nous serons toujours disposés à participer à une réflexion politique avec vous, avec le Gouvernement et avec les régions sur l'avenir du transport dans notre pays. C'est en effet un sujet politique majeur et j'espère que nous aurons un jour dans cet hémicycle un grand débat sur la politique des transports. Je pense que nous serions encore plus nombreux à y participer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française.*)

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

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le ministre, j'interviendrai essentiellement sur le budget de l'aviation civile et sur le transport aérien.

Le budget annexe de l'aviation civile pour 1998 s'élève à 8,5 milliards de francs. Par rapport à la loi de finances de 1997, cela représente une hausse de 5,9%. Ce budget permet de financer les dépenses qui correspondent à la double mission de l'Etat dans ce secteur, la réglementation et la sûreté, d'une part, les prestations de services aux compagnies aériennes d'autre part.

L'évolution de ces dernières années a montré une débudgétisation croissante. Je constate avec satisfaction qu'il y a cette année un point d'arrêt au recul de l'Etat dans ce secteur puisque la contribution de l'Etat au budget annexe de l'aviation civile est maintenue à son niveau de l'an passé, 215 millions de francs.

Les dépenses de fonctionnement restent stables, l'augmentation de ce budget annexe tient essentiellement à la hausse de la taxe de sécurité et de sûreté due par les entreprises de transport public aérien.

Il est donc fait un effort remarquable en matière de sécurité et de sûreté puisque ce poste connaît un accroissement de près de 40 %. Le produit de cette taxe aura ainsi quasiment doublé depuis 1995. Je ne m'oppose pas à l'augmentation. J'ai néanmoins quelques réserves quant à l'utilisation du produit.

Cette taxe a été créée en 1987 pour répondre aux besoins de financement de la sécurité aérienne : investissements en équipements destinés à améliorer la sûreté de vols et des aéroports, entre autres. Or son produit s'éloigne de plus en plus de ses objectifs initiaux pour couvrir l'essentiel des charges d'administration générale et de personnel de la direction générale de l'aviation civile. En effet, sur 1 200 millions, seulement 340 millions sont effectivement affectés à des tâches de sûreté. Le reste, il faut bien le dire, alimente le fonctionnement de la direction générale de l'aviation civile. Pouvez-vous nous éclairer sur l'utilisation de ces fonds publics et en particulier sur les actions nouvelles dans le domaine de la sécurité qui justifient cette augmentation ?

En outre, à travers la hausse du produit affecté à la sécurité, je ne voudrais pas que l'Etat continue de se dégager de ses missions de police et de sécurité publique dans les aéroports. Le problème de la prise en charge de

missions régaliennes par les usagers de ce mode de transport est posé par ce désengagement de l'Etat au profit de sociétés privées de surveillance dans les aéroports.

A l'avenir, compte tenu de l'importance des besoins de financement pour la sûreté dans les aéroports, l'identification spécifique d'un compte séparé détaillant les ressources qui y sont consacrées contribuerait à la transparence du budget et faciliterait l'exercice de son contrôle par le Parlement. En effet, la nomenclature actuelle du fascicule budgétaire relatif à l'aviation civile ne permet pas d'identifier avec exactitude la part des dépenses régaliennes de sécurité et de sûreté.

Il nous a été répondu en commission que les moyens ainsi dégagés seraient affectés à trois usages : la modernisation des installations d'aiguillage, la mise aux normes de zones de sécurité et le contrôle de sécurité des bagages en soute. Cela suffit-il à justifier une hausse de 334 millions de francs ?

L'année 1997 a connu l'achèvement du processus de libéralisation du ciel européen. Je déplore, pour ma part, l'absence de politique commune pour le transport aérien au niveau européen. Pour le moment, la Commission de Bruxelles n'a agi que dans le sens de la déréglementation et n'a pas élaboré de politique commune à l'égard des pays tiers et en particulier des Etats-Unis.

Cette situation aboutit à la signature d'accords « ciel ouvert » bilatéraux entre des pays européens et les Etats-Unis. Il conviendrait, dorénavant, que la Commission négocie les droits de trafic entre l'Union et les Etats tiers à partir d'une politique commerciale commune qui reste à définir.

Faute d'une telle politique, les accords à ciel ouvert engendrent un réel déséquilibre puisque les compagnies américaines ont le droit d'exploiter des lignes intra-européennes et de faire du cabotage à partir de la plupart des capitales européennes alors que la réciproque n'est pas vraie. C'est un cercle vicieux car les accords à ciel ouvert affaiblissent le pouvoir de négociation internationale de Bruxelles.

Je vous soutiendrai donc si vous défendez une politique commune de l'Union en matière aérienne en Conseil des ministres européens. Il faut que notre Europe, dans le domaine aérien comme ailleurs, dépasse le stade de la déréglementation.

A la différence de la façon dont a été traitée la fusion entre McDonnell-Douglas et Boeing, qui permet à ce groupe de concentrer 84 % de la flotte mondiale et les trois quarts des commandes, il faut que la Commission agisse beaucoup plus efficacement contre la volonté d'hégémonie américaine qui aboutirait à une quasi-exclusivité des Etats-Unis dans le domaine aérien, tant dans le transport que dans la construction.

Le budget nous apporte des assurances puisque les crédits consacrés à la construction aéronautique sont doublés et que les autorisations de programme sont en hausse de 23,7 %, pour financer en particulier le nouvel Airbus A 330-300. Je connais, en outre, votre détermination à lutter contre les excès de la déréglementation.

Dans ce contexte ultra concurrentiel, se pose le problème de l'avenir d'Air France. Le redressement de la compagnie, qui reste à confirmer, s'est réalisé, il ne faut pas l'oublier, grâce à une recapitalisation de 20 milliards de francs pour la désendetter. Elle doit faire face maintenant à de nouveaux défis. Pour les assumer, vous avez, avec l'ensemble du Gouvernement, lancé l'ouverture du capital de la compagnie nationale.

Cette ouverture doit permettre de consolider la politique d'alliance avec des compagnies américaines et asiatiques, ce qui est tout à fait compatible avec le statut public de l'entreprise et le développement de l'actionnariat salarial.

C'est une décision pragmatique et réaliste qui permet de trouver un équilibre entre le besoin d'assurer le maintien du service public dans le transport aérien et la nécessité de faire face à une situation de forte concurrence. En effet, une partie non négligeable de l'activité du groupe Air France ressortit du service public à travers l'aménagement du territoire, et le pavillon national assure en outre la présence de la France dans le monde.

On tire souvent argument de la comparaison avec l'étranger pour justifier la privatisation. Faut-il rappeler qu'il existe une partie du monde, l'Asie, où l'appartenance au secteur public est loin d'être l'exception, avec des résultats somme toute enviables ?

Dans les faits, ce sont désormais les tenants de la privatisation et du libéralisme qui s'arc-boutent sur des positions purement idéologiques. Ils présentent ces solutions comme allant de soi, avec une certaine caricature de l'Etat, qui serait boursoufflé, hypertrophié, rigide...

Or l'ouverture maîtrisée du capital a l'avantage de ménager deux types de rationalités économiques susceptibles de se conforter l'une l'autre : la logique des capitaux privés, motivée par les performances à court terme, et celle du financement public qui répond dans la durée aux besoins liés à l'investissement.

Avant-hier, le conseil des ministres a nommé officiellement Jean-Cyril Spinetta président du conseil d'administration du groupe Air France. Il aura pour tâche de préparer l'ouverture du capital de la compagnie nationale à ses salariés et à des partenaires commerciaux. L'entreprise restera donc au sein du secteur public, tout en pouvant conclure des alliances avec des compagnies étrangères et affronter la concurrence exacerbée par la libéralisation du ciel européen depuis le 1^{er} avril dernier.

L'autonomie de gestion de l'entreprise sera développée. La maîtrise rigoureuse des coûts, l'amélioration de la gestion du groupe et la réussite de la fusion intervenue en septembre entre la compagnie domestique et la compagnie internationale doivent permettre d'améliorer la rentabilité du groupe d'ici à trois ans, avec des résultats dès le prochain exercice. Nous montrerons ainsi que le maintien du statut public du groupe Air France lui permettra de faire face à la concurrence tout en remplissant sa mission de service public.

Vous avez annoncé l'extension de l'aéroport de Roissy après une concertation qui, je le déplore, n'aura duré que le temps d'un été. Vous connaissez ma position défavorable à cette extension et mes propositions pour un desserrement du trafic parisien sur les aéroports de province dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire qui ne concentrerait pas 80 % du trafic aérien sur l'Île-de-France. Je reconnais que le Gouvernement a reçu un projet bien ficelé de la part de nos prédécesseurs qui, la veille même du second tour des élections législatives, le 31 mai dernier, signaient les marchés publics pour la construction de la nouvelle piste. Sans doute pressentaient-ils le verdict des électeurs pour rendre le dossier irréversible, dans la précipitation.

En annonçant, en dépit de ma position et de celle qu'ont exprimée à maintes reprises des dizaines de milliers de riverains, la construction des deux nouvelles pistes, vous avez avancé aussi des mesures d'accompagne-

ment relatives à une meilleure répartition des retombées de l'activité aéroportuaire, mais aussi à la lutte contre les nuisances sonores.

Entre autres, vous vous êtes engagé sur l'extension du « plan de gêne sonore » qui détermine les ayants droit aux aides à l'insonorisation. Vous avez ensuite précisé que, pour financer cette extension, la taxe bruit serait haussée de 20 % dans le budget pour 1998.

En l'occurrence, d'après les estimations, cette augmentation sera largement insuffisante. En effet, les besoins de financement pour l'ensemble des particuliers riverains des plates-formes franciliennes, ajoutés à ceux des établissements sanitaires et sociaux, dont le centre hospitalier de Gonesse, ville dont je suis le maire, s'élèvent à près d'un milliard. Or, actuellement, le produit de la taxe est de 40 millions de francs par an. Même s'il augmente de 20 %, il faudra vingt-cinq ans pour insonoriser tout le monde. Vous conviendrez que cette situation est inacceptable pour les riverains, et en particulier pour ceux qui viennent de subir l'annonce de l'extension de Roissy.

En conséquence, j'ai déposé, avec le soutien du groupe socialiste, un article additionnel au projet de loi de finances du budget de l'environnement visant à doubler le produit de la taxe bruit. Ce faisant, nous ferons passer le coût moyen de la taxe de 0,50 franc par passager à 1 franc.

Cette hausse reste raisonnable, comparée à l'augmentation de la taxe de sécurité et de sûreté, qui va passer en moyenne de 21 francs par passager à 35 francs pour les vols extracommunautaires. A titre de comparaison, elle est en moyenne de 12 francs par passager aux Pays-Bas. Enfin, son produit resterait modeste avec 80 millions, au regard de celui de la taxe de sécurité et de sûreté, 1,2 milliard de francs.

Je pense qu'une semaine après la manifestation du 18 octobre contre la construction des deux nouvelles pistes à Roissy – elle a été la plus importante jamais organisée sur cette question –, le Gouvernement se doit d'envoyer un signal fort aux riverains comme à notre assemblée pour montrer sa volonté de prendre en compte le problème des riverains des aéroports français.

M. le président. Je suis désolé, monsieur Blazy, mais vous devez conclure.

M. Jean-Pierre Blazy. La politique aéroportuaire française doit désormais prendre en compte les exigences environnementales. Les riverains de l'aéroport de Roissy sont un exemple, mais c'est l'ensemble de notre société qui est aujourd'hui plus sensible aux enjeux environnementaux.

Et je me félicite que vous ayez annoncé à la fin de septembre votre intention d'élaborer un grand projet de loi sur les transports qui modifierait l'actuelle loi d'orientation sur les transports intérieurs pour le premier semestre de 1998. Cette loi aura pour objet de prendre en compte la dimension environnementale de l'aménagement du territoire dans les grands programmes d'infrastructures.

Je suivrai avec beaucoup d'attention la préparation de cette loi qui doit permettre la création d'une autorité indépendante chargée de surveiller les nuisances sonores des grands aéroports français et en particulier Roissy - Charles-de-Gaulle.

Vous savez la volonté du Parlement de travailler sur la question de la politique aéroportuaire. A la demande du groupe socialiste, une mission parlementaire d'information sur le transport aérien et le développement aéro-

portuaire sera prochainement mise en place. Vous pouvez évidemment compter sur moi pour y jouer un rôle particulièrement actif et vous pouvez compter sur ma détermination pour faire prévaloir une approche qui rompe avec la pensée aéronautique unique, une approche qui pense les transports à partir de l'intermodalité, et non de la concurrence entre modes, qui pense les transports à partir du développement durable et non de la seule logique commerciale.

Au total, je soutiens pleinement votre projet de budget pour 1998, avec le groupe socialiste, mais je suivrai avec vigilance la concrétisation de vos engagements relatifs à la maîtrise des nuisances sonores et à une meilleure répartition des retombées économiques et fiscales autour de la plate-forme de Roissy - Charles-de-Gaulle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jean Charroppin. Monsieur le ministre, j'aborderai une question quelque peu provinciale, le désenclavement du massif jurassien, plus particulièrement du Haut-Jura.

Vous le savez, monsieur le ministre, les déplacements par voie routière restent de très loin les plus utilisés par les salariés et les entreprises. De l'entretien des routes et de l'extension des réseaux dépend donc, pour une large part, l'économie de la France. Or le budget, hors logement, du ministère de l'équipement et des transports se chiffre à 85,2 milliards, soit une progression très modeste de 1,9 % par rapport à la loi de finances initiale de 1997 et ne répond pas aux besoins de ce secteur essentiel.

On peut notamment s'interroger sur la très faible augmentation du budget d'entretien des routes (d'à peine 300 millions pour un budget de 3,3 milliards) alors que vos services estiment eux-mêmes à plus de 5 milliards de francs l'effort financier qui permettrait de répondre efficacement aux besoins du réseau.

Les collectivités locales, en particulier les conseils généraux, ont fait des efforts financiers et techniques importants ces dernières années en assumant pleinement leurs missions en matière de réseau routier départemental et en améliorant les liaisons interurbaines ; sans parler de leur participation aux projets nationaux, avec les régions, à hauteur de 50 %.

C'est ainsi que le département du Jura, caractérisé par des reliefs difficiles et des bassins d'emplois éloignés les uns des autres, a investi des sommes importantes pour garantir des temps de transport correspondant aux nécessités économiques et aux conditions de sécurité.

La dotation globale de l'Etat aux collectivités locales bénéficiera d'une augmentation de 1,38 % en 1998.

Les services déconcentrés de votre ministère sont également sollicités dans le cadre des réalisations et des projets visant, entre autres, à améliorer les liaisons transdépartementales en cohésion avec les schémas routiers et autoroutiers nationaux et européens.

Dans ce contexte, on apprend avec perplexité que l'une de vos collègues, au sein du Gouvernement, serait tentée de remettre en cause une disposition majeure de la loi d'aménagement du territoire votée par le Parlement le 4 février 1995, concernant pourtant très directement vos compétences ; elle s'interroge sur l'intérêt de mettre en œuvre les moyens permettant d'assurer à terme la desserte à partir de 25 kilomètres de tout point du territoire national par un échangeur routier ou une gare TGV.

Cette orientation, certes non encore confirmée par la voix officielle, soulève d'autant plus l'inquiétude des départements qu'elle s'accompagne de l'annonce de l'arrêt ou du gel potentiel de cinq liaisons autoroutières nationales.

Il convient donc, dans un souci de cohérence, que sur les projets routiers et autoroutiers le Gouvernement parle d'une même voix afin que la représentation nationale confrontée aux interrogations persistantes de nos concitoyens et aux préoccupations des professionnels des travaux publics, puisse répondre avec clarté.

Le secteur du Haut-Jura se caractérise par la densité de son tissu de PME-PMI, de son tissu de bassins d'emplois et par ses richesses paysagères. Ses entreprises exportent avec succès une grande partie de leurs productions. Les échanges avec nos partenaires européens s'intensifient et sont dans leur quasi-totalité réalisés par la route. Le Jura est même le premier département exportateur par habitant.

Il est donc plus que jamais nécessaire d'intensifier l'amélioration des voies de communication et la desserte tant routière qu'autoroutière du Haut-Jura, afin d'assurer son désenclavement et créer les meilleures conditions et son développement économique et touristique.

Dans ce cadre, a été entrepris un vaste programme de modernisation de la RD 436 reliant Saint-Claude à la « Plastics Vallée » d'Oyonnax par la vallée de la Bienne, financé sur la base du FNADT pour l'Etat, du FEDER pour l'Union européenne et de fonds de la région de Franche-Comté, sans exclure la participation du conseil général.

Le prolongement de l'A 40 jusqu'à Oyonnax par la liaison autoroutière A 404 n'a pas abouti, hélas, à ce jour à la desserte autoroutière du Jura, pourtant directement limitrophe. En effet, une portion de 5 kilomètres, extrêmement dangereuse, persiste entre l'Ain et le Jura au niveau de Dortan.

La réalisation finale de l'A 40 au sud en direction de Genève et l'achèvement prochain à l'ouest de l'A 39 offrent par ailleurs l'opportunité sans précédent de désenclaver le Haut-Jura en envisageant la liaison autoroutière transjurassienne de l'échangeur de Poligny sur l'A 39 à Vallorbe par Champagnole et Pontarlier. Ce projet est naturellement soutenu par les départements franc-comtois et bourguignons limitrophes et les autorités suisses du canton de Vaud.

Monsieur le ministre, envisagez-vous de donner suite à l'étude commandée en 1996 par votre prédécesseur, et à l'inscription au schéma directeur national du prolongement autoroutier de l'A 404 jusqu'à la limite des départements du Jura et de l'Ain et de la liaison autoroutière Poligny-Champagnole-Pontarlier-Vallorbe ?

M. le président. La parole est à M. François Liberti.

M. François Liberti. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur les crédits de la mer.

Notre savoir-faire, l'importance de notre patrimoine et notre culture maritime ont fait de notre pays, jusqu'à un passé récent, une des toutes premières puissances maritimes. Aujourd'hui, la France est le quatrième pays exportateur du monde – 60 % de nos échanges se font par voie maritime – mais notre flotte est au trentième rang et la moyenne d'âge de cette flotte est de quatorze ans.

Le tonnage transporté sous pavillon national a été divisé par trois en dix ans. Dans le même temps, le chiffre du personnel embarqué et à terre a été divisé par

deux. Il y a deux fois plus d'inscrits maritimes retraités que d'actifs, et l'embarquement pour un jeune qui sort d'une école maritime est aujourd'hui un véritable parcours du combattant.

La déréglementation tous azimuts favorisée par les politiques européennes mises en œuvre depuis plus de vingt ans, la généralisation des pavillons de complaisance – pour la France, le pavillon des Kerguelen –, la réduction des budgets de la mer ces dernières années expliquent un tel déclin.

Le rôle et la place de la France en Europe et sur la scène mondiale, la maîtrise de nos échanges et la garantie de notre indépendance nationale, notre capacité à jouer un rôle nouveau en matière de coopération internationale passent par la reconquête de notre rang de grande puissance maritime. C'est à partir de cet objectif que je ferai quelques remarques sur le budget de la mer pour 1998 qui nous est présenté aujourd'hui.

Ce budget amorce indiscutablement une évolution positive et marque une rupture, sur la base d'un redéploiement de crédits, avec les tendances passées, qui étaient de diminuer les dotations.

Il en est ainsi, par exemple, de l'emploi au travers de tous les volets du budget : la formation des jeunes avec des aides accrues aux écoles nationales de la marine marchande et aux écoles maritimes et aquacoles ; le volet social, marqué par l'évolution du droit du travail et le statut du conjoint pour la pêche et les cultures marines ; la sécurité en mer avec l'achat de sept vedettes côtières et l'effort significatif dans le domaine de la signalétique – les phares et balises ; le contrôle des navires étrangers et l'entretien des ports qui bénéficient de moyens supplémentaires en crédits et personnels.

Les équipements portuaires et les infrastructures routières vont recevoir des dotations en autorisations de programme destinées à rattraper les retards, notamment au titre des contrats Etat-région.

L'ambition affichée pour améliorer la desserte terrestre des ports maritimes répond à des attentes légitimes.

Pour la protection du littoral, l'enveloppe est très largement majorée afin d'accompagner les efforts réalisés par les collectivités territoriales qui, depuis trop longtemps, assurent seules l'entretien de celui-ci.

Toutes ces mesures tranchent radicalement avec les budgets de régression infligés ces dernières années au monde maritime et au pays. Cela étant, l'appréciation positive portée à ce budget ne saurait masquer la modestie des sommes engagées en faveur de la mer au regard du budget de la nation.

Le maintien des dotations en faveur de l'ENIM – je confirme l'attachement profond des inscrits maritimes – ne permettra pas de répondre à toutes les demandes légitimes des marins retraités et des actifs. La revalorisation des retraites, la prévoyance sociale et la couverture sanitaire et sociale nécessitent la plus grande attention. Surtout, la consolidation de l'ENIM passe par une politique maritime conséquente, capable de gagner de nouveaux inscrits maritimes, marins et officiers, donc de nouveaux cotisants au régime social.

De même, le maintien de la dotation de soutien à la flotte de commerce au même niveau qu'en 1997, pour aussi importante qu'elle soit, n'est pas une mesure suffisante pour accompagner le redressement nécessaire de notre flotte de commerce.

J'ai déjà eu l'occasion, avec mes collègues du groupe communiste, de m'exprimer sur la suppression des quirs. Mais la pire des situations, c'est le vide. L'absence de

mesures de substitution à ce jour est dangereuse. Il est vital que d'ici à la fin de l'année, un dispositif acceptable par la CEE soit mis en œuvre. Le soutien aux armements, sur un cahier des charges précis et garantissant l'emploi ne doit pas être seulement la préoccupation des parlementaires des départements maritimes. C'est une question d'intérêt national. Je sais, monsieur le ministre, que vous partagez ce point de vue. Faites-vous notre interprète auprès de tout le Gouvernement pour qu'un tel dispositif soit mis en œuvre.

Par ailleurs, l'augmentation des crédits pour la formation initiale, qui est chiffrée à hauteur de 3,3 %, et surtout la réflexion annoncée pour un véritable service public de l'enseignement maritime répondent à une attente forte de la profession et des personnels des écoles de formation.

Les effectifs des élèves ont progressé de plus de 31 % de 1995 à 1997. Cette réflexion, qui vise à inscrire l'enseignement maritime dans le cadre d'un grand service public national, implique un calendrier, des échéances à court terme. Elle suppose surtout une concertation et une association étroite des personnels, des organisations syndicales et des instances professionnelles. Monsieur le ministre, des dispositions ont-elles déjà été arrêtées à cet effet ? Sinon quelles mesures faudrait-il prendre pour aller dans ce sens ?

M. le président. Je vous invite à conclure, monsieur Liberti.

M. François Liberti. Les moyens mis en œuvre dans ce budget pour accélérer la réalisation des équipements portuaires inscrits aux contrats de plan Etat-région et l'amélioration de la desserte terrestre des ports maritimes vont permettre de rattraper des retards préjudiciables. Mais ce choix doit préparer de nouveaux engagements pour les prochains contrats, dans la perspective d'un véritable maillage de nos ports.

Je terminerai sur le renforcement des moyens de protection du littoral.

Sensible à ce dernier volet en tant que maire d'une ville maritime et parlementaire d'une circonscription gravement menacée par l'érosion maritime de ses côtes, je considère que le doublement du niveau d'intervention de l'Etat en 1998, par rapport à la dotation inscrite dans le projet de loi de finances initial de 1997, est un signe fort.

Cet effort de doublement ne peut être que bénéfique face à un phénomène de grande ampleur, compte tenu de ses conséquences sur l'activité économique et touristique. Mais il sera encore insuffisant et devra être poursuivi et accéléré dans les prochaines années.

Ce budget est donc porteur de choix nouveau, mais l'essentiel est devant nous. L'essentiel reste encore à faire pour que la France tienne le rang qui, en matière maritime, devrait être le sien aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Roland Carraz.

M. Roland Carraz. Monsieur le ministre, nous apprécions particulièrement, au groupe RCV, votre engagement pour le chemin de fer.

Vous aimez le chemin de fer, cela se voit. Vous avez obtenu des mesures intéressantes en faveur de la SNCF et je m'en réjouis : mesures supplémentaires d'allègement de la dette, amélioration de la dotation en capital de RFF. De la même manière, je salue l'accroissement sensible du FITTVN, qui vous permet d'afficher pour 1998 une augmentation de 33 % des crédits d'investissements en faveur du chemin de fer.

C'est une bonne chose, car les investissements ferroviaires sont essentiels pour l'aménagement de notre pays. Je ne connais pas, par ailleurs, de meilleur moyen de construire l'Europe que de mailler l'espace européen par un réseau européen à grande vitesse moderne et efficace.

Tout cela va donc dans le bon sens. Malheureusement, de mon point de vue, ces progrès restent insuffisants, particulièrement pour ce qui concerne la construction des voies nouvelles à grande vitesse.

Prenons l'exemple du financement du TGV Est qui est un sujet d'actualité. Il y a deux jours à peine, le président de Réseau ferré de France, M. Claude Martinand, que vous connaissez bien, déclarait à propos du financement du TGV Est, financé par l'Etat à hauteur de 1,5 milliard par an pendant plusieurs années – peut-être cinq ou six ans, peut-être davantage : « Il ne faudrait pas que cela assèche le financement du reste du réseau, qui a besoin d'un investissement annuel direct de l'Etat du même ordre, ce qui nécessite donc un effort total de 3 milliards de francs par an.

Je pense qu'il a raison. Entre le milliard et demi dont vous disposez et les 3 milliards qui seraient nécessaires, un effort s'impose. Tous ensemble, il faudrait que nous le fassions. En tout cas, le groupe RCV vous y aidera.

De fait, nous sommes préoccupés par cette insuffisance de crédits qui, si rien n'évolue, vous amènera à effectuer des choix extrêmement difficiles.

Dans l'Est notamment, nous craignons que si vous laissez partir l'aménagement du TGV Est – et pourquoi pas, puisqu'il est prêt ? –, dans l'état actuel des financements, le TGV Rhin-Rhône doit attendre fort longtemps. Or nous ne pouvons pas nous priver d'une telle infrastructure. Je parle naturellement en tant qu'élu de ces régions, mais je parle aussi d'un point de vue plus large, englobant l'aménagement du territoire, l'aménagement européen, la liaison entre l'Allemagne et l'Espagne, entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

Ce TGV Est est d'autant plus nécessaire que vous avez pris la décision de renoncer à la construction du canal Rhin-Rhône, aménagement tout à fait contestable et extrêmement coûteux. Seulement pour moi, le renoncement à l'aménagement du canal Rhin-Rhône vaut engagement pour la construction du TGV du même nom. Vous ne pouvez pas demander aux régions de Franche-Comté, Alsace, Bourgogne et, d'une manière générale, aux dix régions intéressées, de se voir privées d'une grande infrastructure.

Mme Paulette Guinchard-Kunstler. Bravo !

M. Roland Carraz. Je n'ai jamais été un défenseur du canal Rhin-Rhône. Mais vous ne pouvez pas demander, en plus, à ces régions d'attendre dix ou quinze ans pour la construction du TGV Rhin-Rhône.

Mme Paulette Guinchard-Kunstler. Très juste !

M. Roland Carraz. Monsieur le ministre, en vous accordant bien évidemment toute ma confiance et tout mon soutien dans les efforts que vous déployez pour le chemin de fer, je souhaite que, tous ensemble, nous puissions obtenir un accroissement des investissements. Je compte sur la deuxième lecture de la première partie du projet de loi de finances pour que le Gouvernement accepte une amélioration de la taxe due sur les titulaires d'ouvrages hydro-électriques – c'est l'article 22.

Le Gouvernement a proposé le doublement de cette taxe. Il faudrait que l'on aille un petit peu plus loin. La consommation d'électricité des TGV rapportera à EDF

une recette supplémentaire évaluée de 50 à 60 millions par an. Une ligne de TGV fonctionne pendant un siècle, voire un siècle et demi. Faisons donc le calcul, mais je pense que EDF peut participer à un investissement sur l'avenir en payant davantage.

Je vous demande également, monsieur le ministre, que les études préalables à la DUP du TGV Rhin-Rhône soient engagées avant la fin de l'année 1997 et non dans le courant de l'année 1998. Vous savez très bien que, si nous attendons l'année 1998, nous allons prendre beaucoup de retard. Enfin, je vous demande d'organiser un débat public préalable, de manière que les choix soient faits dans la clarté et dans la transparence.

Voilà ce que je souhaitais vous dire, au nom du groupe RCV, au sujet des investissements concernant les trains à grande vitesse, qui sont un moyen de transport essentiel auquel, je le sais, vous êtes très attaché. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des transports, qu'examine aujourd'hui la représentation nationale, est un budget à la fois hautement stratégique et résolument politique.

Stratégique, d'abord, car il a pour objet de définir le rôle essentiel qu'entend jouer la France dans l'Europe des transports du XXI^e siècle.

Résolument politique ensuite, car il fixe pour l'avenir les choix majeurs de la France en matière d'aménagement de son territoire et de valorisation des savoir-faire de ses régions.

Vous avez indiqué, monsieur le ministre des transports, dans votre conférence de presse inaugurale du 30 septembre, que vous n'aviez pas la prétention de répondre par ce budget à tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés et que celui-ci restait marqué par les choix et les orientations de vos prédécesseurs, qui ont eu, eux aussi, comme vous allez avoir à le faire, à arbitrer entre des contraintes, des contraires, voire des contradictions.

Votre budget en témoigne encore aujourd'hui, car s'il est un domaine où le politique doit d'urgence réoccuper le devant de la scène, c'est bien celui des transports et des choix en matière d'infrastructures.

Vous avez placé ce budget sous le signe du volontarisme. Toutefois les chiffres nous montrent que ce volontarisme se situe essentiellement pour le moment au niveau des intentions, ce dont nous ne vous faisons pas grief car les contraintes sont difficiles. Du reste, nous ne vous tenterons pas de procès sur les orientations majeures de votre budget, car l'opposition pourrait en accepter les principes, puisqu'ils étaient les siens hier.

Nous estimons, comme vous, qu'il faut continuer de développer l'intermodalité dans les transports de personnes et surtout, à l'avenir, dans le transport des marchandises. Je vous rappelle à ce propos que l'inscription de l'intermodalité comme priorité stratégique est à mettre à l'actif de vos prédécesseurs Bernard Bosson, Bernard Pons et Anne-Marie Idrac, qui ont osé braver les lobbies de tous bords pour affecter une part significative du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, créé par la loi Pasqua, au développement de l'intermodalité et du rééquilibrage entre la route, le rail, la voie d'eau et la voie maritime.

Nous pensons, comme vous, que le deuxième objectif de la politique des transports doit consister à affiner le maillage des grandes infrastructures en substituant, dès aujourd'hui et durablement, à la politique dispendieuse du tout autoroute et du tout TGV voyageurs, qui a prévalu jusqu'à présent, une politique du fret routier, ferroviaire et fluvial.

A une époque où nos capacités d'investissements publics se font rares et chères et où la maîtrise de la dépense publique est une donnée essentielle, nous adhérons à votre troisième objectif qui consiste à arbitrer entre les différents modes de transport, qui se caractérisent par des positions et des exigences financières antagonistes, et les habitudes culturelles de nos compatriotes et de leurs élus, qui réclament à cor et à cris des transports en commun plus rapides et plus sûrs, mais qui, en définitive, voyagent en voiture individuelle sur les autoroutes en se plaignant en permanence du nombre de camions qui y circulent.

Votre souci affirmé de réagir face à la poursuite du développement anarchique des réseaux routier et ferré « à deux vitesses », ne peut donc, monsieur le ministre, que recueillir notre soutien, d'autant que vos prédécesseurs avaient largement ouvert la voie. Encore faut-il que l'aménagement du territoire y trouve son compte et qu'on aboutisse à une desserte « fine et pertinente » de chacune de nos régions.

Je ne reviendrai pas sur les problèmes concernant différents modes de transport évoqués par Dominique Busseureau et par des orateurs précédents. Pour ma part, je me contenterai d'aborder le problème de l'intermodalité : il ne s'agit plus seulement d'en parler, il faut désormais réaliser un certain nombre de choses.

Depuis bientôt cinq ans, nous sommes de plus en plus nombreux dans cet hémicycle – et ce au-delà des clivages politiques – à penser que l'intermodalité et l'aménagement du territoire sont les deux moyens qui permettront d'impulser la nouvelle politique des transports que nous appelons de nos vœux.

Vos prédécesseurs, notamment Anne-Marie Idrac, ont réussi à imposer, en dépit d'oppositions farouches dans les deux camps, une véritable nouvelle culture dans ce budget si technique et sont parvenus progressivement à dégager une ligne spécifique au profit du transport combiné, notamment là où, précédemment, on se contentait bien souvent d'arbitrer entre les kilomètres de bitume, les tonnes de béton et les milliards de subventions de tous ordres – subventions avalées notamment par la SNCF avant qu'elle ne soit profondément réformée, réorientée et redynamisée par le gouvernement d'Alain Juppé.

Aussi, quand vous proclamez votre détermination en faveur d'un rééquilibrage modal, sommes-nous tentés de crier « bravo ! » Toutefois, nous vous faisons aussi remarquer que votre budget ne témoigne pas, dans ses répartitions financières – tout au moins pour l'instant –, de cette détermination.

Même si votre document budgétaire affirme « la forte priorité donnée aux transports terrestres pour 1998 » et traduit « la volonté du Gouvernement de soutenir l'investissement public par un développement rééquilibré des infrastructures », nous sommes contraints d'objecter qu'en fait de forte priorité, il s'agit d'une maigre progression des moyens de paiement de l'ordre de 1 % et des moyens d'engagement de l'ordre de 0,47 % – il y a même une diminution de plus de 4 % pour la route. En fait, vous bénéficiez cette année de l'augmentation du FITTVN – il

a été porté à 3,900 milliards – ainsi que de celle, plus réduite, du FARIF dont les crédits s'élèvent à 1,640 milliard.

Je constate également que, une fois de plus – je l'ai déjà dit sous les précédents gouvernements, je n'ai donc pas d'état d'âme à le répéter aujourd'hui –, on débudgétise du FITTVN une partie des crédits routiers alors que l'intérêt principal de ce fonds est justement de pouvoir dégager des crédits en faveur des voies fluviales, des voies ferroviaires et du transport combiné.

L'augmentation du FITTVN vous permet, ce dont nous nous réjouissons, de faire passer la part affectée à Voies navigables de France de 350 millions à 430 millions. Quant à la part affectée au transport ferroviaire, elle progresse d'un peu plus de 33 %.

Pour autant, cette augmentation des crédits destinés à Voies navigables couvrira à peine les charges d'entretien des canaux et des ouvrages qui leur sont confiés, tant notre retard est grand dans ce domaine, notamment par rapport aux pays du Nord.

De même ces 430 millions ne permettront pas de dégager les moyens permettant le financement du canal Seine-Nord, pour lequel vous venez de lancer la concertation à Amiens.

N'oublions pas que notre pays comporte des ports importants : Le Havre, Marseille, Dunkerque et bien d'autres. Il ne faut pas faire fi de la géographie : Le Havre est le premier grand port de niveau mondial de la Manche et de la mer du Nord. Si nous voulons que s'y arrêtent les grands armements et qu'y soient déchargés, les millions de containers qui « filent » aujourd'hui massivement vers Anvers et Rotterdam, il faut que ce grand port bénéficie d'une bonne desserte à la fois routière, ferroviaire et fluviale. Cela implique que l'on consacre à ce port une part des moyens affectés à l'aménagement du territoire et qu'on laisse de côté les luttes corporatives et syndicales qui ont paralysé nos grands ports pendant des années.

Puisque la majorité plurielle à laquelle vous appartenez, monsieur le ministre, a décidé d'annuler le creusement du canal Rhin-Rhône – je rappelle qu'il y a un an, à cette même tribune, je soulignais que ce canal était une erreur, et je n'ai donc aucun état d'âme à soutenir aujourd'hui la position du Gouvernement – et puisque vous vous trouvez confronté à un problème de financement des grandes infrastructures, puisque vous confirmez la nécessité de faire le TGV Méditerranée et le TGV Est, puisque vous affichez une volonté forte de développer le transport combiné, puisque vous nous dites qu'il va falloir repenser le financement des grandes infrastructures routières, pourquoi ne pas en profiter pour réorienter le financement prévu pour la liaison Rhin – Rhône vers d'autres aménagements ainsi que vers de nouveaux projets, et pour réduire les crédits affectés par le FITTVN à un certain nombre d'actions ?

J'en viens, monsieur le ministre, au problème du transport combiné. Vous permettez au président du conseil du transport combiné de dire quelques mots sur cette question, même si vous avez déjà pris connaissance de précisions utiles et intéressantes lors du débat auquel vous avez participé mardi soir à l'occasion de l'anniversaire de la société Novatrans.

Premièrement, pouvez-vous nous préciser le montant exact de la part qui sera réservée en 1998 au transport combiné dans le FITTVN, puisque les infrastructures ferroviaires et le transport combiné font l'objet d'une enve-

loppe globale ? Vous savez que nous avons arraché au gouvernement précédent 365 millions de francs l'année dernière. Ce montant sera-t-il reconduit ou pas ?

Deuxièmement, quelle sera la répartition entre investissement et fonctionnement ?

J'ai déjà expliqué ici à plusieurs reprises que, en matière de transport combiné, il était indispensable d'aider la SNCF à se doter de moyens de fonctionnement suffisants. En fait, deux solutions se présentent à nous. Soit nous pénalisons un peu plus le transport routier, et ce serait une erreur – on imagine la paralysie qui pourrait résulter d'une augmentation des péages d'autoroutes pour les transporteurs routiers. Soit, au contraire, nous essayons d'aider le mode ferroviaire, et c'est ce que nous avons préconisé en proposant qu'une subvention de deux à trois centimes par kilomètre soit accordée à la SNCF afin de compenser la concurrence déloyale qui existe entre les différents modes.

Il faut donc maintenir les moyens de fonctionnement, mais il faut aussi, monsieur le ministre, développer l'investissement. Vous avez dit, à l'occasion de l'anniversaire de la société Novatrans, qu'il fallait optimiser les plates-formes multimodales existantes, et vous avez eu raison. Toutefois, il faut également – et j'ai remis un rapport en ce sens – créer des plates-formes multimodales à la discussion de l'Europe du XXI^e siècle : ce sont les seules qui peuvent nous permettre de rester dans la course et d'être au niveau des Allemands et des Italiens. J'entends dire sur certains bancs que *small is beautiful*, mais il nous faut tout de même quatre ou cinq grandes plates-formes – assorties d'approches et de dessertes routières – pour concentrer les flux et pour éviter que les grands flux de transits internationaux ne passent que par l'Allemagne, l'Europe centrale ou d'autres régions. Il faut que nous puissions tirer une valeur ajoutée de ces flux, et, pour cela, il convient de créer un vrai pôle de transport et logistique en France, qui a vocation à être le pays de l'excellence en ce domaine. Nous avons donc besoin de précisions sur ce point, monsieur le ministre.

Je n'insisterai pas sur la SNCF, puisque Dominique Bussereau en a parlé. Je me bornerai simplement à souligner que ce sont les équipes qui gagnent qui ont le plus de supporters. Si nous voulons que la SNCF gagne, il faut qu'elle fasse ce que son président lui préconise de faire, c'est-à-dire qu'elle sache que les clients sont des usagers qui ont le choix et que si elle leur offre un mauvais choix, ils la fuiront. C'est tout l'enjeu du futur projet de la SNCF !

Je conclus par le transport routier.

Monsieur le ministre, vous étiez la semaine dernière à Lille au congrès de la FNTR, la fédération nationale des transporteurs routiers, et vous avez mesuré, comme moi, l'angoisse et l'anxiété des transports routiers. Vous savez que, dans quelques jours, toute une profession va encore à nouveau exprimer cette angoisse devant l'avenir. Vous savez aussi que, trois ans après l'instauration du contrat de progrès et quelques mois avant l'ouverture des frontières, ce mode de transport est à la croisée des chemins. Vous lui demandez de réaliser des avancées sociales, c'est bien – et, sur ce point, nous sommes d'accord avec vous – mais il faut savoir que le transport routier français a été le seul bon élève en Europe quand il a créé le contrat de progrès routier. Nous ne pouvons pas continuer à lui demander d'être le seul bon élève européen. Il faut donc harmoniser les différentes contraintes sociales, réglementaires et de temps de travail au niveau européen, ce qui implique une action forte du ministre des transports sur la scène européenne.

M. Jacques Fleury. Tout à fait !

M. Marc-Philippe Daubresse. Vos prédécesseurs ont essayé de le faire, et nous avons besoin de votre soutien dans ce domaine.

Vous savez aussi que le transport routier a besoin d'une garantie pérenne de baisse de ses charges sociales et de savoir de la manière la plus claire s'il y aura une augmentation du coût du diesel.

Selon moi, il ne faut pas augmenter le coût du diesel. Son augmentation aboutirait peut-être à la disparition à terme des camions français sur nos routes mais pas des camions hollandais, hongrois, espagnols ou portugais, ce qui, au demeurant, ne permettrait certainement pas de résoudre les problèmes de pollution de l'air. Il faut donc mettre en place un carburant professionnel et en profiter pour en tirer des marges de manœuvre suffisantes pour réaliser des avancées sociales en faveur des routiers qui en ont bien besoin.

Monsieur le ministre, nous sommes en phase avec vos intentions, ce qui n'exclut pas pour autant un certain scepticisme face à l'avenir. Mais, comme disait un philosophe, le scepticisme est l'élégance de l'anxiété. (*Sourires.*) Nous espérons donc que, dans le projet de budget pour 1999 que vous présenterez l'an prochain, nous aurons des raisons de ne pas être trop anxieux et de penser que le monde du transport, qui est au carrefour de toutes les opportunités et de toutes les menaces, pourra saisir certaines de ces opportunités.

Nous devons essayer les uns et les autres de dépasser nos clivages pour relever ce défi et faire face à l'avenir parce que nous devons en rendre compte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, je demande un quart d'heure de suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures cinquante-cinq, est reprise à douze heures quinze.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, la présentation du budget de l'équipement, des transports et du logement est un moment important pour le ministre, bien sûr, pour vous, je n'en doute pas, et pour l'ensemble de nos concitoyens qui ont, d'une manière ou d'une autre, affaire à lui.

Je voudrais tout d'abord remercier les rapporteurs pour la qualité de leur travail, de leur réflexion et de leurs propositions, y compris M. François d'Aubert, qui me permettra de lui répondre et de rétablir quelques vérités.

Je remercie également tous les orateurs des différents groupes pour leurs propositions et leurs propos, dans certains cas nuancés, sur ce projet de budget.

Vous le savez, se loger dignement, se déplacer, partir en vacances, circuler en sécurité sur la route, en mer, dans les airs, être au service des populations vingt-quatre

heures sur vingt-quatre, par tous les temps, comme le sont les agents de l'équipement, être chauffeur routier, agent de la SNCF, pilote d'Air France, technicien de la météo, c'est en quelque sorte avoir quelque chose de commun avec le ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Je veux vous assurer que j'ai conscience de l'ampleur de la tâche, car si les Français ont exprimé clairement, par leur vote, leur volonté de changement des orientations et des décisions du Gouvernement, je sais que ce ministère, qui concerne leur vie quotidienne, est un de ceux qui leur doit des réponses concrètes.

Naturellement – ils le savent et vous le savez aussi – on ne change pas tout en un jour, ni en quelques mois. Mais, je le dis tout net, si j'ai quelque fierté à présenter ce budget devant vous, et donc devant la nation, que vous représentez, mesdames, messieurs les députés, c'est que je pense sincèrement qu'il dégage les premiers moyens budgétaires d'une autre orientation que celle qui a prévalu les années précédentes.

Il est en quelque sorte une étape dans l'immense chantier qui consiste à mettre l'économie au service de l'être humain, à sortir des règles et des normes issues de la pensée unique et de l'ultralibéralisme, qui conduisent à l'aggravation du chômage, à la perte du sens de la politique, à la disqualification, parfois, de la démocratie, quand ce n'est pas à un sentiment de mépris.

Bien entendu, on ne sort pas d'un moule qui a façonné les comportements des décideurs depuis si longtemps sans la compréhension et l'effort de tous. Même si j'ai depuis peu de temps la charge de ce ministère, je peux vous dire combien sont utiles la compétence et l'opiniâtreté des élus que vous êtes pour défendre tel ou tel dossier, faire avancer telle ou telle question.

Je sais que chacune et chacun d'entre vous travaille déjà, en dépassant l'horizon 1998, à ce que devrait être le XII^e Plan. Je peux vous assurer que je serai votre partenaire durant cette année 1998, où nous devons faire face à tant d'urgences, pour prendre le temps nécessaire à l'élaboration commune des nouvelles orientations, des nouveaux aménagements, des nouvelles idées que nous devons mettre en chantier pour l'avenir.

Qu'il s'agisse du logement, et singulièrement du logement social, de la revalorisation des transports collectifs, du rééquilibrage des différents modes de transport, ne serait-ce que pour éviter l'asphyxie prévisible de la route, qu'il s'agisse de renouer avec la défense du pavillon français, sur la mer et dans les airs, qu'il s'agisse enfin de saisir la chance de développer les entreprises publiques et le service public dans des conditions nouvelles qui obligent à penser leur mutation plutôt que leur destruction, soyez sûrs qu'il y a du côté du Gouvernement, de la majorité nouvelle qui le constitue, une volonté de sortir des sillons négatifs creusés par les politiques de la droite, campée souvent sur des *a priori* idéologiques...

M. Dominique Bussereau. Vous ne pensez pas ce que vous dites !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... quand, au contraire, tout appelle à la créativité et à l'inventivité.

C'est l'effet non d'un dogmatisme idéologique, mais du constat que les recettes précédentes ont conduit au résultat que nous connaissons.

Ainsi, monsieur d'Aubert, au nom du seul critère de la rentabilité financière, on a cassé l'emploi, désespéré des générations de jeunes gens qui deviennent des adultes sans perspective, affaibli la France jusqu'à mettre en péril ses valeurs de solidarité qui font la solidité des nations.

Le budget que je vous présente, s'il reste encore marqué par des choix antérieurs, comme l'a souligné à juste titre M. Gilbert Biessy, comporte néanmoins – et je le remercie de l'avoir également noté – les premières inflexions qui concrétisent les priorités que je souhaite faire avancer au cours de cette législature.

L'ensemble des crédits dont je dispose dans le projet de loi de finances pour 1998 s'élèvent à un peu plus de 146 milliards de francs, si l'on tient compte du budget annexe de l'aviation civile et des comptes spéciaux du Trésor.

Ces crédits augmentent de 4,2 % par rapport à 1997, soit trois fois plus que le budget civil de l'Etat. Cette augmentation est un signe. C'est l'affirmation d'une priorité du Gouvernement : à côté des investissements des collectivités locales, les investissements publics réalisés dans le logement et les transports sont en effet décisifs pour la croissance et l'emploi.

Les programmes d'investissement des entreprises ou établissements publics sous sa tutelle – SNCF, RATP, autoroutes, RFF, Aéroports de Paris, VNF – s'élèvent à cinquante-cinq milliards de francs.

Je donnerai un autre chiffre pour illustrer l'effet économique de ces investissements : la valeur ajoutée directe des branches génie civil, bâtiment et transports dépasse 600 milliards de francs, ce qui représente près de 8 % du PIB.

Ce poids économique, qui est considérable, comme l'a souligné M. Inchauspé, se diffuse sur tout le territoire avec un contenu en emplois important et un impact positif sur la balance des paiements. Il en résulte un fort effet d'entraînement sur de nombreux secteurs, tels que la maîtrise d'œuvre, les matériaux et équipements de construction, les matériels de chantier et de transport, l'immobilier, l'environnement, les services.

Au total, près de 15 % de la richesse nationale sont concernés, directement ou indirectement, par l'action du ministère de l'équipement, soit environ 4,2 millions d'emplois. A elles seules, les entreprises publiques de transport représentent environ 300 000 emplois.

Le souci de préserver l'investissement public restera toujours au cœur de mes décisions, y compris quand les réformes apparaîtront nécessaires.

Ce fil conducteur est d'autant plus important que la situation économique, dans mon secteur de compétence, est loin d'être bonne.

En effet, le secteur du bâtiment et des travaux publics, plus particulièrement le bâtiment, a beaucoup souffert de la baisse d'activité des dernières années.

De même, le secteur des transports est confronté, en dépit du maintien de l'activité liée à l'augmentation des flux de déplacements, à d'importantes difficultés pour accroître convenablement l'offre de transport.

Dans ces secteurs d'activité, un véritable aménagement du territoire, qui préserve et reconnaisse dans le même mouvement le fait urbain, reste à construire. Je compte beaucoup sur ma collègue Dominique Voynet et, naturellement, aussi sur vous tous, pour que nous menions la réflexion et la concertation, afin d'avancer ensemble. Les difficultés qui se posent dans mon champ de responsabilité sont multiples. Elles tiennent à l'éloignement des

lieux de travail et des lieux d'habitation ; aux politiques d'urbanisme et à la spéculation foncière, qui ont chassé une partie de la population des centres-villes vers les périphéries ; à l'insuffisance des transports collectifs, en fréquence comme en qualité, laquelle a entraîné un recul du nombre de voyageurs transportés par les entreprises de transports publics, en aggravant encore les difficultés financières ; au développement, unilatéral, des réseaux à grande vitesse, et des autoroutes, qui prive de crédits le réseau ferré classique et les routes nationales.

Par ailleurs, et ce n'est pas un mince problème que de devoir le constater, on a privilégié depuis plusieurs décennies le développement des modes de transport les plus polluants, au point qu'aujourd'hui les transports sont devenus dans nos pays la première cause de la pollution atmosphérique.

Il convient d'affronter tous ces problèmes, qui constituent de véritables enjeux de société, avec rigueur, même si l'on sait qu'on ne peut pas tout faire tout de suite.

Les problèmes de financement des infrastructures et des services de transports collectifs se posent de manière pressante. Les enjeux en termes de réflexion, de responsabilité du Gouvernement, et en termes d'arbitrage, donc de décision politique, sont considérables si l'on veut apporter à toutes les populations, notamment dans les zones urbanisées, les services de transport qu'elles attendent.

En disant tout cela, je pense que rien de ce que je viens d'évoquer n'est inéluctable. Pour moi, l'objectif est bien de travailler concrètement, au sein du Gouvernement, à enclencher d'autres évolutions et à créer d'autres perspectives.

Je dirai enfin que la recherche de l'amélioration permanente de la qualité de la vie doit constituer l'autre fil conducteur, l'autre élément essentiel à la prise de décision.

L'exercice auquel je dois maintenant me livrer – la présentation du budget – intègre la grande diversité des secteurs dont j'ai la charge : le logement et l'urbanisme, l'équipement, les transports sur terre, sur mer et dans les airs, sans oublier le tourisme.

Je présenterai très succinctement les budgets du logement et du tourisme dans la mesure où, dans quelques jours, les secrétaires d'Etat chargés de ces questions, M. Louis Besson et Mme Michèle Demessine, vous en entretiendront eux-mêmes.

Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement, vous présentera, d'une façon approfondie, le contenu du budget du logement le 6 novembre. Mais je souhaite vous en exposer d'ores et déjà les principaux éléments.

Un programme ambitieux de constructions neuves est mis en place et financé, tant dans le secteur social que dans celui de l'accession à la propriété.

Au sein d'un programme global de 80 000 logements sociaux, une attention particulière sera portée à un programme de 10 000 logements, bénéficiant d'une aide à la pierre de 20 %. Il s'agit d'une revendication partout exprimée, face à des loyers de sortie qui ne cessaient d'augmenter.

Ce programme permettra de loger des familles modestes et contribuera aussi à une véritable action de démolition-reconstruction dans des quartiers qui souffrent aujourd'hui, sans que cela conduise à supprimer des logements qui bénéficient de loyers abordables. Il s'agit d'une véritable innovation, qui répond aux soucis des locataires, comme à ceux qui attendent un logement social.

C'est à ces moyens que j'ai donné, en accord avec le Premier ministre, la priorité absolue pour 1998. C'est là où le changement de cap est le plus net.

Le pouvoir d'achat des locataires modestes et défavorisés sera amélioré en 1998 par l'actualisation des aides personnelles au logement. Cette actualisation interviendra au 1^{er} juillet 1998 et s'ajoutera à celles de juillet 1997. Ainsi, les crédits budgétaires affectés aux aides personnelles, qui concernent 6 150 000 foyers, passeront de 29,7 milliards à 33,2 milliards de francs, soit une augmentation de 11,5 % par rapport aux années précédentes.

La qualité de la vie des habitants des logements sociaux est au cœur de mes préoccupations. L'amélioration passe, d'une part, par un programme de réhabilitation reposant sur 120 000 PALULOS et, d'autre part, par la baisse du taux de TVA de 20,6 % à 5,5 % sur les travaux non subventionnés de réhabilitation et d'amélioration. Cette diminution permettra de réaliser davantage de travaux de transformation et d'aménagement, de procéder à de grosses réparations et, en définitive, d'offrir à un grand nombre de familles un environnement de meilleure qualité.

Cette baisse de TVA représente pour les bailleurs locatifs sociaux, HLM et SEM, une aide pour les travaux financés sur leurs fonds propres de 1,3 milliard de francs en régime de croisière. Mais, contrairement à ce qu'avait décidé le précédent gouvernement, cette mesure fiscale ne sera pas accompagnée d'une suppression de crédits. C'est pourquoi la politique que nous mènerons en 1998 permettra de faire passer le taux moyen de subventionnement de 20 % à 25 % en 1998, par addition, d'une part, de 10 % en moyens de subvention et, d'autre part, de 15 % de baisse du taux de TVA. Ces crédits maintenus autoriseront une vraie modulation autour du taux moyen, ce qui permettra de mieux aider les organismes qui en ont le plus besoin.

Les mesures que je viens d'exposer en faveur du logement et du logement social ne prennent toute leur signification qu'intégrées à une véritable politique d'aménagement urbain. La politique du logement ne s'arrête pas, en effet, à la porte du logement.

Cette synergie naturelle entre logement social et aménagement urbain m'a d'ailleurs conduit, en accord avec Louis Besson, à organiser le rapprochement fonctionnel des deux directions d'administration centrale chargées de ces dossiers, la direction de la construction et la direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme.

Les moyens budgétaires de l'urbanisme seront préservés en 1998. Ils incluent, à côté des moyens inscrits au budget de l'Etat, ceux prévus sur le FARIF, le fonds d'aménagement de la région Ile-de-France. Ces crédits permettront notamment de poursuivre l'examen des six directives territoriales d'aménagement et de mettre en œuvre des contrats de développement urbain sur les sites stratégiques inscrits au schéma directeur de la région Ile-de-France.

Enfin, la capacité d'étude et d'évaluation des collectivités locales dans le domaine de l'urbanisme sera soutenue grâce à une augmentation de 6 % des crédits alloués aux agences d'urbanisme.

J'en viens au budget des transports.

Le budget de 1998 traduit la volonté du Gouvernement de construire enfin une politique des transports et de donner la priorité, autrement que par des déclarations d'intention, aux transports collectifs et à l'intermodalité.

En plus des crédits budgétaires qui sont maintenus, le budget bénéficie de l'accroissement très important – 26 % – des crédits du FITTVN, le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables. Ces crédits passent en effet de 3,1 milliards à 3,9 milliards, à la suite du doublement de la taxe sur la production hydroélectrique, que vous avez adopté dans la première partie du projet de loi de finances.

M. Idiart et M. Filleul se sont interrogés sur le FITTVN, en soulignant son caractère de « débudgetisation ». Je ne partage pas complètement cette appréciation. Même si le FITTVN ne permet pas, à l'évidence, de régler tous les problèmes de financement des infrastructures de transport, il s'agit d'un mode de financement qui assure pleinement sa fonction intermodale et d'aménagement du territoire.

Nous sommes arrivés à un moment décisif, à un carrefour, comme disait M. Hascoët tout à l'heure. Le Gouvernement a fait le choix du développement du transport collectif, et notamment du transport ferroviaire. Il s'agit là non pas d'un choix dogmatique, mais d'un choix de société, que ce soit en matière de voyageurs ou de fret, en matière de desserte du territoire, de desserte régionale, de desserte périurbaine ou de banlieue.

Il y a là un tournant important à opérer pour sortir d'une période marquée trop longtemps par le déclin, les fermetures de lignes ou les suppressions d'emplois, que le seul développement par le TGV ne pouvait masquer.

L'opinion publique, vous le sentez comme moi, est prête à évoluer sur la question et les acteurs du transport aussi me semble-t-il, pour aller vers une vraie complémentarité qu'incarnent le ferroutage et le transport combiné, comme l'a rappelé M. Filleul, et vers un meilleur équilibre face à la croissance des échanges, toujours absorbée ces dernières années par le routier.

Un effort important a été fait et sera poursuivi en matière ferroviaire.

Depuis mon arrivée au Gouvernement, je me suis exprimé sur le choix qu'avec ce gouvernement je faisais sur la réforme de la réforme.

J'ai aussi pris de premières décisions. Je pense notamment aux 20 milliards de désendettement supplémentaires de la SNCF. Ce désendettement crée les conditions d'un rétablissement durable de la situation financière du secteur ferroviaire. Il permet d'augmenter les effectifs de 1 000 emplois statutaires supplémentaires en 1997, auxquels s'ajouteront 1 000 emplois-jeunes. Ainsi, pour 1997, les emplois à la SNCF ont été quasiment stabilisés, ce qui correspond à une rupture par rapport aux années passées, où il y avait eu un dégraissage de dizaines de dizaines de milliers d'emplois.

Cela aussi, c'est le respect de la parole donnée et le signe d'une inflexion qui oriente différemment les conditions du débat social à la SNCF.

J'ajoute qu'en décidant de doter Réseau ferré de France de 10 milliards en 1998, après les 8 milliards de 1997, on confirme une augmentation des dépenses publiques consacrées au système ferroviaire.

Enfin, le budget des transports augmente de 33 % les crédits du FITTVN consacrés aux investissements ferroviaires.

Au total, les concours publics au secteur ferroviaire progresseront en 1998 de presque 2,5 milliards, auxquels s'ajoutent les 1,2 ou 1,3 milliard de désendettement de la SNCF chaque année, soit une augmentation totale de

près de 8 % en termes de moyens dégagés. C'est à cette aune que je vous demande d'apprécier les engagements du Gouvernement.

Certes, ce que je vous présente là, ce sont les chiffres pour 1998. Il faut certainement mieux éclairer l'avenir de l'ensemble du système. J'y suis sensible et le travail est engagé pour permettre notamment le maintien de l'investissement dans le secteur ferroviaire.

Grâce aux crédits supplémentaires dégagés sur le FITTVN, les travaux et les études sur le réseau à grande vitesse seront poursuivis. Le TGV Méditerranée, annoncé et commencé par le précédent gouvernement, sans qu'un financement ait été dégagé, sera enfin financé.

Très prochainement, j'annoncerai les décisions du Gouvernement sur la réalisation et les études des programmes de liaison à grande vitesse.

Monsieur Bussereau, vous avez à juste titre souligné la qualité du rapport Rouvillois. Mais j'ai pu constater à mon arrivée au ministère qu'aucune conséquence de ce rapport n'avait été tirée ! J'ai quant à moi saisi du sujet les deux présidents de la SNCF et de RFF.

Parallèlement, je tiens à ce que des crédits importants soient réaffectés à la modernisation et au développement du réseau classique. Il n'est pas juste que les crédits disponibles soient entièrement consacrés aux lignes à grande vitesse et que des travaux indispensables d'amélioration soient sans cesse repoussés.

S'agissant des transports collectifs, il convient d'offrir aux usagers une véritable alternative à l'automobile, en milieu urbain et périurbain.

Monsieur Bussereau, vous vous êtes inquiété des embauches décidées à la SNCF et à la RATP. Permettez-moi de vous dire qu'à force d'opposer investissements et qualité de services, eu égard notamment à la présence humaine, on observe une baisse de la fréquentation en milieu urbain et périurbain. Ces dernières années en ont apporté la triste preuve.

M. Eric Doligé. Il y a peut-être d'autres raisons !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il y a d'autres raisons, qu'il faut intégrer.

Avec 646 millions de moyens d'engagement, l'aide aux transports collectifs de province bénéficie d'une dotation en hausse de plus de 10 % par rapport à 1997. Ces crédits permettront notamment de soutenir la réalisation d'opérations engagées ou techniquement prêtes dans les grandes villes, qu'il s'agisse de lignes de tramways ou de sites propres.

Certains me diront que c'est insuffisant et qu'il faut faire plus. Je les comprends. Mais reconnaissez avec moi que c'est un premier pas.

En Ile-de-France, l'aide budgétaire de l'Etat atteindra près de 300 millions auxquels s'ajoutent les 310 millions inscrits au FARIF.

La contribution de l'Etat au fonctionnement des transports de la région parisienne est fixée à 5 570 millions.

J'en viens maintenant au secteur routier et autoroutier.

Chacun ici connaît la situation : des routes nationales, pas toujours bien entretenues, qui nécessitent des travaux d'aménagement et de sécurité trop souvent, ou trop longtemps, repoussés ; des autoroutes concédées, remarquablement bien aménagées, mais qui se développent dans des secteurs où le trafic est parfois trop faible pour que les péages permettent de faire face aux investissements ; surtout, l'entretien et la réhabilitation du patrimoine sont négligés faute de crédits suffisants.

Face à cette situation, j'ai décidé de commencer à inverser la tendance.

Comme l'a souligné M. Biessy, l'ensemble des crédits de réhabilitation et d'entretien du réseau national, concernant par exemple le renforcement des chaussées et les ouvrages d'art, s'élèvera à 3,3 milliards, soit une augmentation de 4,2 % par rapport à 1997.

Pour le développement du réseau et l'exécution des contrats de plan, l'évolution des crédits n'est pas aussi significative.

L'effort a porté sur le rattrapage des moyens de paiement : 6,3 milliards, soit une augmentation de 1,9 % par rapport à 1997. Cette évolution permettra de poursuivre les opérations engagées sans que l'on puisse toutefois rattraper le retard pris dans l'exécution des contrats de plan.

L'Etat s'est engagé en 1994, lors de la signature des contrats de plan Etat-région, sur un programme d'investissement routier très important, puisqu'il porte sur 26,8 milliards sur cinq ans.

Faute de pouvoir tenir ses engagements, le Gouvernement précédent a décidé d'allonger la durée des contrats de plan d'une année pour la porter à six ans. Or j'ai constaté, en prenant mes fonctions, un retard très important. Au rythme actuel, les contrats de plan mettront près de huit ans à s'exécuter. Voilà la situation ! Tel est l'héritage, monsieur d'Aubert !

Face à cette situation, le Gouvernement a décidé de mettre à l'étude une réforme du financement des routes et autoroutes, permettant de mieux utiliser les moyens financiers globalement disponibles.

Il est évident que le système autoroutier français a été un moyen fantastique de rattraper le retard qu'avait la France dans ce domaine. Mais maintenant, la poursuite de cette logique ainsi que le système lui-même risquent d'entraîner de graves inconvénients.

Il faut rompre avec cette fuite en avant qui consiste à allonger la durée des concessions autoroutières pour permettre à celles-ci de prendre en charge un nombre croissant d'autoroutes que le seul produit des péages ne parviendra pas à financer. Entre parenthèses, au point de vue de la logique économique, on voit où cela peut conduire ! Si nous n'y prenons garde, cette voie nous assure en effet un endettement global des sociétés concessionnaires de l'ordre de 200 milliards de francs – rappelez-vous ce que cela représente pour la SNCF ! d'ici à sept ou huit ans. Il convient donc de faire face à cette situation en veillant toutefois à ne pas compromettre l'effet positif de ces investissements sur la croissance.

M. François Loncle. Et les projets en cours !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avec mes collègues de l'économie, des finances et de l'industrie et du budget, et j'ai demandé aux directeurs des routes, du Trésor et du budget une expertise pour rechercher les adaptations et améliorations éventuelles des mécanismes de financement.

Un premier rapport d'étape nous a été remis. Il fait apparaître un cloisonnement excessif, notamment entre les réseaux concédés et non concédés, introduisant une dérive vers une logique du « tout autoroute concédée », ainsi que des besoins de financement non satisfaits pour l'entretien et l'exploitation du réseau non concédé et la nécessité de remise à niveau du patrimoine routier, notamment en Ile-de-France. Ce rapport souligne les risques de développement d'un réseau routier à deux vitesses sur l'ensemble du territoire.

La réflexion se poursuit. Le problème est complexe et doit tenir compte, au-delà des questions de financement, de difficultés juridiques et comptables dont la solution avait été constamment repoussée. Ce dossier est pour moi un dossier majeur. Je souhaite qu'il puisse déboucher rapidement et prendre place dans un projet de loi, auquel, bien entendu, vous serez totalement associés.

Les difficultés de financement ne caractérisent pas seulement le secteur routier. Nous avons aujourd'hui à faire face à un problème beaucoup plus vaste : celui du financement et de l'affectation de ressources suffisantes pour l'ensemble de la sphère transport. Que ce soit pour le réseau ferré, classique ou à grande vitesse, ou pour les réseaux de transports urbains, il y a un déficit des financements disponibles. Il est de ma responsabilité de soulever cette question. M. Carraz l'a évoquée également. Un débat doit avoir lieu sur cette priorité pour que des solutions soient recherchées et des décisions prises. J'ai bien entendu, monsieur le député Biessy, ce que vous avez dit sur l'affectation de certaines ressources au développement des transports collectifs. Vous évoquez, en particulier, un prélèvement sur la TIPP. D'autres solutions sont aussi évoquées. C'est un chantier que je me dois d'ouvrir et de mener à son terme.

Dans le domaine des transports enfin, la question de la sécurité est au premier rang de mes préoccupations, à la fois comme objectif majeur du service public et comme facteur de progrès social, notamment dans le transport routier. En particulier en matière de sécurité routière, les moyens budgétaires – 440 millions de francs – retrouvent en 1998 une progression qu'ils n'avaient pas connue depuis 1993. Je reviendrai sur ces problèmes de sécurité à l'occasion de la présentation des budgets des transports aériens et maritimes.

Il me reste à dire quelques mots des voies navigables, qui bénéficient de l'augmentation des crédits du FITTVN. La part consacrée aux voies navigables augmentera de 23 % pour atteindre 430 millions de francs. Je réponds ainsi à la demande de M. Hascoët d'améliorer de façon significative le niveau d'investissements sur les voies navigables. Les moyens supplémentaires ainsi dégagés vont permettre à l'établissement public, Voies navigables de France, de lancer un important programme de remise à niveau du réseau existant. En effet, comme vous l'avez souligné, il y a là encore beaucoup de travail à faire et d'entretien à assurer. Le redéploiement des financements prévus pour le canal Rhin-Rhône permettra d'accélérer les études préalables à la réalisation d'autres équipements, plus efficaces économiquement, socialement et en termes d'aménagement du territoire, comme le canal Seine-Nord et la liaison Seine-Est.

Je ne veux pas terminer cette présentation du budget des transports sans évoquer les moyens dont dispose le ministère pour remplir sa mission, moyens en personnel et moyens intellectuels, dans le domaine de la recherche notamment.

S'agissant de personnels de l'équipement, mes premières visites sur le terrain m'ont montré la richesse des métiers exercés et la dimension profondément humaine de ce ministère. J'ai ainsi mesuré les grandes valeurs de nos agents de l'équipement : le sens et le goût du service public, l'attachement à la présence sur le territoire, la volonté d'être des partenaires des collectivités locales. J'ai pris conscience en même temps de la limite de certaines évolutions face aux restrictions budgétaires et aux choix des gouvernements précédents : ici, une chasse-neige qui ne déneige plus faute de conducteur ; là, un bâtiment de

sécurité en mer immobilisé à quai faute de gazole pour partir assurer ses missions. A cet égard, la question qui m'a été posée ne peut me laisser indifférent.

En arrivant au poste de ministre de l'équipement, j'ai trouvé une situation et des évolutions déjà engagées : un contrat triennal, avec la direction du budget, programmant la réduction des effectifs à hauteur de 1 000 emplois en 1998. En contrepartie de cette réduction étaient prévues des mesures catégorielles et l'engagement d'exonérer le budget de l'équipement de tout gel ou annulation de crédit en cours d'année. Voilà la situation de départ.

J'ai maintenu et amélioré les mesures catégorielles. Ainsi, à l'équipement, le premier niveau de la catégorie C sera définitivement supprimé par la promotion en 1999 ; 1 250 postes seront ouverts au concours de fin 1997 pour permettre l'accès des agents au grade supérieur. J'ai aussi enclenché une démarche consistant à rechercher des créations d'emplois et des recrutements sur des secteurs stratégiques pour l'avenir des missions du ministère tels que la recherche, l'urbanisme ou encore le contrôle en matière de sécurité et de réglementation sociale des transports. Ainsi ai-je obtenu soixante-douze recrutements sur des emplois spécifiques. Si on ajoute les créations et les recrutements à la direction générale de l'aviation civile et dans le secteur maritime, c'est plus de 2 000 recrutements nouveaux qu'il faut porter au crédit du gouvernement actuel. Par ailleurs, je rappellerai que 120 postes ont été dégagés pour permettre la résorption des emplois précaires. Ces quelques éléments montrent, là encore, un début d'inflexion significative, qu'il faudra accentuer dans le cadre du budget pour 1999.

C'est dans cette perspective que j'ai décidé la tenue d'une conférence nationale des personnels de l'équipement sur l'exploitation et la sécurité. Cette instance pourra ainsi réfléchir sur l'évolution des missions de service public du ministère et le contenu en emplois de ces missions. Ses conclusions me permettront d'enclencher une dynamique de rupture par rapport aux politiques suivies ces dernières années en matière de personnel.

S'agissant enfin de la recherche et de la technologie, la progression des crédits dont dispose mon département ministériel au titre du budget civil de recherche et de développement – BCRD – traduit l'importance que j'accorde à la recherche. En 1998, le BCRD-Equipement bénéficiera de 622 millions de francs en moyens d'engagement, hors météosat, soit une augmentation de 2,9 % par rapport à 1997. Cette progression réelle est supérieure à la progression de l'ensemble du BCRD.

Les orientations données à la recherche-développement du ministère s'inscrivent dans les grandes priorités du Gouvernement : développement des nouvelles technologies de l'information, santé et sécurité, développement durable. C'est ainsi que les crédits prévus pour 1998 favoriseront l'implication croissante du centre scientifique et technique du bâtiment dans la santé publique. Ils vont notamment permettre de démarrer la construction, à Marne-la-Vallée, d'un nouveau laboratoire de recherche et d'expérimentation, l'ARIA. Des spécialistes des sciences du bâtiment et des sciences du vivant y travailleront ensemble sur la qualité de l'air intérieur des bâtiments, notamment la pollution de l'air par des fibres – je pense à l'amiante.

Cette inflexion de l'effort de recherche du ministère se retrouve dans le cadre des programmes de recherche incitative auxquels participe le ministère : le plan construction et architecture, le plan génie civil, ainsi que le programme de recherche et d'innovation dans les transports

terrestres – PREDIT –, qui mobilise les équipes de recherche de l'ensemble des acteurs des transports terrestres, publics ou privés, autour de quelques priorités bien définies comme le développement des transports collectifs accessibles à tous, confortables et fiables, et la mise rapide sur le marché de nouveaux véhicules plus propres, moins bruyants et plus économes en énergie.

Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – CERTU – a désormais les moyens d'intervenir sur les thématiques novatrices : c'est le cas pour les plans de déplacement urbains, rendus obligatoires dans le cadre de la loi sur l'air.

Enfin, les concours de l'Etat à Météo France pour 1998 sont stabilisés à 1,16 milliard de francs, conformément au contrat d'objectifs. Ces concours, ainsi que les recettes propres de Météo France, permettront à l'établissement de développer sa puissance de calcul sur le climat, de poursuivre le renouvellement de l'informatique des services déconcentrés, la construction des centres-stations météo et le développement du futur satellite météorologique en orbite polaire qui viendra compléter le dispositif d'observation dès lors que ce programme sera effectivement confirmé.

Après les secteurs transports et équipement proprement dits, je souhaite vous présenter maintenant deux aspects de mon champ de compétences qui participent pleinement à la politique des transports, avec le souci d'améliorer l'aménagement et la desserte du territoire tout autant que la qualité de la vie de nos concitoyens. Il s'agit du transport maritime et du transport aérien.

J'ai la responsabilité de conduire les politiques du Gouvernement dans le domaine maritime, au-delà du seul transport maritime, à côté de mon collègue Louis Le Penec, responsable de la pêche. Ministre de la mer, je dispose d'une administration à la fois profondément ancrée dans l'histoire maritime de notre pays et en pleine transformation. M. Delebarre et M. Lengagne en ont parlé. La modération de cette administration a pour objectifs une meilleure adaptation aux demandes de ses usagers, les marins et leurs familles, ainsi que la recherche d'un niveau de sécurité plus exigeant.

Une réforme de l'organisation des services déconcentrés des affaires maritimes est entrée en application le 1^{er} septembre 1997. Elle a pour objectif principal d'offrir un meilleur service de proximité à l'utilisateur. Ce processus de simplification et de modernisation des structures administratives se double d'un mouvement de réforme statutaire pour l'ensemble des personnels de l'administration de la mer, ce qui facilitera leur déroulement de carrière. Une réforme de la formation initiale et continue pour les agents des affaires maritimes accompagnera ces évolutions.

Pour assurer une meilleure surveillance de nos côtes, la mise en place des unités littorales des affaires maritimes – ULAM – sera poursuivie, l'objectif étant de couvrir la totalité du littoral en l'an 2000.

Monsieur Lengagne, j'ai bien noté votre inquiétude sur la réforme du statut de l'ENIM, initiée par mon prédécesseur. Sachez que j'ai entrepris une concertation avec les partenaires sociaux. La décision que je prendrai dans les prochaines semaines en tiendra compte.

Le domaine de la mer illustre pleinement les priorités qui sont les miennes : l'emploi et la formation des hommes, la sécurité, la préservation du patrimoine.

En premier lieu, j'ai le souci que le secteur maritime apporte sa contribution au développement de l'emploi et à l'amélioration des qualifications. L'élaboration du dispositif social du projet de loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines présentée au nom du Gouvernement par le ministère de l'agriculture et de la pêche s'inscrit dans la politique de l'emploi du Gouvernement. Ce projet de loi a pour objectif de rendre plus attractif l'emploi maritime en supprimant toute discrimination par rapport au droit commun du travail dans les domaines de la protection des jeunes marins, de l'apprentissage, de la protection du contrat d'engagement maritime et de la prévention des risques professionnels. La mise en place progressive d'une inspection du travail maritime sur le littoral accompagnera cette politique.

Par ailleurs, la recherche de gisements d'emplois ou de métiers nouveaux sur le littoral, directement adossés à l'activité économique ou à l'enseignement maritime montre également l'engagement de l'administration des affaires maritimes dans la mise en œuvre du plan emplois-jeunes. Il s'agit également de favoriser l'emploi des marins aux niveaux national et international grâce à un réseau plus performant d'enseignement maritime, constitué par les écoles nationales de la marine marchande et les écoles maritimes et aquacoles.

L'éducation maritime a pour finalité de former des marins professionnels, officiers et équipages sur des fondements anciens mais pourtant d'actualité : l'alternance de la formation en école et l'expérience à bord. Un processus de modification des cursus de formation a été engagé dans les écoles nationales de la marine marchande. Dès 1998, les navigants français seront à même, par des brevets reconnus au niveau international, de renforcer la présence française dans le cadre du développement de la flotte marchande mondiale.

Pour les écoles maritimes et aquacoles, une réflexion est engagée afin de mettre en place un véritable service public de l'éducation maritime. Le réseau de l'éducation maritime, progressivement unifié, accroîtra son efficacité et permettra de mieux répondre aux évolutions de l'emploi et à la promotion professionnelle des gens de mer.

En second lieu, je considère que la sécurité maritime, qui a trop longtemps été négligée, les investissements ayant fait cruellement défaut, doit être renforcée. Le contrôle des navires étrangers dans nos ports doit s'intensifier. L'échouage, en définitive fréquent, sur nos côtes de bateaux sous pavillon de complaisance montre l'importance de cette mission.

La surveillance du trafic maritime à l'approche de nos côtes doit être renforcée. Ces actions de surveillance, ajoutées aux opérations de sauvetage dans nos zones de responsabilité, nécessitent une augmentation des effectifs des services correspondants qui, paradoxalement, avaient diminué aux cours des dernières années. La création, en 1998, de dix-neuf emplois pour les CROSS – centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage – et les centres de sécurité des navires marque le début du redressement indispensable pour assurer correctement ces missions de l'Etat. Un appel d'offres pour l'achat de sept vedettes côtières sera conclu en 1998. La suppression du service national offre l'occasion de professionnaliser l'emploi dans les CROSS par la transformation des emplois d'appelés en engagés d'ici à 2002. Une première tranche de transformation sera lancée dès 1998.

La signalisation maritime et la disponibilité des aides à la navigation ont fait l'objet d'une étude approfondie pour définir les actions les plus urgentes. Les navires

chargés du balisage, âgés de plus de cinquante ans, seront remplacés progressivement. Les dotations d'engagements au titre de la flotte des phares et balises, qui progressent de 17 millions de francs en 1998, le permettront. Enfin, un travail actif auprès de l'organisation maritime internationale et au niveau de l'Union européenne est mené pour renforcer les règles relatives à la sécurité maritime, qu'il s'agisse de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la prévention ou de la promotion.

J'en viens maintenant à un autre volet important de la politique du Gouvernement en matière maritime : celui des transports maritimes proprement dits avec les ports et la flotte de commerce. Notre pays a une vocation forte dans ce domaine – MM. Liberti, Lengagne et Delebarre en ont parlé – de par son histoire, sa situation géographique, l'importance de son littoral et le volume de ses échanges extérieurs qui s'effectuent par la mer – 60 %. Or, on constate depuis de nombreuses années un déclin réel de la flotte sous pavillon français et de l'emploi maritime. Seulement 210 navires constituent aujourd'hui notre flotte. Ce déclin s'accompagne d'une perte de trafic de nos ports par rapport à leurs concurrents européens. Il est donc indispensable de réagir avec vigueur pour que la France retrouve sa place dans ce domaine. C'est là un véritable défi que nous devons relever par la mobilisation de l'ensemble des partenaires économiques et sociaux aux côtés de l'Etat et des collectivités locales.

Le maintien d'une flotte sous pavillon français est indispensable à notre pays pour des raisons qui tiennent à la foi à la défense de nos positions commerciales, à la préservation de l'emploi et du savoir-faire de nos marins et à la protection de nos intérêts stratégiques. Mais le transport maritime est une activité fragile, car elle est exposée de plein fouet à la concurrence internationale qui se caractérise trop souvent par la déréglementation et le *dumping* social. C'est la raison pour laquelle ce secteur bénéficie d'un soutien important de la part de l'Etat.

La lecture du budget de l'Etat permet d'apprécier la contribution de la nation au redressement de notre marine marchande. De quoi se compose le dispositif de soutien ? D'aides à l'investissement, c'est-à-dire des participations à l'acquisition de nouveaux bateaux ; d'aides à la consolidation et à la modernisation – l'ACOMO – destinées aux entreprises d'armement opérant sous pavillon français, confrontées à une forte concurrence internationale ; de la prise en charge par l'Etat de la part maritime de la taxe professionnelle ; de l'allègement des contributions sociales patronales à l'ENIM ; enfin d'un dispositif permettant les cessations anticipées d'activité.

Vous le voyez, l'effort de l'Etat est à la hauteur de l'enjeu : le rétablissement de notre flotte de commerce. C'est pourquoi les crédits nécessaires à la poursuite de ces interventions ont été maintenus au même niveau qu'en 1997.

Il apparaît cependant nécessaire d'évaluer l'impact de ces dispositifs, au cours des années écoulées, et de rechercher, dans le respect du cadre communautaire, les moyens d'optimiser l'emploi de ces crédits, qui, je le répète, sont préservés.

C'est pour cela que avec mes collègues Dominique Strauss-Kahn, ministre de l'économie et des finances, et Christian Sautter, secrétaire d'Etat au budget, j'ai diligemment une mission chargée à la fois d'évaluer les dispositifs existants et de nous faire des propositions. Nous attendons son rapport pour les semaines qui viennent.

C'est dans ce cadre qu'a été engagée la réflexion sur les modalités devant être mises en place pour remplacer le système des quirats, comme l'a d'ailleurs précisé le secrétaire d'Etat au budget le 16 octobre dernier, en réponse à un amendement du député Daniel Paul.

Je tiens à préciser – comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire – que le système des quirats profitait essentiellement à des entreprises pour le placement de leurs disponibilités, ainsi qu'à quelques familles souhaitant échapper par là à l'impôt, en utilisant les facilités offertes par la loi fiscale. Ce système, instauré par l'ancienne majorité, devait être abandonné pour des raisons d'équité et de justice fiscale. De plus, son efficacité économique et sociale était réduite : quinze des vingt et un bateaux défiscalisés par ce système ont été construits à l'étranger.

Il y a lieu maintenant de mettre en place un dispositif plus juste et plus efficace permettant de favoriser le renouvellement de la flotte et de conforter l'emploi maritime, à bord comme à terre.

Comme l'ont demandé nombre d'entre vous, M. Lengagne, M. Liberti et M. Delebarre, en accord avec le secrétaire d'Etat au budget, M. Christian Sautter, et en fonction des résultats de la mission dont je viens de parler, je confirme que des dispositions permettant d'aider au renouvellement de la flotte de commerce seront proposées au Parlement dans le cadre de ce projet de loi de finances ou du collectif de fin d'année.

Les ports sont, également, un élément clé du commerce extérieur et du développement de l'emploi dans les régions littorales. Leur activité est, elle aussi, soumise à une intense concurrence et aucun trafic n'est véritablement captif. Il faut aider les communautés portuaires – dénomination dont la signification est forte – à retrouver tout leur dynamisme. Après une période de repli, elles ont d'ailleurs commencé à réagir avec succès, comme en témoignent les résultats constatés ces derniers mois. Il s'agit là de premiers signes encourageants, qui appellent un soutien réel des pouvoirs publics.

Dans cet esprit, j'ai décidé de relancer la réforme portuaire sur la base des propositions faites par les différents partenaires. Il ne s'agit nullement pour moi d'emboîter le pas à une démarche de dérégulation et d'ultralibéralisme, mais de créer les conditions d'un service public performant et efficace. Cela passe en particulier par la démocratisation de la composition et du fonctionnement des conseils d'administration et par une responsabilisation plus grande de ces instances.

Pour ce qui concerne les dockers, cinq ans après la loi sur la manutention, le moment est venu de réfléchir à des dispositifs assurant le renouvellement des générations en permettant aux plus âgées de quitter ce métier dont la pénibilité est démontrée, et à des jeunes, après une formation adéquate, d'être embauchés. De ce point de vue, les partenaires sociaux ont tout leur rôle à jouer avec l'appui de l'Etat.

Par ailleurs, il convient, comme de nombreuses études dans ce domaine le démontrent, de tout mettre en œuvre pour faire des ports un maillon solide d'une chaîne de transport multimodale. Une attention toute particulière doit être portée à l'amélioration des dessertes terrestres, qu'elles soient ferroviaires, routières ou fluviales, comme j'ai pu le constater lors des déplacements que j'ai effectués dès le mois de juillet dans plusieurs ports. Mais il faut aussi faire porter tous nos efforts sur la maîtrise des coûts des professions portuaires, sur la simplification et l'harmonisation des formalités administratives applicables aux marchandises.

Ce budget marque clairement une volonté de redressement en faveur des ports. Il prévoit un relèvement notable des crédits d'investissement ainsi qu'une première amélioration du niveau des dotations affectées à l'entretien, c'est-à-dire notamment au dragage dont l'importance est décisive pour assurer la sécurité des accès portuaires. C'est un premier pas qui devra s'inscrire dans la durée et qui n'est que la préfiguration de ce que l'Etat doit faire pour aider les ports à mener l'indispensable reconquête des trafics. C'est bien évidemment la mobilisation de l'ensemble des acteurs qui conduira à leur renouveau.

Je suis enfin le ministre en charge des transports aériens, et cela à plusieurs titres : la construction aéronautique, d'une part, l'aviation civile d'autre part, c'est-à-dire tout ce qui concourt à la sécurité et à la sûreté des liaisons aériennes. J'exerce aussi la tutelle, conjointement avec le ministre de l'économie et des finances, sur la compagnie Air France et sur l'établissement public Aéroports de Paris.

Le budget de l'aviation civile comprend trois volets : le budget de la construction aéronautique, qui relève du budget général, et plus précisément du budget civil de recherche-développement – le BCRD –, le budget annexe de l'aviation civile, et le fonds de péréquation des transports aériens – le FPTA.

Avec 1,850 milliard de francs pour 1998, le budget de la construction aéronautique est caractérisé par un accroissement très important – plus 24 % – des moyens d'engagement par rapport à ceux de 1997. Ces chiffres soulignent l'importance que le Gouvernement attache à ce secteur fondamental au regard de l'emploi et de l'équilibre du commerce extérieur et déterminant pour l'avenir technologique de notre pays dans le cadre européen. Ils manifestent la volonté du Gouvernement de soutenir les industriels de ce secteur afin que ceux-ci disposent des moyens d'assurer leur développement et de lancer de nouveaux modèles.

Un tel soutien était d'autant plus nécessaire que les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence internationale se sont détériorées. Le paysage de la construction aéronautique a évolué fondamentalement au cours de l'été avec la fusion de Boeing et de Mc Donnell Douglas. Cette opération se traduit, dans le domaine des avions civils de plus de 100 places, par la présence de seulement deux constructeurs sur le marché mondial, dont l'un en accapare 70 %.

L'action que le Gouvernement français a menée auprès de la Commission a eu pour effet – à défaut d'empêcher la fusion en définitive acceptée par la Commission – de mettre en place quelques garanties sur les conditions d'exercice de cette concurrence.

L'évolution très récente de ce dossier, si les informations dont vous nous avez parlé, monsieur d'Aubert, étaient confirmées, à savoir l'existence de contrats d'exclusivité entre Boeing-Mc Donnell Douglas et certaines compagnies...

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. C'est dans la presse, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... m'a déjà amené, vous l'avez peut-être lu, monsieur le député, à réagir dès hier très fortement. Si les faits étaient avérés, je considérerais qu'il s'agit d'une rupture des engagements pris par Boeing vis-à-vis de la Commission. Ma démarche consistera à faire respecter les engagements pris et, en tout cas, à relever le défi. Il

appartiendra à la commission de faire valoir avec force qu'il y a rupture de contrat et à en tirer toutes les conséquences qui s'imposent. Mais, et la représentation nationale le comprendra, la meilleure garantie face à cette situation consiste à développer une politique ambitieuse et offensive pour occuper le plus rapidement des créneaux trop longtemps désertés.

Les avances remboursables prévues dans le projet de budget devront permettre le développement de nouveaux programmes. Il s'agit de la poursuite du soutien au programme Airbus A-330 - 200, et surtout du soutien à la nouvelle version A-340 - 500/600, à hauteur de plus de 600 millions de francs en moyens d'engagement, dont Airbus a lancé la commercialisation au dernier salon du Bourget. Ces programmes sont de nature à concurrencer efficacement le Boeing 777 et à fournir une solution de remplacement aux Boeing 747-100 et 200.

Par ailleurs, la recherche proprement dite est stabilisée à 680 millions de francs en autorisations de programme. Ce montant permettra de lancer les premières études nécessaires à la définition d'un Airbus très gros porteur, dit A-3 XX.

Enfin, se poursuit le financement d'actions de recherche et de développement dans le domaine des hélicoptères, des moteurs et des équipements de bord. Ces actions visent notamment à réduire le bruit des aéronefs et à améliorer la sécurité, ce qui correspond à une attente forte des usagers et des riverains des aéroports.

Deuxième volet : le budget annexe de l'aviation civile. Je connaissais, monsieur d'Aubert, l'argument selon lequel, quant on a des difficultés en politique, c'est de la faute des journalistes ; là, vous innovez, c'est de la faute des fonctionnaires de la DGAC ! (*Sourires.*) Soyons sérieux : tout a été fait depuis plusieurs années pour créer les conditions d'une sortie de la fonction publique du contrôle aérien. Oui, il nous faut renouveler les démarches de service public dans ce secteur. Nous nous y employons.

Actuellement, l'augmentation du trafic aérien se poursuit au rythme de 5 à 6 % par an. Le budget de l'aviation doit accompagner ce développement en maintenant un haut niveau de sécurité et en procédant aux investissements nécessaires. Une augmentation de 5,9 % de l'enveloppe globale, cohérente avec celle du trafic, est donc proposée.

Le projet de budget s'établit ainsi à 8,469 milliards de francs. Les recettes permettant de financer ce budget reposent en premier lieu sur les redevances de navigation aérienne. Ces redevances sont estimées à 5,8 milliards de francs, en progression de 2,5 % par rapport au budget voté en 1997. Cette progression, inférieure au taux d'accroissement du trafic, s'explique essentiellement par la diminution de la taille moyenne des aéronefs. Les taux unitaires de redevances de navigation aérienne restent stables en francs constants, ce qui place ces taux, je le rappelle, parmi les plus bas des pays à fort trafic en Europe.

Deuxième catégorie de recette : la taxe de sûreté et de sécurité. L'évolution de cette taxe prend en compte deux éléments. D'abord, la mise en conformité avec le droit communautaire. Celui-ci substitue à la notion de trafic national - trafic international celle de trafic intra et extracommunautaire. Le tarif national est remplacé par le tarif intracommunautaire, d'un montant de 14 francs. Le taux extracommunautaire de 29 francs se substitue au taux international de 21 francs.

M. François d'Aubert. Facile comme argument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ensuite, une majoration de 6 francs, appliquée sur ces nouveaux tarifs, pour tenir compte du besoin de financement du budget annexe.

La majoration proposée est importante, effectivement : plus 39 %. Elle était pourtant nécessaire pour couvrir les investissements non couverts par l'autofinancement, qui avaient pris du retard en matière de sécurité et de sûreté. Sans ce réajustement des tarifs, il eût fallu recourir davantage à l'emprunt. Le choix a consisté à limiter le recours à l'emprunt, sans compromettre les investissements. Dans l'hypothèse inverse, les frais financiers auraient, à moyen terme, pesé très fortement sur les comptes d'exploitation des compagnies aériennes.

Enfin, la subvention d'équilibre de 215 millions de francs, versée par l'Etat, a été maintenue au niveau de 1997.

S'agissant des dépenses, vous observerez qu'un effort sensible A été fait pour limiter les dépenses de fonctionnement. Celles-ci augmentent proportionnellement moins que l'enveloppe globale. Cette limitation a cependant des limites, si on veut éviter une dégradation des moyens qui concourent à la sécurité.

La création de 106 emplois est prévu pour répondre à l'accroissement du trafic aérien dans les domaines de la navigation aérienne, du contrôle technique des aéronefs et de l'exploitation du transport aérien, et celui de la sûreté.

Les investissements vont concerner en premier lieu la navigation aérienne par la poursuite des opérations de rénovation d'équipements, et de modernisation des centres de contrôle du trafic aérien.

Dans le même temps, la nouvelle génération de matériels à la disposition des contrôleurs va être mise en place, ainsi que les nouveaux simulateurs permettant d'assurer la formation des contrôleurs.

Concernant les aéroports, l'augmentation sensible des moyens budgétaires correspond à une priorité, celle de la recherche d'une sûreté maximale. On citera, à titre d'exemple, la généralisation de la mise en sécurité des accès sur les trente-quatre plus grands aéroports commerciaux pour 28 millions de francs et la modernisation du contrôle des bagages de soute pour 145 millions de francs. Cette modernisation demandera un effort de longue durée en vue d'équiper d'ici à cinq ans l'ensemble des aéroports.

La sécurité du transport aérien, l'écoulement régulier et en toute sécurité du trafic aérien, sont, comme vous le voyez, au centre de mes préoccupations.

La question de l'équilibre entre les différentes ressources affectées au budget annexe de l'aviation civile, et plus particulièrement la taxe de sécurité et de sûreté, sont revenues à plusieurs reprises dans le débat, de la part plus particulièrement de M. d'Aubert, rapporteur spécial, mais aussi de M. Blazy, orateur du groupe socialiste.

Je vous répondrai sur le plan du droit, tout d'abord. Deux questions sont posées. Elles concernent, d'une part, la constitutionnalité de l'affectation d'une taxe à un budget annexe, et, d'autre part, l'importance relative des redevances et de la taxe dans ce budget.

Le budget annexe est par lui-même une exception à la règle de l'universalité budgétaire, une exception prévue par l'ordonnance organique du 2 janvier 1959. On ne doit donc pas s'étonner, six ans après la création du budget annexe, que le produit d'une taxe ne soit pas affecté au budget général de l'Etat, mais à ce budget annexe. Dans l'avis du Conseil d'Etat de 1990 que vous avez cité,

monsieur le rapporteur spécial, la Haute assemblée a été tout à fait claire sur ce point. D'ailleurs, je ne comprends pas que vous ne vous soyez pas posé cette question lorsque vous étiez secrétaire d'Etat au budget.

La question qui vient ensuite est celle de l'importance relative de la taxe de sûreté parmi les différentes ressources de ce budget annexe.

Au sens de l'ordonnance de 1959, les activités couvertes par un budget annexe doivent être, de façon très largement dominante, financées ou finançables par des redevances pour services rendus. C'est bien le cas pour le budget annexe dans lequel les redevances de contrôle de la circulation aérienne se taillent, si je puis dire, la part du lion. Et c'est bien normal, compte tenu de l'importance relative des services de contrôle de la circulation aérienne parmi les services de l'aviation civile. En effet, la taxe de sûreté représentera moins de 16 % de la section d'exploitation du budget annexe pour 1998. Il est possible d'ailleurs que cette part progresse encore un peu dans les années à venir, compte tenu en particulier de la progression prévisible du service de la dette de ce budget. Mais je puis vous affirmer que cette ressource restera toujours de faible importance par rapport aux redevances pour services rendus affectées au budget annexe de l'aviation civile.

J'apporterai ensuite quelques précisions concernant les arbitrages que j'ai dû prendre pour 1998 et ceux-ci ont été parfois délicats.

S'agissant des redevances de navigation aérienne, nous savons qu'elles touchent les comptes d'exploitation des entreprises de transport aérien et cette assemblée s'est souvent émue tant de leur niveau que de leur part relative dans le budget annexe, parfois estimée excessive. S'agissant du recours à l'emprunt, nous devons maîtriser l'endettement du budget annexe.

Dans le domaine des redevances « en route » et pour « services terminaux de la circulation aérienne », nous aurions pu dégager de nouvelles ressources en étendant la liste des aérodromes contrôlés soumis à la seconde de ces redevances, ou bien encore en revalorisant de façon forte les redevances perçues outre-mer. Nous ne l'avons pas fait.

L'application mécanique des règles concernant les redevances de navigation aérienne, l'introduction, à la demande des compagnies aériennes, d'un mécanisme correcteur dans le domaine de la redevance « circulation », limiteront les ressources additionnelles issues des redevances de navigation aérienne à 144 millions de francs en 1998, soit une progression de 2,5 % seulement.

J'en viens maintenant à la politique d'emprunt du budget annexe. Les emprunts d'aujourd'hui ne doivent pas conduire à un endettement excessif. Hors financement du nouveau siège de la DGAC, financement spécifique par cessions d'actifs ou économies de loyers, le budget qui vous est proposé prévoit une légère baisse du recours à l'emprunt, de 924 millions de francs en 1997 à 912 millions de francs en 1998. A cet égard, je vous signale, monsieur d'Aubert, que la DGAC paie près de 50 millions de francs par an de loyer et que le nouveau bâtiment permettra précisément d'économiser cette somme.

Pour éviter à l'avenir des remboursements douloureux, il est de bonne politique de prévoir aujourd'hui des ressources suffisantes.

Concernant la subvention du budget général au budget annexe, mes discussions avec mon collègue chargé du budget ont abouti à une stabilisation à 215 millions de francs de cette subvention.

M. François d'Aubert. Evidemment, vous avez relevé la taxe de sécurité et de sûreté !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est pour le transport aérien une satisfaction, surtout si l'on compare ce budget aux évolutions catastrophiques des années antérieures, à un moment notamment où, monsieur le rapporteur spécial, vous étiez justement en charge du budget.

Nous avons donc besoin d'un relèvement de la taxe de sécurité et de sûreté. Ce relèvement est important...

M. François d'Aubert. Il est scandaleux !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... mais il nous place dans une situation favorable par rapport aux autres pays européens qui pratiquent souvent des niveaux de taxation bien supérieurs.

M. François d'Aubert. On n'a jamais fait ça !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Par comparaison, il faut savoir que les tarifs de la taxe de sûreté sont de 98 et 196 francs au Royaume-Uni, qu'ils varient de 22 à 50 francs en Allemagne et s'établissent à 6 et 24 dollars aux Etats-Unis. Et surtout, ce relèvement ne pèse pas sur les comptes des entreprises.

J'en viens maintenant au fonds de péréquation du transport aérien.

Il s'agit d'un compte d'affectation spéciale, qui fera l'objet d'un vote avec l'ensemble des comptes spéciaux du Trésor, le 17 novembre.

Quelques éléments d'information. Ce fonds permet de subventionner, dans le cadre communautaire, des liaisons déficitaires qui font l'objet d'obligations de service public dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Le taux de la taxe de péréquation du transport aérien, fixé à 4 francs lors de la création du fonds en 1995, a été mal calibré. Trop important, ce prélèvement a excédé les besoins alors que le système ne faisait que se mettre en place. Dans ces conditions, il a été possible de ramener progressivement cette taxe à 1 franc par passager en 1997. Compte tenu des éléments disponibles à ce jour, le maintien de la taxe à 1 franc permettra au fonds de conserver toutes ses capacités d'intervention.

Sur les quarante-trois liaisons répondant aux critères d'éligibilité, vingt-neuf font à ce jour ou feront prochainement l'objet d'un financement du fonds.

Après bientôt trois ans de fonctionnement, il apparaît utile de procéder à une évaluation du rôle et du fonctionnement de ce fonds par rapport à la finalité qui lui avait été assignée, notamment vis-à-vis du maintien et du développement de liaisons répondant à des besoins de service public de transport et d'aménagement du territoire. En liaison avec le ministre de l'environnement et de l'aménagement du territoire, je compte effectuer prochainement cette évaluation, en y associant les parlementaires.

Je ne peux terminer cette présentation du budget des transports aériens sans revenir sur vos propositions, monsieur d'Aubert.

Vous m'avez demandé la privatisation d'Air France et d'Aéroports de Paris, En cela, vous êtes fidèle à vous-même. Je n'ai pas voulu privatiser Air France, non par dogmatisme, mais parce qu'il n'y a pas une seule bonne raison pour le faire.

On me disait que la privatisation était une condition posée par la Commission de Bruxelles pour la recapitalisation. Or, vous le savez tous, l'article 222 du traité de Rome lui interdit de poser une telle condition. C'est M. Balladur qui avait proposé cela à la Commission.

M. Guy-Michel Chauveau. Eh oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On m'a alors soutenu que l'engagement de la France ne pouvait être renié. Mais, ce même article 222 faisait de la promesse de privatisation une promesse vide de sens du point de vue communautaire. Je cite enfin la déclaration du 4 septembre dernier de la Commission : « Nous ne demandons pas qu'une entreprise soit privée ou publique, mais qu'elle soit concurrentielle et qu'elle suive les règles du marché. »

On me disait encore que la privatisation était une condition pour nouer des alliances internationales. C'est tout aussi faux.

M. Guy-Michel Chauveau. Démarche idéologique !

M. Jean-Pierre Baeumler. M. d'Aubert est mal informé ! Il devrait se recycler !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ecoutez, et vous vérifierez ces chiffres.

M. Guy-Michel Chauveau. On a perdu deux ans ! Idéologie !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Moins de 15 % des alliances entre compagnies aériennes se font avec échanges de participation – et lorsque ceux-ci existent, ils restent très faibles, souvent autour de 5 % du capital.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Cela ne durera pas longtemps comme ça !

M. Dominique Bussereau. Comment paierez-vous les avions ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cela n'implique assurément pas la privatisation.

En revanche, j'ai dit dès mon arrivée que je n'étais pas hostile à une ouverture minoritaire du capital pour pouvoir répondre notamment aux demandes éventuelles des alliés d'Air France.

Enfin – et c'est cela qui nous différencie –, je crois à la capacité du secteur public de faire face aux défis d'aujourd'hui et de demain. Nous avons besoin d'une entreprise publique forte dans le secteur stratégique du transport aérien. Il y va de l'intérêt national.

En ce qui concerne Aéroports de Paris, il n'y a pas davantage de raisons d'abandonner ce puissant moyen d'action publique. Cet établissement tient une place éminente dans l'ensemble des aéroports européens et mondiaux, quel que soit son statut.

Ainsi, c'est vous, monsieur le député, qui avez une attitude dogmatique : hors du privé, point de salut.

M. Guy-Michel Chauveau. Quelle constance !

M. Jean-Pierre Baeumler. Cela ne date pas d'aujourd'hui !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. C'est vous qui êtes dogmatique !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les entreprises publiques ont montré qu'elles pouvaient être dynamiques et continuer à se développer.

Je ne voudrais pas quitter le secteur des transports aériens sans revenir, en quelques mots, sur les décisions que j'ai annoncées le 23 septembre dernier, et dont je vous sais gré, mesdames, messieurs les députés, d'en avoir souligné toute l'importance. Je veux parler des travaux d'extension de la plate-forme de Roissy-Charles-de-Gaulle. Je répondrai par là-même à l'un des orateurs du groupe socialiste, M. Blazy, ainsi qu'à votre rapporteur, M. Asensi.

Il s'agit, en effet, dans le cadre de ce projet de loi de finances, de commencer à mettre en œuvre les décisions annoncées.

Dès le lendemain du 23 septembre, j'ai demandé aux préfets concernés et aux administrations de préparer les dispositifs réglementaires et d'organiser les concertations. Quand le travail aura suffisamment avancé, je compte organiser une nouvelle table ronde, sans doute dès janvier.

Certaines décisions sont du domaine de la loi. C'est le cas de l'autorité indépendante, chargée en particulier de vérifier la bonne application des règles destinées à lutter contre les nuisances sonores. La création de cet organisme prendra place dans le projet de loi en préparation sur les transports.

Par ailleurs, comme je l'ai annoncé le 23 septembre, j'ai pris l'engagement d'augmenter de 20 % environ la taxe dite de bruit, payée par les compagnies à des fins d'indemnisation des riverains.

Cet engagement sera tenu dans le cadre du projet de loi de finances. Un amendement sera déposé à cette fin par le Gouvernement lors du débat sur le budget de l'environnement.

Je puis d'ores et déjà vous indiquer le contenu de cet amendement, préparé par mes services.

Tout d'abord, nous avons souhaité vérifier les calculs qui avaient conduit à proposer une augmentation de 20 %.

Sur les aéroports parisiens d'Orly et de Roissy, l'approbation prochaine de nouveaux plans de gêne sonore va augmenter le nombre de logements éligibles à l'aide aux riverains et inclure dans le dispositif des établissements publics tels que l'hôpital de Gonesse. En outre, une modification récente de la réglementation assouplit le mode de calcul et se traduira par une augmentation du montant de l'indemnité versée pour l'insonorisation d'un logement.

Ces trois facteurs cumulés auront pour effet d'augmenter le flux de demandes plus que prévu. L'augmentation de la taxe « bruit » sur ces deux plates-formes sera donc plus importante que prévue. Elle sera fixée à 35 %.

Les plates-formes de provinces – Toulouse, Nice et Marseille – sont installées dans un environnement urbain moins dense qu'à Paris. Dès lors, l'augmentation de 20 % paraît suffisante au regard des flux de demandes d'insonorisation constatés à ce jour.

Par ailleurs, un amendement réglera deux situations particulières.

Pour l'aéroport de Lyon-Satolas, le niveau de taxation représente environ 70 000 francs par an, correspondant à l'indemnisation de un ou deux logements seulement. Il convient donc d'augmenter ce taux. J'ai proposé de le multiplier par dix, ce qui représentera une indemnisation potentielle de vingt logements environ, relativement faible, mais adaptée à l'environnement peu urbanisé de Lyon.

L'aéroport de Mulhouse – Bâle quant à lui, a franchi en 1996 le seuil des 40 000 mouvements défini par la loi « bruit » du 21 décembre 1992. De ce fait, il entre de plein droit dans son champ d'application. Compte tenu de l'environnement moyennement urbanisé de cet aéroport, j'ai proposé de le placer dans le même groupe que Toulouse, Nice et Marseille.

M. Jean-Pierre Baeumler. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est donc l'ensemble de ces dispositions qui seront proposées au Parlement sous la forme d'un amendement du Gouvernement qu'a souhaité défendre ma collègue Mme Voynet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Au-delà des aéroports inclus dans le champ d'application de la taxe « bruit », deux autres plates-formes, Bordeaux-Mérignac et Strasbourg-Entzheim, posent des problèmes de nuisances sonores significatifs.

Pour ma part, je souhaite qu'un système d'indemnisation soit mis en place pour les riverains de ces aéroports. Je vous proposerai de débattre de ces nouvelles dispositions dans le cadre de la loi transports que j'ai évoquée tout à l'heure.

Les mesures que je viens d'évoquer ici permettront d'améliorer très sensiblement le système d'aide aux riverains et de faire face aux besoins. Je suis cependant conscient du fait qu'une partie des critiques entendues lors de la concertation sur Roissy porte sur les difficultés liées à la gestion administrative des fonds d'indemnisation. Ce point tient à l'organisation des services. Je m'engage, au nom du Gouvernement, à régler ces problèmes dès l'année prochaine.

Voilà les quelques éléments d'information que je voulais vous donner sur l'ensemble des budgets et des politiques que j'ai commencé à initier.

Pour conclure, je voudrais rappeler que les actions que nous venons d'engager s'inscrivent dans la durée.

Nous avons avancé de manière notable dans le domaine du logement. Dans celui des transports, de premières dispositions positives ont été prises et les orientations, le cadre, commencent à être tracés.

Il reste beaucoup à faire tant dans le domaine des financements que dans ceux de l'environnement ou de la sécurité.

Des chantiers sont ouverts sur toutes ces questions. Un projet de loi sur les transports est en préparation. Celui-ci permettra d'adapter la LOTI aux évolutions intervenues depuis quinze ans dans les domaines techniques ou aux nouvelles attentes de nos concitoyens. Ce projet devra aussi intégrer la mise en forme juridique des annonces que j'ai faites concernant Roissy et l'autorité indépendante, les modalités de financement des infrastructures routières et, bien entendu, le dispositif que je compte proposer, après concertation, pour renforcer l'unicité du secteur ferroviaire.

La perspective est désormais tracée. Il s'agit pour moi de mettre en œuvre une conception rénovée du service public.

Mesdames, messieurs les députés, j'ai été un peu long, j'en conviens. Mais en réponse aux questions, aux problèmes que vous avez soulevés, je tenais à vous exposer les idées que je voulais faire percevoir et l'ensemble des dispositions que propose le Gouvernement à l'occasion du projet de loi de finances. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

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 :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1998, n° 230 ;

M. Didier Migaud, *rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan* (rapport n° 305).

Équipement et transports (suite) :

– Mer :

M. Guy Lengagne, *rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan* (annexe n° 27 au rapport n° 305).

– Transports aériens et météorologie :

M. François d'Aubert, *rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan* (annexe n° 29 au rapport n° 305).

M. François Asensi, *rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges* (rapport n° 310, tome XIII).

– Transports terrestres :

M. Jean-Louis Idiart, *rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan* (annexe n° 30 au rapport n° 305),

M. Jean-Jacques Filleul, *rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges* (rapport n° 310, tome XIV).

– Transports maritimes et fluviaux :

M. Michel Delebarre, *rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges* (rapport n° 310, tome XV).

Anciens combattants et article 62 :

M. Jean-Pierre Kucheida, *rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan* (annexe n° 8 au rapport n° 305),

M. Maxime Gremetz, *rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales* (rapport n° 306, tome II).

Ce soir, à vingt heures quarante-cinq, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures trente.*)

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

