

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F  
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION  
26, RUE DESAIX, PARIS 15<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

COMPTE RENDU INTEGRAL — 47<sup>e</sup> SEANCE

1<sup>re</sup> Séance du Samedi 6 Novembre 1971.

## SOMMAIRE

1. — Modification de l'ordre du jour (p. 5448).
2. — Loi de finances pour 1972 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5448).

### Transports :

I. — Section commune.

II. — Transports terrestres.

MM. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Fortuit, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Chamant, ministre des transports.

MM. Stehlin, Dumortier, Baudis, Ducoloné, Lemaire, Duroméa, Longequeue, Lebas, Feix.

M le ministre des transports.

Section commune.

MM. Ruais, rapporteur spécial ; le ministre des transports.

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

Transports terrestres.

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Titre IV. — Réserve.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

Ex-services communs et transports terrestres.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

3. — Mise au point au sujet de votes (p. 5460).

MM. Stehlin, le président.

4. — Ordre du jour (p. 5460).

**PRESIDENCE DE M. JEAN DELACHENAL,**  
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

**MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR**

M. le président. J'ai reçu de M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement la lettre suivante :

« Paris, le 5 novembre 1971.

« Monsieur le président,

« Ainsi que vous le savez, le 9 novembre sera célébré à Notre-Dame de Paris un service solennel à la mémoire du général de Gaulle, en présence de M. le Président de la République et du Gouvernement.

« Pour permettre aux parlementaires qui le désirent, comme aux ministres retenus à l'Assemblée par la discussion budgétaire, d'assister à cette cérémonie, le Gouvernement souhaite qu'une suspension de séance intervienne dans le déroulement des travaux de l'Assemblée nationale, étant entendu que ces mêmes travaux pourraient commencer dès neuf heures.

« Veuillez agréer, monsieur le président, les assurances de ma haute considération.

« Signé : JACQUES LIMOUZY. »

L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

— 2 —

**LOI DE FINANCES POUR 1972 (DEUXIEME PARTIE)**

**Suite de la discussion d'un projet de loi.**

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n° 1993, 2010).

**TRANSPORTS**

**I. — Section commune.**

**II. — Transports terrestres.**

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (I. — Section commune et II. — Transports terrestres).

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

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Mes chers collègues, en 1971, la section I du budget du ministère des transports comprenait les crédits affectés aux services communs et aux transports terrestres.

Pour 1972, une distinction plus nette a été faite et ce budget est divisé en quatre parties : la section commune, les transports terrestres, l'aviation civile, la marine marchande.

Le présent rapport concerne le budget de la section commune du ministère des transports et celui de la section des transports terrestres.

Le budget de la section commune représente quatre millièmes environ de celui des transports terrestres. Ce n'est pas beaucoup. Il vise à organiser progressivement, à côté du ministre, un état-major qui coordonne les activités de transports terrestres, aériens et maritimes. C'est une évidente nécessité.

Le budget des transports terrestres s'élève à 5.822 millions de francs en dépenses ordinaires et à 168.500.000 francs en dépenses en capital.

Les dépenses ordinaires de ce budget sont uniquement des dépenses d'intervention : 5.107 millions de francs pour la S. N. C. F., 683 millions de francs pour la Régie autonome des transports parisiens, et 12 millions de francs pour les voies navigables.

Les dépenses en capital concernent principalement des études générales et des participations de l'Etat à des investissements de transports collectifs de voyageurs, spécialement dans la région parisienne.

Les dépenses d'intervention en faveur de la S. N. C. F. restent toujours, pour l'essentiel, des dépenses sur lesquelles la

société nationale ne peut avoir et n'a aucune action. Elles tendent à une normalisation de ses charges, c'est-à-dire à l'égalisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport.

Le seul poste sur lequel la S. N. C. F. conserve une possibilité d'action reste, aux termes mêmes de la convention récemment modifiée, celui de la subvention d'exploitation. Or nous constatons que celle-ci a décliné de 1970 à 1972 : de 766 millions de francs en 1970, elle est revenue à 575 millions de francs en 1971, et les prévisions sont de 383 millions de francs pour 1972.

Cela veut-il dire pour autant que les problèmes financiers concernant la S. N. C. F. vont se trouver réglés par le nouvel avenant à la convention, signé le 27 janvier 1971, et par les efforts du personnel et des dirigeants de la société nationale ?

On ne saurait l'affirmer, car deux éléments sont à prendre en considération.

Le premier est la stagnation du trafic en 1970-1971, avec une très faible perspective d'accroissement pour 1972.

Le second élément est la décision prise par le Gouvernement d'empêcher la S. N. C. F. de procéder au 1<sup>er</sup> janvier 1972, contrairement — je le souligne — à l'autonomie qui lui a été rendue, à une hausse de tarifs selon le rythme modéré et régulier antérieurement prévu.

Si la décision du Gouvernement est confirmée, il conviendra évidemment, monsieur le ministre, de prévoir 170 millions de francs supplémentaires de subventions.

Cette procédure est extra-contractuelle mais, dans de telles circonstances, le principe d'une concertation entre la S. N. C. F. et le Gouvernement a été envisagé dans l'échange de lettres qui a précédé la signature de l'avenant.

On peut y lire, en effet, ceci :

« Dans le cas, enfin, où interviendrait inopinément un fait... » — et, assurément, cette brèche considérable dans l'autonomie en est un — « ...remettant en cause un des éléments substantiels des dispositions envisagées, le ministre des transports, le ministre de l'économie et des finances ou la S. N. C. F. pourront demander une réunion immédiate en vue d'examiner les modifications à apporter, le cas échéant, aux engagements définis dans la présente lettre. »

Vous devez de nous dire, monsieur le ministre, si cette réunion aura lieu, car nous savons très bien qu'il en résultera une inscription dans un prochain collectif.

On ne saurait mieux faire ressortir l'amélioration continue de la gestion S. N. C. F. qu'en examinant ce qu'il advient dans les deux grands postes d'exploitation de cette société, qui sont déficitaires — mais je devrais presque dire, déjà : « qui étaient » — à savoir le trafic de détail et des colis d'une part, le trafic des lignes omnibus voyageurs d'autre part.

En ce qui concerne le trafic « colis-détail », la S. N. C. F. a créé une organisation autonome en son sein, le Sernam, mais il ne s'agit pas d'une société. Elle a, en fait, procédé à une déconcentration commerciale et technique de la gestion de ce trafic, procédé moderne et efficace, les résultats sont là pour le prouver. Elle espère parvenir, en 1973, à la suppression du déficit correspondant, puis, ultérieurement, à en recueillir un bénéfice.

C'est là un résultat très intéressant, qui montre comment la S. N. C. F. a su profiter, dans l'intérêt général, de l'autonomie de gestion qui lui était rendue.

En ce qui concerne le trafic des lignes omnibus de voyageurs, la question est très différente. On touche là à des problèmes de politique générale.

Il n'est pas, en effet, une région de France qui ne soit intéressée par le maintien de ces services, et l'Assemblée l'a marqué plusieurs fois avec force.

Sur ce point, l'Etat n'a pas rendu l'autonomie de gestion à la S. N. C. F. — ce n'est pas une critique, car c'était prévu dans la convention — et il s'est réservé le droit de maintenir ces lignes moyennant une juste compensation au titre d'obligation de service public.

Quel est l'état du problème à l'heure actuelle ?

Huit mille kilomètres de lignes sont déjà fermées ; 10.000 kilomètres sont à fermer, selon un plan portant sur 3.000 à 4.000 kilomètres par an, plan qui est en cours d'exécution sous l'égide de M. le ministre des transports ; 12.000 kilomètres sont à subventionner et 7.000 kilomètres sont réputés rentables et non subventionnés.

A cet égard, je ne puis me livrer, en présentant ce rapport, à une analyse détaillée, car il s'agit là d'un vaste problème, chaque région ayant son mot à dire pour telle ou telle ligne.

Votre rapporteur ne peut prendre le problème que dans son ensemble.

Il insistera cependant sur deux points, et d'abord sur la dernière tranche de ces lignes, c'est-à-dire celle de 7.000 kilomètres, réputés rentables et non subventionnés.

Monsieur le ministre, si ces 7.000 kilomètres étaient réputés rentables, ou jugés tels, en 1967, les circonstances économiques ont changé depuis; une partie de ces lignes devrait donc logiquement passer dans la catégorie de celles qu'il faut subventionner.

Je vous demande de faire en sorte que l'esprit de la convention soit honnêtement appliqué dans ce sens, et je souhaite que ce problème soit réexaminé.

J'en arrive au second point sur lequel je veux insister également. Il s'agit, en l'espèce, d'une conclusion que nous, députés, aurons à tirer ultérieurement dans le budget.

Si la fermeture de 10.000 kilomètres de lignes doit intervenir au rythme annuel de 3.000 à 4.000 kilomètres, une majoration de la subvention pour obligation de service public, prévue à ce titre au chapitre 45-43, devra intervenir régulièrement chaque année.

Pour l'ensemble, on peut estimer que, si l'on n'assiste pas à une régression du trafic de la S.N.C.F., due à des circonstances économiques générales, et si la société nationale est correctement indemnisée de ses obligations de service public et du refus d'augmentation des tarifs qu'elle propose, la subvention d'exploitation est en bonne voie de s'annuler en fin d'année 1973, selon les prévisions et le contrat de programme.

Au sein du budget des transports terrestres, le poste d'intervention le plus important après la S.N.C.F. est celui qui concerne la R.A.T.P.

Il en a été largement question lors du débat sur la contribution des employeurs au financement du déficit des transports parisiens, lors de la récente grève des conducteurs de métro et lors de l'intervention de M. le Premier ministre à la tribune de l'Assemblée, le 22 octobre dernier. Je serai donc très bref et limiterai mes observations à trois points essentiels.

L'exploitation de la R.A.T.P. est caractérisée tout d'abord par l'accroissement constant du déficit d'exploitation. Ce déficit est tel que, en dépit de l'importante subvention versée par les employeurs, il n'y aura pas, en 1972, de réduction sensible de la participation de l'Etat.

Deuxième point: si les résultats financiers de la S.N.C.F. sur le réseau de banlieue s'améliorent progressivement, d'une part, en raison de la modernisation du matériel, avec la mise en service de nombreuses rames nouvelles, pour lesquelles l'Etat consent un effort considérable, et, d'autre part, en raison du développement de l'urbanisation dans la région parisienne, les résultats financiers de la R.A.T.P., eux, se dégradent de plus en plus du fait de l'augmentation des coûts et de la diminution continue du trafic, notamment pour le réseau de surface. Chacun en connaît les causes; je n'y reviens donc pas.

Troisième point, enfin: la moitié des sommes investies par la R.A.T.P. pour ses extensions et sa modernisation a été absorbée, au cours des dernières années, par les travaux du réseau express régional, ce qui a entraîné évidemment — car les ressources de la collectivité ne sont pas extensibles à l'infini — un freinage trop important des investissements de confort et de capacité sur l'ancien réseau.

Pour 1972, cette proportion des investissements absorbée par le R.E.R. tombe heureusement au tiers. Un redressement très net est constaté corrélativement dans les investissements, aussi bien en extension de capacité qu'en augmentation de productivité et de confort. Je pense notamment à la jonction des lignes 13 et 14, au prolongement de la ligne 8, ainsi qu'à l'achat de matériel neuf et à la modernisation des lignes 6 et 7.

Les conclusions à tirer des trois observations qui précèdent sont des plus nettes. Le Gouvernement élabore des projets à ce sujet.

Il faut enfin traiter le fond du problème, qui est à la fois d'ordre financier, certes, mais aussi d'ordre humain, car il conditionne la vie des habitants de la région parisienne.

Il faut tout d'abord concentrer les problèmes de transports urbains dans la région parisienne entre les mains d'une autorité unique qui ait aussi pouvoir de décision sur la circulation urbaine et sur les investissements routiers.

Il est inutile de souligner, mes chers collègues, la relation qui existe entre ces deux domaines, car vous savez bien que c'est le réseau de surface qui a le plus pâti de la dégradation des résultats d'exploitation en raison de la circulation automobile individuelle.

Sans attendre la concentration dont je viens de parler, et qui rendra nécessaire, indubitablement, le vote d'une loi, il faudra que soit conclu, entre la R.A.T.P. et l'autorité à laquelle j'ai fait allusion, un contrat de programme qui prévoira, d'une part, des investissements de modernisation, de capacité et de

confort, avec l'aide de cette autorité, et, d'autre part, un programme de modernisation de l'exploitation par un accroissement de la productivité, avec réduction progressive, jusqu'à son annulation, de la subvention d'exploitation. Simultanément sera entreprise une normalisation des charges, analogue à celle qui a été réalisée pour la S.N.C.F.

Une telle politique, qui compléterait celle qui est actuellement menée à l'égard de la S.N.C.F., faciliterait la solution des autres problèmes.

Ainsi rendrait-on la région parisienne maîtresse de son réseau, en harmonisant les politiques relatives aux transports, à la voirie et à la circulation, mais — il faut le dire aussi — en faisant payer davantage la région parisienne, sous une forme ou sous une autre. Votre rapporteur, quoique parisien, reconnaît que la majorité de cette Assemblée veut voir diminuer la charge imposée au pays par le réseau urbain parisien...

**M. Pierre Baudis.** Bien sûr!

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** ... et il est certain, monsieur le ministre, que si des efforts accrus étaient demandés à la région parisienne — on parviendrait, en agissant progressivement et avec modération, à atténuer la différence de traitement très nette qui existe entre celle-ci et les métropoles régionales sur le plan de l'aide de l'Etat.

En effet, il ne faut pas oublier que, si les problèmes de transports urbains dans la région parisienne sont les plus importants de France, il en existe aussi dans les métropoles régionales.

Le Gouvernement s'en préoccupe. Des crédits d'études très substantiels sont prévus pour 1972; des concours pour une ligne de métro sont lancés à Lyon et à Marseille; si je ne me trompe, monsieur le ministre, une expérience de mini-métro serait tentée à Lille. De tout cela, nous nous réjouissons.

Sous les réserves émises par le district de Paris, qui reste quelque peu hésitant, la décision a été prise de créer une première ligne d'aérotrain entre Cergy-Pontoise et la Défense. Cette liaison entre Pontoise et le centre de Paris aurait pu être assurée à moindres frais d'investissements et d'exploitation par la S.N.C.F.

D'autres villes de France seraient également intéressées par cette technique. On doit reconnaître qu'il s'agit là d'un procédé d'intérêt national que peut-être, ultérieurement, nous pourrions exporter, et que la seule possibilité de réaliser une première exploitation avec des chances de succès — c'est-à-dire en étant assuré d'une certaine rentabilité — ne se présentait qu'en région parisienne. Certains membres de la commission des finances ont cependant regretté que cet essai ne soit pas tenté ailleurs.

En tout état de cause, le problème des transports dans nos grandes cités est déjà posé et il faudra qu'il reçoive une solution permettant de rattraper peu à peu le retard pris sur la région parisienne, compte tenu, bien entendu, de l'ampleur très différente des problèmes.

Je dirai quelques mots des transports routiers.

La liberté de gestion rendue à la S.N.C.F. et, notamment, l'accord qu'elle s'apprête à recevoir pour affréter 400 véhicules routiers en zone courte, s'ajoutant à ceux qu'elle utilise déjà en zone longue, ne laisse pas de susciter quelque malaise chez les transporteurs routiers.

Le Gouvernement a bien perçu cette inquiétude: il a accepté une procédure aux termes de laquelle les contingents octroyés aux transporteurs routiers pourront être augmentés si certains « clignotants » concernant la situation des transports de marchandises viennent à fonctionner. La définition de ces clignotants est toutefois contestée par la profession.

Deux autres points importants intéressent à la fois la politique routière et la politique européenne des transports.

Le premier point vise la réglementation sévère des horaires de conduite des conducteurs de poids lourds. La réglementation, calquée sur les règles communautaires, devrait être appliquée avec la plus stricte vigilance, car, d'une part, elle engage la sécurité des usagers de la route et, d'autre part, elle a un rapport étroit avec la réglementation des conditions de concurrence entre les différents pays de la Communauté économique européenne.

**M. le président.** Monsieur Ruais, vous avez déjà dépassé de trois minutes votre temps de parole. Je vous demande de conclure.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je n'en ai plus que pour deux minutes, très exactement.

**M. le président.** De nombreux orateurs sont inscrits dans le débat.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je conclus, monsieur le président.

Le deuxième point concerne la charge maximale par essieu. La France reste seule à admettre l'essieu de treize tonnes.

Les autres pays membres de la Communauté économique européenne ne pratiquent, ou sont sur le point de ne pratiquer, que l'essieu de dix tonnes. Un compromis devra être trouvé. Il fait l'objet de négociations que vous menez, monsieur le ministre des transports, à Bruxelles.

Cette question est d'ailleurs en relation directe avec le problème des ensembles de trente-huit tonnes fabriqués par les constructeurs français. Jusqu'ici le Gouvernement n'a autorisé l'usage de ces ensembles articulés qu'à condition de limiter la charge totale à trente-cinq tonnes. Là encore, il y a divergence avec les règles adoptées dans les autres pays de la Communauté et, en ce qui concerne la France, on aboutit à un usage non économique de ces types de matériels. L'industrie du camion en France est placée, à ce sujet, devant une incertitude angoissante.

Mes chers collègues, je ne parlerai pas des problèmes de navigation fluviale pour me rendre à l'invitation aimable que m'a faite M. le président. Il en est question dans mon rapport écrit et, d'autre part, mon excellent collègue M. Fortuit, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges vous en parlera.

La commission des finances a jugé que ce budget était satisfaisant. Elle l'a adopté en vous engageant à faire de même. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

**M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après l'excellent rapport présenté par M. Ruais au nom de la commission des finances, je bornerai mon propos à quatre observations qui porteront à la fois sur l'allure et sur l'inspiration de ce budget des transports terrestres.

Quant à l'allure, je dirai tout d'abord que ce budget nous est apparu à la fois comme un budget de concertation et, si vous me permettez l'expression, comme un budget musclé.

Budget de concertation : de votre part, monsieur le ministre, nous n'en attendions pas moins. Mais il est intéressant à cet égard de noter l'ampleur des économies qui ont été réalisées dans ce projet de budget, ou qui, du moins, vont l'être ; ampleur que l'on mesure tout de suite — M. Ruais a fort bien fait de le rappeler — à l'importance de la diminution de la subvention d'exploitation versée à la S. N. C. F., ramenée de quelque 575 millions à 393 millions de francs. Il faut ajouter à cela la diminution des versements effectués à la S. N. C. F. au titre des compensations pour réductions de tarif imposées, diminution très importante puisque la dotation est ramenée de 590 millions à 425 millions de francs. Soulignons donc l'effort tout à fait remarquable consenti par la S. N. C. F. dans des conditions plus difficiles qu'on le croyait et dans des proportions plus importantes que celles qu'on pouvait espérer.

Cet effort peut être qualifié d'exemplaire, ce qualificatif prenant toute sa valeur si l'on rapporte cet effort à celui de la R. A. T. P.

Certes, la R. A. T. P. ne consent pas des efforts semblables à ceux de la S. N. C. F. Mais je ne crois pas qu'il serait tout à fait juste de dire qu'on assiste encore à une inflation des dépenses de la R. A. T. P. On peut mesurer le changement intervenu si l'on note, par exemple au chapitre 45-45, la diminution des versements effectués à la R. A. T. P. par l'Etat qui passeront de 714 millions cette année à quelque 683 millions de francs en 1972.

Voilà qui est important : la tendance à ce chapitre avait régulièrement été jusqu'à présent à l'augmentation. Cette année le courant est inversé. Compte tenu des efforts multiples que toutes ces économies ont entraînées de la part des entreprises nationales, il est donc juste de parler d'un budget de concertation et de se féliciter des économies ainsi obtenues.

Est-ce à dire que ce budget s'en trouve en quelque sorte dévitalisé ou anémié ? Je ne le crois pas ; c'est, au contraire, un budget musclé.

En effet, dans le même temps où des économies sont réalisées par les grandes entreprises, on constate une augmentation considérable des dépenses en capital de l'Etat. Les subventions d'investissement passent, en autorisations de programme, de quelque 190 millions à 250 millions de francs, soit une augmentation de moitié des dépenses en capital de l'Etat. C'est donc une augmentation considérable, qui est d'ailleurs beaucoup plus

sensible en ce qui concerne un secteur prioritaire, celui des transports en commun, notamment en région parisienne, car l'Etat fait, comme il convient, un effort pour résoudre le problème très important des transports en zone urbaine.

Les autorisations de programme passent pour ce qui est des transports en commun de la région parisienne de 139.500.000 francs à 206 millions de francs. Pour répondre aux préoccupations qu'ont manifestées ici même, notamment, les maires de grandes agglomérations régionales, surtout s'agissant de Toulouse, les crédits pour études relatives au développement des transports en province, dans les métropoles régionales sont augmentés, passant de 2 millions à 5 millions de francs, soit une augmentation digne d'être notée de 150 p. 100.

Budget de concertation, budget musclé, tel qu'il se présente le projet de loi de finances pour 1972 permet de mesurer la dimension nouvelle que revêtent les problèmes de transports dans un société industrielle moderne.

Ces problèmes se posent de manière différente, bien sûr, selon qu'il s'agit des marchandises ou des personnes.

Pour les transports de marchandises, compte tenu des indications fournies dans mon rapport écrit et de l'intervention très charpentée de M. Ruais, il me suffira de rappeler que l'important est d'assurer la fluidité de notre système de transports et de veiller à son adaptation aux objectifs industriels que nous voulons atteindre.

Peut-être serait-il intéressant d'engager un effort de réflexion sur les coûts et les méthodes de notre système de transports, en se fondant sur une comparaison entre notre situation et celle de nos voisins européens. Il est vrai que déjà de nombreuses études ont été faites dans ce sens.

Je souligne en passant la nécessité de ne pas enrayer le développement très spectaculaire et très encourageant des modes de transport ouverts à l'entreprise libérale, tels que le transport routier qui a été évoqué très justement par M. Ruais, et la navigation fluviale, qui est une activité tout à fait digne d'intérêt pour l'économie nationale. On connaît d'ailleurs, de ce point de vue, les efforts faits par le ministère de l'équipement. Ceux-ci devraient être poursuivis et accompagnés d'un effort de rénovation de nos méthodes de transport en matière de navigation fluviale. Mais je sais, monsieur le ministre, que vous vous en préoccupez. Je suis donc assuré que ma remarque trouvera auprès de vous un écho intéressé et, j'ose l'espérer, favorable.

J'en viens maintenant aux transports de personnes. Il n'est pas possible de réduire l'exposé des problèmes des transports de personnes à l'analyse des seuls facteurs économiques. En effet, comme M. Ruais l'a fort bien dit, ce problème a une dimension psychologique et humaine.

Il faut bien voir quelle est la psychologie de l'homme transporté. C'est un homme qui se trouve en situation de passivité. L'état de transporté, qui peut être l'occasion soit d'un délassement soit d'une transition, est malheureusement ressenti le plus souvent, il faut le dire et en tirer les conséquences, comme une contrainte, toujours désagréable, souvent intolérable, du fait de la durée excessive du transport, de son inconfort et de son inconvénient. Il nous appartient d'analyser cet état de choses très clairement et d'en rechercher les remèdes.

En effet « métro-boulot, métro-dodo », cela sonne comme une musique lancinante de Léo Ferré, mais ce n'est ni un idéal, ni une condition satisfaisante pour l'homme des temps modernes. Je ne suis pas de ceux qui estiment que l'homme doit camper, coucher sur les lieux de son travail. Franchir une certaine distance entre l'endroit où l'on habite et celui où l'on travaille n'est pas malsain. Toutefois, une distance excessive entre le logement et le lieu de travail se traduit par des contraintes tout à fait intolérables. Dans ce domaine, nous devons nous garder de tout dirigisme ; nous devons être résolument libéraux si l'on entend par libéralisme le fait d'écouter la voix de l'usager. Il faut considérer qu'en matière de transports, comme dans le commerce le client est roi, l'usager doit être roi...

**M. Guy Ducoloné.** Pauvre roi !

**M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis.** ... et que nos efforts doivent tendre à la satisfaction de ses besoins et de ses aspirations légitimes.

Est-ce à dire, monsieur Ducoloné, qu'il faille accepter d'écouter n'importe qui ou n'importe quoi ? Je ne le crois pas. Nous devons être attentifs à la voix des usagers pour autant qu'elle traduit des exigences de progrès.

C'est le vœu qu'a formulé la commission de la production et des échanges en émettant, monsieur le ministre, un avis favorable à l'adoption de ce budget. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports.

**M. Jean Chamant, ministre des transports.** Je vous remercie, monsieur le président, mais selon une méthode que j'ai maintes fois utilisée ici, avait de prendre la parole je préfère entendre les orateurs inscrits.

**M. le président.** Dans la discussion, la parole est à M. Stehlin.

**M. Paul Stehlin.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur deux points, les transports en commun dans la région parisienne et la coordination rail-route.

La grève récente du métro a pu donner une idée de ce que sera pour la région parisienne la circulation ou, plutôt, son arrêt complet dans trois ou quatre ans. Il paraît donc impératif — nécessité fait loi — de prévoir les mesures qui limiteront et peut-être réduiront par rapport à ce qu'il est déjà aujourd'hui le nombre des véhicules admis dans Paris. C'est sans doute plus facile à dire qu'à faire, mais n'est-ce pas le rôle du Gouvernement de prévoir et de décider, aussi impopulaire que cela puisse paraître ?

Si nous voulons améliorer les conditions de circulation dans la région parisienne, il convient, me semble-t-il, de faire un effort considérable très supérieur à celui actuellement en cours en faveur des transports en commun.

Il est regrettable de constater par exemple, que, depuis 1952, deux lignes de métro seulement ont été prolongées en banlieue. Le réseau express régional est, contrairement à un sentiment que vous m'avez attribué un jour, monsieur le ministre, une excellente réalisation technique, mais n'eût-il pas mieux valu utiliser les crédits correspondants pour donner la priorité à l'extension du réseau actuel ?

Vous connaissez les doléances pour ce qui est des autobus, motivées par leur lenteur, leur surcharge aux heures de pointe, leur insuffisance aux heures creuses, leur absence totale après certaines heures.

Aussi trop de personnes, pour se rendre à leur travail et retourner chez elles, doivent-elles utiliser leur voiture ou recourir à d'autres moyens onéreux. Or c'est bien cela qu'il faut éviter pour empêcher la saturation définitive de la circulation à Paris et en banlieue.

Nous avons eu un débat sur la hausse des prix et notamment sur celle des transports en commun. A ce propos, je ne vous apprendrai rien de nouveau en vous disant que les assurances ou les réponses données à nos questions par le Gouvernement n'ont pas toujours été très bien accueillies par les usagers.

En revanche, la proposition d'un certain nombre de syndicats d'accroître encore les charges des employeurs par une augmentation de leur contribution au paiement des transports de leur personnel pèserait lourdement sur la gestion financière des entreprises concernées.

Leur situation d'ensemble est déjà telle que toute taxe nouvelle ne peut qu'accélérer le processus des dépôts de bilan. Ce n'est sûrement pas ce que veulent les syndicats. Il appartient au Gouvernement de trouver autre chose, pour répondre aux demandes des syndicats, que des mesures préjudiciables à l'économie du pays. De toute manière, la R. A. T. P. doit rester un service public, ce qui n'empêche pas qu'elle ait la liberté d'exercer sa responsabilité d'équilibre financier.

Je crois que, de tous les problèmes qui se posent à vous, monsieur le ministre, celui des transports en commun dans la région parisienne est le plus grave, le plus urgent et aussi le plus difficile. Sa solution suppose la claire définition d'une politique portant sur l'humanisation, l'extension des réseaux en fonction des développements urbains, la réglementation de la circulation pour une plus grande rapidité des déplacements, l'augmentation de leur fréquence et le maintien des services dans le temps, compte tenu des services de correspondance entre les autobus, le métro et les trains de banlieue ; la desserte par voie ferrée des villes nouvelles, le développement des transports ferroviaires et routiers interbanlieue, l'utilisation intensive des lignes de la S. N. C. F. de petite et grande vitesse.

Il ne faut pas que l'utilisateur parisien — M. Fortuit extrapolait à l'ensemble des utilisateurs — soit traité en quantité négligeable, ce qui déteint d'ailleurs — dans une faible mesure, heureusement — sur les chemins de fer mais dans une large mesure sur les lignes aériennes.

Je voudrais maintenant étendre le débat à l'ensemble de la France et évoquer un aspect particulièrement important et grave de notre politique des transports : la coordination du rail et de la route. C'est un sujet difficile, délicat, voire explosif. Je vais cependant m'aventurer dans ce domaine et je le ferai, si je puis dire, sans peur et sans reproche ! Je m'en étais entretenu avec votre regretté prédécesseur, mon ami Raymond Mondon, qui, sur l'essentiel, partageait mon point de vue.

La S. N. C. F., engagée dans la réforme des rapports contractuels avec l'Etat et des conditions d'exercice de sa mission, a

fait un effort plus que louable en matière de fonctionnement administratif et d'organisation commerciale afin d'assurer sa rentabilité par la compétitivité de ses prix.

Elle ne pourra mener à bien son œuvre de rénovation que si le Gouvernement l'aide par les moyens en son pouvoir, c'est-à-dire en définissant une politique judicieuse des transports terrestres.

La S. N. C. F. est un service public indispensable au déplacement en grand nombre des personnes et au développement de l'économie. Les bénéfices que peut-être un jour elle réalisera iront à la communauté, mais son déficit actuel frappe l'ensemble du pays. Elle doit faire face à une concurrence de plus en plus nombreuse : l'avion pour les personnes, la voie fluviale et les canaux pour les marchandises, l'oléoduc, la route surtout pour les unes et pour les autres.

Je me limiterai à la route. Sa bonne utilisation est fonction du nombre des véhicules qu'elle peut absorber en assurant une vitesse de déplacement convenable. Le nombre des véhicules croît d'année en année. Il y a là, si le Gouvernement n'y met bon ordre, un processus irréversible. Les pouvoirs publics n'y peuvent faire face que par la multiplication et l'élargissement des routes, la création correspondante de zones de stationnement, une politique rationnelle d'ateliers d'entretien, de stations-service et de garages.

Il est permis cependant de se demander si ce trafic automobile pourra s'étendre indéfiniment et s'il ne convient pas de prévoir certaines limitations, dans l'intérêt même de la vie, et peut-être de la survie de la communauté.

Mais tel n'est pas mon propos, qui est de parler du transport routier des marchandises. Là aussi il y a croissance d'année en année. C'est un moyen d'acheminement extrêmement commode, qui a l'avantage, en outre, de limiter au strict minimum les opérations de chargement et de déchargement. Mais il représente, pour la communauté nationale, de graves inconvénients. Le premier est le manque à gagner pour le service public qu'est la S. N. C. F. et dont le pays tout entier doit alors supporter les charges.

De plus en plus les transports de marchandises passent du rail à la route. J'entends l'objection : nous sommes en économie libre, les tarifs de la S. N. C. F. sont supérieurs à ceux de la route. Je le sais bien.

Le deuxième inconvénient est l'usure accentuée du réseau routier. La détérioration de la chaussée croît comme la puissance quatre de la charge à l'essieu. Il faut des milliers de voitures légères pour égaler la détérioration occasionnée par un seul camion chargé à dix tonnes à l'essieu, par exemple.

Si la taxe à payer par les transporteurs routiers était proportionnelle à l'entretien du réseau routier auquel ils obligent, peut-être alors eslimeraient-on que la compétitivité penche en faveur du rail.

A ce sujet, monsieur le ministre, je me permets de vous interroger sur votre position en ce qui concerne précisément ce tonnage des camions.

Vous avez tenu une réunion à Luxembourg, avec vos collègues de la Communauté économique européenne, dans le dessein, entre autres, d'harmoniser les caractéristiques techniques des poids lourds, notamment la charge à l'essieu.

Si je me réfère à un compte rendu que j'ai lu dans la presse, vous avez pris position en faveur de la charge de treize tonnes à l'essieu. Voici les arguments que vous avez avancés à l'appui de votre thèse.

« Les constructeurs français sont habitués à concevoir leurs véhicules en fonction de cette norme de treize tonnes. Ils sont hostiles à une modification de la réglementation nationale qui les obligerait à consentir un effort d'adaptation non négligeable et risquerait de les placer dans une position affaiblie face à leurs concurrents allemands, hollandais ou italiens. »

Je comprends très bien ces arguments, monsieur le ministre. Mais voici ce qu'écrivait le commentateur :

« En dépit de ces préoccupations, la position française paraît difficilement tenable, du moins si l'on désire réellement parvenir à un accord et normaliser rapidement les poids et dimensions des camions fabriqués dans la communauté. Aujourd'hui, les Français sont, en effet, les seuls à défendre la thèse des treize tonnes... »

Il ajoutait que les Belges, les Luxembourgeois et les Italiens s'étaient ralliés à la solution de compromis — essentiellement politique — de 11,5 tonnes, cependant que les Allemands et les Hollandais restaient favorables à la charge de dix tonnes à l'essieu.

Le troisième inconvénient est la part croissante que le transport lourd prend à la saturation du réseau routier. Que d'heures perdues dans les embouteillages, de carburant brûlé à l'arrêt ou à rouler lentement !

Viennent enfin les accidents dont les transports routiers sont, soit indirectement responsables, du fait, par exemple, des dépassements imprudents au moment de la période des vacances, soit directement aussi en raison de leur encombrement. Car, dans bien des cas, nos routes et nos rues ne sont pas faites pour les poids lourds.

Il ne s'agit pas de porter atteinte aux intérêts du transport routier. Mais il est grand temps que le Gouvernement établisse une réglementation de l'utilisation des routes par les transports lourds et définisse une politique des transports terrestres en fonction des possibilités du rail, de la densité et de l'état du réseau routier.

La solution est sans doute dans la recherche des conditions et des modalités d'utilisation aussi extensive que possible du réseau de la S.N.C.F. et de l'organisation régionale du transport routier.

Autrement dit, il conviendrait que les deux modes de transports fussent complémentaires. Seul le Gouvernement peut organiser et imposer une telle coordination.

Si je n'avais épuisé mon temps de parole, je vous aurai lu, monsieur le ministre, un article publié par votre collègue allemand, M. Georg Leber, indiquant quelles étaient les intentions contenues dans le plan qu'il a établi en 1967, où ces mêmes idées de coordination ont été longuement traitées.

**M. le ministre des transports.** Monsieur Stehlin, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Paul Stehlin.** Volontiers, monsieur le ministre.

**M. le ministre des transports.** Le plan Leber, qui, en effet, avait été établi par mon collègue allemand en 1967, comportait une répartition autoritaire du trafic entre le rail et la route, ce que, je crois comprendre, vous souhaitez vous-même pour la France.

**M. Paul Stehlin.** Parfaitement.

**M. le ministre des transports.** Or, moins de deux années après l'application de ce plan, M. Leber a dû revenir sur ses dispositions essentielles, tant il lui a paru irréaliste de pouvoir mener à bien l'entreprise qu'il avait commencée.

**M. Paul Stehlin.** C'est possible.

**M. le ministre des transports.** C'est même certain.

**M. Paul Stehlin.** Il est alors curieux qu'il n'en dise rien dans l'article que j'ai cité et qui vient de paraître, où il retrace les résultats qui ont été obtenus grâce à ces mesures autoritaires. Je mettrais volontiers ce document à votre disposition, si je n'étais pas persuadé que vous en avez pris connaissance.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Stehlin.

**M. Paul Stehlin.** J'en ai terminé, monsieur le président.

Il est évident que nous devons déboucher sur une politique européenne des transports assurant une utilisation maximale des réseaux ferrés et une coordination régionale du rail et de la route qui rende les voies routières de grande circulation aux véhicules pour lesquels elles ont été effectivement conçues. (Applaudissements).

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

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le ministre, la convention de 1937, établie lors de la constitution de la S.N.C.F., impliquait, dans ses dispositions d'ordre financier, que la société assurerait un service public et équilibrerait son budget.

A cette époque, seule la concurrence avec la voie d'eau posait quelques problèmes, mais ceux-ci étaient mineurs et n'intéressaient qu'une partie relativement faible du territoire.

Pendant la guerre et les quelques années qui suivirent, la concurrence ne posa aucun problème au chemin de fer qui montra, au cours de ces années difficiles, ses brillantes qualités techniques et son sens aigu de l'intérêt général.

Mais bientôt, en raison des progrès réalisés pendant la guerre dans la construction des camions gros porteurs, la concurrence entre la route et les lignes rentables de la S.N.C.F. devint effrénée, malgré de nombreux essais de coordination des transports qui furent, à peu de chose près, autant d'échecs. Tant et si bien que la S.N.C.F. avait à résoudre, si je puis dire, le problème insoluble suivant : assurer le service public, affronter la concurrence, équilibrer son budget. Satisfaire à deux de ces conditions était possible, mais non à trois.

La remise en ordre des transports relevait donc, étant donné la faillite de la coordination réglementaire, d'un choix politique. Le Gouvernement a fait le sien. En sommes-nous satisfaits ? La

mise en œuvre du nouvel avenant du 27 janvier 1971 nous permet de nous forger une opinion, qui ne peut être que fragmentaire quant aux résultats financiers, mais qui, sur le plan de la doctrine, est parfaitement claire : vous avez sacrifié la notion de service public pour la remplacer par celle d'économie de marché. Voilà le choix politique !

Le service public consacre l'égalité de tous les citoyens ; l'économie de marché avantage le fort au détriment du faible.

Comment le service public était-il assuré par la S.N.C.F. ? D'abord par la péréquation des tarifs, ce qui nécessitait leur homologation et leur publicité ; ensuite, par l'obligation de transporter. L'avenant du 27 janvier 1971 prévoit un système très différent.

Que sont devenues la péréquation des tarifs et leur publicité ? Suivant que la relation est concurrencée par un moyen de transport également astreint à une tarification obligatoire, la S.N.C.F. dispose pour cette relation de la même souplesse que ses concurrents à l'intérieur d'une fourchette tarifaire homologuée, sans être soumise à des sujétions particulières, notamment en matière de publicité. Si la S.N.C.F. n'est pas concurrencée, elle applique une tarification de référence. Enfin, elle a la possibilité de conclure des accords non publiés quand elle est en concurrence avec des modes de transports qui ne sont assujettis à aucune obligation tarifaire.

Pour ce qui concerne l'obligation de transporter, la brèche ouverte est importante. Il était prévu de fermer au service omnibus 10.000 kilomètres de lignes entre 1969 et 1972, et l'effort de fermeture devait être poursuivi en fonction de l'évolution du trafic. La fermeture au trafic marchandises de 5.000 kilomètres de voies est également envisagée ainsi que la réduction du nombre de localités et de circuits de ramassage des petits colis.

En regard de toutes ces mesures de démantèlement de la S.N.C.F., d'autres, au contraire, viennent en atténuer l'effet.

En ce qui concerne les transports omnibus, plusieurs solutions sont envisagées : fermeture pure et simple, remplacement par des transports sur route, grâce à des véhicules affrétés par la S.N.C.F., au tarif S.N.C.F. ; soit report sur un service routier existant ; soit maintien de l'exploitation ferroviaire.

Dans tous les cas la charge du déficit est, pour l'instant, supportée par l'Etat, et ce, pendant une période de cinq ans. A l'expiration de ce délai, il sera statué sur la suppression ou le maintien de ces services, ainsi que sur le régime financier.

Pour les services marchandises, dont la suppression serait autorisée, il y aurait transfert sur route, sous la responsabilité et la maîtrise commerciale de la S.N.C.F., avec acheminements terminaux de wagons complets.

Parmi les décisions prises, il en est une que je cite *in extenso* :

Les obligations qui pourront être faites par ailleurs à la S.N.C.F., en dehors de son intérêt commercial, soit d'entretenir des moyens excédentaires, soit d'assurer certains transports dans des conditions ou à des prix dérogatoires, seront exécutées et rémunérées dans le cadre de conventions particulières conclues entre la S.N.C.F. et les administrations, collectivités ou organismes intéressés.

Si je comprends bien, après la période de cinq ans, les relations omnibus et de banlieue — à l'exception de la banlieue parisienne — ne seront maintenues que si les collectivités locales acceptent de prendre en charge le déficit constaté.

Pour les marchandises, la transformation en voies mères d'embranchement de bon nombre de lignes marchandises dont la suppression est envisagée n'aura lieu que si les industries intéressées par ces lignes sont capables d'en supporter les frais de gestion et d'entretien, ce qui signifie que la disparité entre régions riches et régions pauvres s'accroîtra.

Si les dispositions visant le service public sont à nos yeux désastreuses, d'autres, en revanche, sont équitables et de bonne venue.

Il est en effet normal que la S.N.C.F. ne supporte pas des charges plus lourdes que les autres transporteurs en ce qui concerne les retraites.

Je voudrais spécialement souligner l'intéressant système homogène de tarification de l'usage des infrastructures de transport.

Pour que la S.N.C.F. puisse résister à la concurrence, il est évidemment nécessaire que, dans toutes les industries de transport, les bases de départ soient identiques, notamment en matière de péage de l'infrastructure. Il semble, monsieur le ministre, que vous ayez résolu ce problème d'une manière intéressante. C'était là une de nos grandes préoccupations puisque la loi de finances pour 1956 avait institué une taxe au poids et à l'encombrement qui a porté ses fruits jusqu'en 1962.

Je reviendrai brièvement sur la dégradation de la notion de service public.

Assurer le service public a été, pour des générations de cheminots, leur honneur et leur fierté. Alors pourquoi en est-on arrivé à la situation actuelle? Je pense qu'elle résulte de l'incapacité de faire respecter les lois et règlements. C'est ainsi que les horaires des chauffeurs de transport routier ne sont pas respectés, et ce au vu et su de l'administration.

D'autre part, même si l'on peut être d'accord avec la mesure prise, il semble que le Gouvernement s'apprête lui aussi à ignorer la convention. C'est ainsi qu'il porte un coup de canif à l'avenant du 27 janvier dernier, en refusant les augmentations de tarifs prévues par la S.N.C.F. en début d'année, alors que ledit avenant prévoyait que l'Etat ne ferait pas opposition aux aménagements tarifaires effectués par la S.N.C.F. et devrait, par conséquent, contribuer à rétablir dans les meilleurs délais, au plus tard pour l'exercice 1974, l'équilibre financier de l'entreprise. Vous voilà donc déjà en contradiction avec vous-même.

Pour en terminer sur ce point, j'estime qu'il serait souhaitable, toujours pour assurer cet équilibre, que la S.N.C.F. puisse construire, dans les délais qu'elle juge nécessaires, telle nouvelle ligne dont l'exploitation serait rentable.

En bref, le parti socialiste, fidèle à la notion de service public, n'accepte pas votre politique de fermeture de lignes, il n'accepte pas que s'agrandisse le désert français et il vous demande en tout cas, pour sauvegarder l'avenir, alors que de plus en plus se généralise l'usage des conteneurs de ne pas laisser déposer un mètre de voie ferrée, de ne pas laisser se dégrader un mètre de nos voies d'eau. Dans une vingtaine d'années nos successeurs pourraient le regretter amèrement.

Le parti socialiste, soucieux d'une heureuse coordination, ne comprend pas que le Gouvernement — je ne dis pas vous-même, monsieur le ministre — malgré l'avis maintes fois répété de ses propres rapporteurs, s'obstine à défendre les lourdes charges à l'essieu, dont a parlé le général Stehlin, quand on sait que l'usage qu'elles entraînent varie non pas à la puissance quatre, mais de façon exponentielle. Pourquoi lutter au sein du Marché commun pour le « 13 tonnes » aberrant?

Les Etats-Unis tolèrent seulement, et encore avec de lourdes pénalités, le « dix tonnes ».

Est-il juste d'autre part que l'Etat bénéficie seul de la taxe à l'essieu, alors que les mastodontes de la route détruisent allégrement les chemins départementaux et communaux, sans que les départements et les communes touchent un seul centime de cette taxe?

Parlerai-je des victimes de la route, dont plus de la moitié peut-être est le fait, directement ou indirectement, des transports routiers? C'est plus de six milliards par an que ces drames coûtent à la collectivité, c'est-à-dire plus que le prétendu déficit de la S.N.C.F.

La récente grève du métro, par les pertes qu'elle a entraînées — quatre milliards de francs en quelques jours — montre que vous ne devez pas négliger l'aspect humain du problème des transports.

La nécessité de meilleures conditions de transport dans la région parisienne est soulignée par tous. Le charroi des hommes et des femmes entassés dans les rames aux heures de pointe est une honte.

Voilà quinze ans que j'entends parler de la prolongation de la ligne de Sceaux, de Luxembourg à Châtelet. L'opération prestigieuse du R. E. R. de l'Ouest l'a emporté; or, d'après les renseignements que je possède, 15.000 voyageurs seulement emprunteraient ce réseau.

En conclusion, monsieur le ministre, n'oubliez pas les agents obscurs et dévoués des grands services publics. Les réorganisations désorganisent de nombreux foyers, imposant, en fin de carrière, de coûteux et pénibles déménagements aux plus modestes de ceux qui ont consacré leur vie au service du pays. Modérez, enfin, l'intégration totale du complément de traitement non liquidable dans le calcul de la retraite des vieux cheminots. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

**M. Pierre Baudis.** Mesdames, messieurs, je veux d'abord remercier les deux rapporteurs, MM. Ruais et Fortuit qui, bien que députés de Paris et de la région parisienne, ont compris et évoqué en toute objectivité les problèmes qui se posent aux grandes villes de province.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que le Gouvernement manifeste autant de compréhension. Je sais que vous-même mesurez nos difficultés, mais j'aimerais que les moyens mis à notre disposition soient proportionnés à nos besoins.

Certes, dans les villes de province — c'est vrai non seulement pour Toulouse mais sans doute aussi pour Bordeaux ou pour Marseille — nous assistons à une montée prodigieuse, inquié-

tante du déficit du transport urbain. Les municipalités de province ont cette particularité d'avoir à supporter à la fois deux déficits : celui de la région parisienne, par l'impôt général sur le revenu, et celui du réseau de leur ville, par les centimes additionnels. Payer un déficit, c'est lourd! En payer deux, c'est vraiment insupportable!

Je comprends très bien que la solidarité joue au profit de la région parisienne. Mais, les causes étant les mêmes et le même engorgement se produisant dans les villes de province, la solidarité nationale devrait, dans une certaine mesure, jouer pour les grandes métropoles régionales.

La solidarité nationale ne saurait, en effet, se limiter à un secteur géographique particulier; elle doit se manifester partout où se posent les problèmes.

Le développement urbain, cause de la situation dont je parle, est l'une des caractéristiques les plus marquantes de notre époque. Il s'agit là d'une évolution irréversible, qui est la conséquence toute naturelle d'une nouvelle structuration de notre société contemporaine. Nos villes se développent à un rythme jamais connu dans leur histoire et d'une façon, hélas! souvent désordonnée et anarchique, sans avoir été préparées à un phénomène qu'elles ont le plus grand mal à maîtriser.

Les conditions de déplacement dans ces grandes villes deviennent très difficiles et fort différentes de celles que nous avons connues il y a quelques années à peine, où bon nombre de citoyens pouvaient encore aller à pied de leur domicile à leur lieu de travail.

La voiture automobile s'est imposée en maître et, à certaines heures, le spectacle de nos rues est affligeant, plus affligeant encore que celui des rues de Paris. Les conditions de circulation dans les agglomérations comptant plus de 200.000 habitants sont devenues, en général, pires qu'à Paris et la situation des transports collectifs urbains tend à prendre le même chemin.

Dans les documents publiés récemment à l'occasion du colloque de Tours, j'ai noté qu'en 1968, aux heures de pointe, la vitesse commerciale des autobus dans la région parisienne était de 12 kilomètres à l'heure; qu'elle était aussi de 12 kilomètres à l'heure à Lyon et à Marseille, pour atteindre 13 kilomètres à l'heure à Lille et à Bordeaux, mais qu'elle n'était plus que de 11 kilomètres à l'heure à Nice et, hélas! de 9,5 kilomètres à l'heure à Toulouse.

La situation ne s'est pas améliorée depuis 1968, bien au contraire, du moins en ce qui concerne la ville que j'ai l'honneur de représenter ici et d'administrer sur le plan municipal, vieille citée aux voies insuffisamment proportionnées et au centre fortement charpenté, dans laquelle le pare automobile — j'y insiste — double tous les six ans. Il en résulte des conséquences très graves : un gaspillage de temps et d'argent, sans parler de la fatigue nerveuse qui s'ensuit; une désaffection de plus en plus marquée et inquiétante pour les centres anciens des principales villes; bref, un inconfort général de la vie citadine, avec toutes les conséquences imaginables.

La faible vitesse commerciale de nos autobus et l'irrégularité des fréquences, dues aux problèmes de circulation, font que le trafic sur l'ensemble de nos réseaux collectifs urbains baisse régulièrement tous les ans, parfois de près de 10 p. 100 d'une année sur l'autre.

C'est ainsi, par exemple, que le trafic des autobus toulousains, qui, en 1963, atteignait 49 millions de passagers, est tombé en 1970 à 37 millions, chiffre étonnant, qui traduit une perte de 7 millions de voyageurs en douze ans, malgré un accroissement très sensible de la population dû en particulier à la venue des rapatriés.

La clientèle des transports en commun est constituée, à raison de 90 p. 100, d'usagers qui sont obligés d'utiliser l'autobus, car ils ne disposent pas d'autres moyens de transport. L'autobus est délaissé par l'usager — nous le savons tous — dès qu'il a pu acquérir un moyen de transport individuel. Ce sont les couches sociales les plus modestes qui sont aujourd'hui contraintes d'utiliser l'autobus sans pouvoir, comme à Paris, recourir à d'autres moyens de transport tels que le métro ou le chemin de fer.

Aux conséquences que je viens de signaler et dont sont victimes tant les automobilistes que les usagers du transport en commun, s'ajoutent, depuis des années, les difficultés financières d'exploitation, lesquelles, déjà énormes dans nos réseaux, tendent à prendre des proportions inquiétantes.

En effet, la quasi-totalité des services publics de transport de voyageurs des grandes villes de France — et je suis persuadé que les maires des grandes métropoles régionales seraient tout à fait d'accord avec moi — sont désormais déficitaires, et il n'est pas rare que ce déficit atteigne ou dépasse des pourcentages de l'ordre de 20 à 30 p. 100 de l'ensemble des dépenses. Les collectivités locales sont contraintes d'éponger ce déficit sous

des formes diverses, sans disposer à cette fin d'aucune ressource, moyen ou aide financière particulière.

Cet effort financier, qui atteint en 1971 un milliard d'anciens francs, sinon plus pour la ville de Toulouse, est également imposé aux grandes villes de France, à un moment où elles sont impérativement sollicitées par de redoutables problèmes d'équipement dans tous les domaines de la vie de la cité.

Nous tentons, certes, sur le plan local, utilisant tous les moyens dont nous disposons et aidés en cela par vos services, monsieur le ministre, et par l'institut de recherche des transports, de normaliser cet état de chose. La plupart de nos villes ont été amenées à se doter de nouveaux plans de circulation avec bandes réservées dans le centre pour les transports en commun, à imposer une réglementation contraignante en matière de stationnement, à créer parallèlement des possibilités nouvelles de parking à favoriser la promotion des transports collectifs, à aménager aussi un urbanisme mieux équilibré et mieux adapté aux conditions de la vie moderne. Quelques résultats ont été obtenus, mais ils sont encore très insuffisants.

Les transports en commun commencent à peser très lourd — on l'a dit tout à l'heure — sur les budgets modestes pour un service qui se dégrade de plus en plus. Chaque augmentation de tarif s'accompagne en fait d'une chute supplémentaire de trafic. Nous nous enfermons alors dans un cercle vicieux. Il n'est donc pas possible et socialement équitable de rechercher l'équilibre budgétaire de nos réseaux en recourant à un tel artifice.

Il est devenu, dès lors, évident que les collectivités locales n'ont plus de moyens suffisants pour faire face seules à un tel problème sans l'aide technique et financière de l'Etat.

Je suis de plus en plus persuadé que les transports urbains, dans les métropoles de province, ont pris désormais un caractère d'ordre national, d'une part, du fait de cette difficulté des collectivités locales à les normaliser et, d'autre part, en raison de l'intérêt majeur qui s'attache à ne pas contrarier l'avenir de ces grandes villes françaises dont l'existence est si nécessaire à l'équilibre général de notre pays.

J'en viens aux dispositions que je souhaiterais, pour ma part, voir adopter.

Une aide financière plus substantielle de l'Etat nous est indispensable pour nous permettre de mener à bien toute une série d'actions capables d'accroître la productivité de nos entreprises de transport et d'améliorer la qualité de nos services, qu'il s'agisse de la mise en pratique du service à un agent ou de l'adaptation de nos autobus à des formules plus modernes et plus attrayantes, dans le cadre d'expériences promotionnelles, par exemple.

La modernisation et l'extension des parcs de matériels roulants imposent, par ailleurs, des investissements très lourds à nos municipalités.

Je souhaite que l'Etat apporte désormais son concours à ces opérations sous forme de subventions, ainsi que d'autres pays le font d'ailleurs.

Je signale que les taux de subvention couvrent parfois l'intégralité de la dépense aux Etats-Unis et qu'ils sont très élevés en Allemagne fédérale.

La taxe à la valeur ajoutée pèse, en outre, lourdement sur les comptes d'exploitation de nos réseaux. Peut-on valablement espérer voir le taux actuel de 15 p. 100 porté au taux réduit de 7,5 p. 100, ce qui, pour une ville comme Toulouse, allégerait le déficit de 2.250.000 francs ?

Quand une municipalité doit éponger un déficit de plus de 10 millions de francs, soit un milliard d'anciens francs, il est déraisonnable de lui faire payer en outre — et, du même coup, de faire payer à ses administrés — la T.V.A. sur le déficit qu'elle supporte déjà.

Puis-je également suggérer une exonération, ou du moins un allègement, de cette T. V. A. qui devient véritablement écrasante et revêt un caractère aberrant dès lors qu'il s'agit d'un service public ?

Enfin, je souhaite que l'Etat envisage très sérieusement la réalisation, à moyen terme, de transports en site propre dans les grandes agglomérations françaises, en faisant peut-être appel à des solutions techniques plus légères et moins coûteuses que le métro souterrain classique.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions que m'inspirent les très graves difficultés auxquelles se heurtent les maires des grandes villes de France dans le domaine des transports collectifs urbains.

Les efforts très louables tentés jusqu'à présent ne semblent être ni au niveau ni à la mesure de difficultés sans cesse croissantes. Les redoutables conséquences que porte en elle, à des titres divers, une telle situation m'amène à lancer vers vous, monsieur le ministre, un appel angoissé ; car une municipalité ne saurait plus longtemps employer une part aussi impor-

tante de ses moyens à éponger un déficit, alors qu'elle pourrait l'utiliser pour s'équiper de maintes structures indispensables.

Il est normal que nous fassions un effort sur le plan social, notamment sur le plan des investissements scolaires et culturels. Mais il ne reste rien de sommes qui servent à éponger un déficit.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande instamment d'envisager des mesures qui permettront aux maires des grandes villes de France de mieux supporter les incidences de la civilisation et de l'urbanisme modernes et de faire face à leurs obligations. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

**M. Guy Ducloné.** Monsieur le président, monsieur le ministre, le groupe communiste veut encore une fois, à la faveur de ce débat, intervenir sur la situation des transports parisiens.

Cela nous semble d'autant plus important que, lors de la discussion du projet de loi sur le versement de certains employeurs, qui a eu lieu en juillet dernier, comme au cours des précédentes discussions budgétaires, on a constaté une fâcheuse tendance à vouloir opposer la province à la région parisienne.

Or, les moyens de circulation et de transport à Paris et dans sa banlieue sont, à notre avis, typiquement un problème national. Il s'agit de la capitale, et ce fait justifierait mon propos. Mais la région parisienne est surtout un centre économique, le plus important — et de loin — de tout le pays.

Ajoutons-y ce qu'en dit M. le préfet de la région parisienne : « A l'exception de Londres, aucune capitale n'offre, en effet, la caractéristique d'être aussi un puissant foyer de création, de production, d'innovation et de direction dans l'ordre économique. Métropole industrielle particulièrement ouverte aux techniques de pointe, l'agglomération parisienne est aussi une puissante capitale tertiaire dans les domaines de la finance, des assurances et des services ».

D'ailleurs, s'il fallait s'en convaincre, il suffirait de se référer à la semaine du 7 au 15 octobre dernier où l'arrêt du métro a créé une situation inextricable et, de plus, a entraîné, selon le patronat, la perte de 7 à 8 millions d'heures de travail.

Le chiffre d'affaires des grands magasins a même baissé de 35 à 40 p. 100, a-t-on précisé !

Ces deux effets révèlent, d'une part, l'importance du métro et de la R.A.T.P. dans la vie du pays, d'autre part les responsabilités encourues par le Gouvernement dans la prolongation d'une grève qui a coûté plus cher à la R.A.T.P. que si satisfaction avait été donnée aux revendications de l'ensemble du personnel et pas seulement des conducteurs.

Enfin, ils justifient ce que nous n'avons cessé et ne cesserons de dire, à savoir que ces moyens de transport profitent, en premier lieu, aux grandes entreprises et aux grands magasins.

Nous sommes donc fondés à demander une fois de plus, avec insistance, que vienne en discussion devant l'Assemblée notre proposition de loi n° 1013 qui prévoit le financement des transports parisiens, notamment par l'instauration d'une taxe sur les salaires payés par les entreprises employant plus de 100 salariés et sur les bénéfices des grands magasins, et notre proposition n° 1580 qui préconise la création d'un office régional des transports où les élus pourront jouer leur rôle, contrairement à ce qui se passe avec l'actuel syndicat des transports.

Ce n'est pas le transfert — dont on parle — de ce secteur au district de la région parisienne qui pourrait nous satisfaire, en raison de la composition foncièrement antidémocratique de ce district.

La nécessité d'une réorganisation démocratique des transports de la région parisienne est à l'ordre du jour. Les termes employés par les organisations syndicales et les partis politiques de cette région qualifient très exactement la situation : surcharge, lenteur, inconfort, pénibilité.

Entre banlieues, les transports collectifs sont inexistantes ou rares ; les travailleurs sont contraints d'utiliser leur voiture ou d'autres moyens onéreux.

Si la situation est telle, c'est parce que, moins que l'intérêt de l'usager, c'est le rendement financier qui est le principal souci du Gouvernement, et cela explique que les économies envisagées se font au détriment de l'amélioration du service.

N'est-il pas vrai que, selon la direction même de la R.A.T.P., les conséquences des contraintes budgétaires aboutissent « à limiter l'effort de renouvellement du matériel et des installations, ainsi que certaines améliorations des conditions de transport » ?

On envisage même la suppression dès 1972 de certaines dessertes du réseau routier, qualifiées de déficitaires. Tant pis si les habitants desservis n'ont plus de moyens de transport !

Est-il vrai qu'on envisage aussi pour 1972 une réduction du nombre des lignes pouvant atteindre 1.800.000 voitures-kilomètre et leur remplacement par des taxis collectifs ? S'il en était ainsi, il en résulterait une augmentation considérable des frais de transport pour les usagers, alors que, calcul fait, l'économie réalisée ne serait que de 0,14 p. 100 pour le budget de la R. A. T. P.

Cette insuffisance des transports en commun, notamment en ce qui concerne les prolongations de lignes de métro, a des conséquences désastreuses pour la plupart des villes de banlieue. Par exemple, la non-prolongation de la ligne n° 13 vers Saint-Denis est une cause directe de l'encombrement de la ville comme de la portion de l'autoroute du Nord la traversant. Chacun a pu le lire dans la presse, un accident comme celui du 20 septembre dans le souterrain dit du « Landy », du fait du brouillard, a entraîné le blocage de la circulation jusque dans le quartier de la gare du Nord. Sans être aussi spectaculaires, les effets sont les mêmes dans presque toutes les banlieues.

L'insuffisance de crédits se fait sentir également en matière de constructions de parkings d'intérêt régional avec toutes les conséquences que cela comporte, du point de vue de la circulation des voitures entrant dans la capitale. Mon collègue M. Louis Odru m'a signalé que la construction de celui de Montreuil, lancée depuis dix ans, est toujours en panne. Les acquisitions foncières sont réalisées, mais les crédits de la R. A. T. P. pour la gare routière liée à ce parking ont été tellement réduits que l'ensemble de l'opération est compromis. Il faut en finir avec ce scandale !

La solution de toutes ces questions ne peut pas être trouvée dans l'augmentation continue des tarifs.

Au mois d'août dernier, une augmentation de 15 p. 100 des tarifs de la R. A. T. P. est intervenue ; même si, pour l'instant, le tarif de la carte hebdomadaire reste inchangé, cette hausse a des incidences financières lourdes sur les budgets des travailleurs. Il ne faut pas chercher d'autre explication au fait que le nombre des voyageurs empruntant le métro diminue.

Alors que le métro a transporté 1.130 millions de personnes en 1970, on estime qu'il n'en transportera que 1.115 millions pour 1972 — 15 millions de moins ! — et que ce nombre tomberait à 1.110 millions si était appliquée la nouvelle augmentation des tarifs, actuellement en préparation. Poussant le raisonnement jusqu'au bout, la R. A. T. P. a calculé, au nom de la « vérité des prix » qui vous est chère, que le fait de porter à 1,35 franc le prix du billet aboutirait à une perte annuelle de 80 millions de voyageurs.

On mesure là, les répercussions directes des tarifs sur le trafic.

Pour leur part, les questions de personnel à la R. A. T. P. ne sont pas négligeables et ce ne sont pas les perspectives de votre contrat intérimaire qui leur apporteront une solution satisfaisante. L'augmentation de la productivité, si elle découle pour une part de certains équipements nouveaux, n'en est pas moins fondée sur une aggravation des conditions de travail des agents.

En revanche, compte tenu de la hausse des prix, les augmentations de salaires envisagées maintiennent tout juste le pouvoir d'achat du personnel.

Quant à la grille des salaires, elle est rejetée, vous le savez, par toutes les organisations syndicales, parce que vous ne voulez en discuter que dans le cadre d'une masse salariale que vous avez fixée à l'avance.

Parmi les revendications importantes posées par les travailleurs figurent encore la garantie de l'emploi, la formation et le recyclage. Vous ne pouvez, monsieur le ministre, vous déroger à ces questions, qu'il conviendra de régler.

Pour cela, il vous faut prendre une autre orientation.

C'est ainsi que dans le projet de budget de la R. A. T. P. pour 1972, le poste des salaires est celui qui progresse le moins. L'augmentation de ce budget est de 11,6 p. 100, celle des salaires de 8 p. 100, tandis que les impôts augmentent de 11 p. 100, les charges d'emprunts de 19,5 p. 100, les dépenses d'énergie et d'entretien de 10,2 p. 100.

J'ajoute que, sur 500 millions de francs de taxes supportées par la R. A. T. P., la T. V. A. représentera 411.700.000 francs en 1972, contre 370.800.000 francs en 1971.

**M. Léon Feix.** C'est scandaleux !

**M. Guy Ducoloné.** Ces chiffres sont à rapprocher de ceux qui figurent au budget de l'Etat pour 1972 et qui atteignent 683 millions. Si l'on tient compte que près du quart est constitué

par le remboursement pour réductions tarifaires prévu par l'article 8 du décret du 7 janvier 1959, on en conclut que l'indemnité compensatrice sera à peu près égale en 1972 au prélèvement opéré par l'Etat sur la R. A. T. P. au titre des taxes. Cela signifie que la charge de la R. A. T. P. reposera en fait sur les usagers et les collectivités locales, la T. V. A. étant prélevée sur la subvention d'équilibre de ces dernières puis-elles sont taxées au titre des recettes indirectes.

La loi du 12 juillet 1971 prévoit un versement de certains employeurs. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous dire combien cela va rapporter en 1972 et à quel moment les versements au titre de 1971 seront effectués ?

N'est-il pas anormal en outre qu'une entreprise comme la R. A. T. P. soit obligée, parce que vous avez réduit les levants pour investissements, de consacrer près du cinquième de son budget au remboursement des charges d'emprunt ? N'est-il pas anormal qu'elle soit obligée de prévoir une annuité de renouvellement en augmentation moindre que les années précédentes, la progression n'étant que de 4,7 p. 100 ?

**M. le président.** Monsieur Ducoloné, je vous prie de conclure.

**M. Guy Ducoloné.** Monsieur le ministre, il convient, sur tous ces problèmes de transports, de reviser vos notions de base. Il faut en venir enfin à l'idée de service public, ce qui permettrait de disjoindre la gestion et le fonctionnement des dépenses d'infrastructure.

C'est pourquoi le groupe communiste fait siennes les propositions formulées par les organisations et partis de la région parisienne : C. F. D. T., C. G. T., F. E. N., parti communiste, parti socialiste, Jeune République et Objectif 72, qui font des propositions tendant à régler les problèmes de transport dans la région parisienne. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)

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

**M. Maurice Lemaire.** Mon propos se limitera à la question de la sécurité routière.

Le 5 mai 1971, M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, disait à cette même tribune : « Il n'y a pas de problème plus préoccupant dans notre société que celui du développement tragique de l'insécurité des routes. »

On sait que pour y remédier, le Gouvernement a créé une mission interministérielle chargée de coordonner les efforts de toutes les administrations publiques ou privées, ainsi qu'une table ronde réunissant tous ceux qui, à des titres divers, sont concernés par ce problème capital. C'est en 1969 que ce dispositif fut mis en place. Quels en sont aujourd'hui les résultats ? Nous laisserons parler les chiffres :

En 1967, 13.585 tués sur les routes, 301.556 blessés dont 87.876 grièvement ; en 1968, 14.274 tués, 312.313 blessés dont 92.020 grièvement ; en 1969, 14.664 tués, 311.273 blessés dont 93.882 grièvement ; en 1970, 15.066 tués, 322.603 blessés dont 96.655 grièvement.

La courbe monte sans répit !

Certes, la limitation de vitesse à 110 kilomètres à l'heure sur les routes nationales fut considérée comme une mesure efficace. Mais force est de constater aujourd'hui que l'effet de ce déploiement d'efforts et des dépenses consacrées à l'amélioration des points singuliers, à l'effacement des points noirs, comme à l'extension de la signalisation horizontale sur les chaussées, apparaît somme toute plutôt mince, je devrais dire décevant.

Au cours des XIII<sup>es</sup> assises nationales sur les accidents de la route, qui se tinrent à Paris l'été dernier, ne pronostiquait-on pas qu'au rythme actuel il y aurait, d'ici à fin 1975, 86.000 tués sur nos routes et 1.800.000 blessés hospitalisés ?

Nous allons donc vers un véritable désastre dont nos concitoyens s'inquiètent à juste titre. Il s'avère, en effet, que l'accident de la route est devenu la peur n° 2 des Français — 40 p. 100 — venant tout de suite après le cancer — 54 p. 100. Ce « problème tragique », selon la juste expression de M. Jacques Baumel, n'est donc pas résolu. En conséquence, il convient de le reprendre sur des bases plus efficaces.

Monsieur le ministre, je le sais, votre département n'est pas le seul concerné, d'autres le sont davantage que le votre. C'est donc au Gouvernement tout entier que je m'adresse par votre intermédiaire afin que soit entreprise une action décisive qui mettrait fin à cette tuerie collective qui, jour après jour, ensanglante nos routes.

En égard au peu de temps qui nous est alloué, nous limiterons notre intervention à trois points : la signalisation, la vitesse, la police de la route.

Tout d'abord, la signalisation.

La première qualité d'une signalisation, qu'il s'agisse de panneaux, de feux de couleur ou de traits et signes tracés sur la chaussée, c'est d'être visible en tout temps et par tous les temps. Les signaux doivent attirer le regard du plus loin possible, sans risque de confusion avec d'autres signaux ou feux, surtout des signaux s'adressant à d'autres files de circulation, à des routes parallèles, convergentes ou de croisement.

La deuxième qualité d'une signalisation, c'est la simplicité, sans permission de choix ou d'interprétation et c'est, par-dessus tout, d'être crédible. Quant à l'obéissance à tous les signaux, elle doit être impérative et, nous ajouterons, au feu jaune aussi bien qu'au feu rouge. Il faudrait qu'on sache une fois pour toutes qu'un feu jaune n'est pas une incitation à la fuite en avant; c'est une incitation à s'arrêter. Ce qui est regrettable c'est que, par temps ensoleillé, surtout lorsque le soleil baisse à l'horizon, plus de 50 p. 100 des signaux — rouges, verts ou jaunes — soient pratiquement invisibles, comme si l'on voulait faire l'économie des kilowatts qui donneraient une visibilité convenable.

Ce qui est non moins regrettable, c'est que les signaux n'aient pas toujours une orientation adéquate pour que chacun les aperçoive en temps opportun. Pourquoi, par exemple, ne pas placer des signaux répéteurs au-dessus des chaussées lorsque la signalisation latérale risque d'être occultée par la présence de poids lourds ou de camionnettes?

Quant à la vitesse, c'est le facteur fondamental. Ici, nous sommes tous en bloc responsables de ne pas faire entendre à tous les Français, par tous les moyens disponibles, la radio et la télévision notamment, ce qu'est la force vive, cette force de choc qui varie en raison du carré de la vitesse de telle manière que si l'intensité du choc à la vitesse de 30 km/h est prise comme unité, le choc devient quatre fois plus grand à 60 km/h, neuf fois plus grand à 90 km/h et seize fois plus grand à 120 km/h; que si deux voitures se rencontrent de front à 30 km/h le choc est quatre fois plus grand que si une voiture rencontre un arbre à cette même vitesse de 30 km/h et seize fois plus grand si les deux voitures se heurtent à 60 km/h, trente-six fois plus grand si c'est à 90 km/h et soixante-quatre fois plus grand si l'on roule à 120 km/h!

Cela mesure l'inconscience de ceux qui jouent impunément avec la vitesse et cela démontre que d'indicateur de vitesse limite sur les routes est un signal de toute première importance et peut-être même le signal le plus important. Le malheur est qu'on a galvaudé, d'année en année, les signaux de vitesse en plaçant ici et là des poteaux portant l'indication 30 ou 60 kilomètres devant des chantiers quelquefois hypothétiques et souvent sans aucun rapport avec la nécessité. Dès lors, la signalisation de vitesse a perdu toute crédibilité. Absolument plus personne ne s'en soucie aujourd'hui et c'est ce courant qu'il nous faut remonter avec la plus grande vigueur.

Faut-il dès lors instituer une limitation de vitesse générale, comme cette limitation à 110 km/h que l'on a imposée depuis deux ans sur certaines routes? Nous ne le croyons pas. Ce qu'il faut, c'est prescrire des limitations sur les routes tortueuses ou sinueuses, non pas à 110, mais à 100, voire 80 ou même 70 km/h, à la condition expresse qu'une fois prescrites, ces limitations soient rigoureusement respectées.

Ce qui est indispensable en matière de limitation de vitesse c'est qu'à l'arrivée sur un point singulier — dos d'âne, virage sans visibilité ou de faible rayon — la vitesse permise pour franchir ce passage soit signalée à l'avance par un poteau indicateur placé au point à partir duquel l'automobiliste doit maîtriser son véhicule pour descendre à la vitesse prescrite, la longueur du trait plein de non-franchissement étant calculée en conséquence.

Si cette condition réciproque n'est pas satisfaite, la sécurité peut être mise gravement en défaut. Or, chacun peut se rendre compte en circulant sur nos routes, que la longueur des traits pleins ne correspond généralement pas à cet impératif fondamental en raison des vitesses élevées pratiquées dans les deux sens.

J'ai déjà fait état, dans mon intervention du 20 novembre 1969, de la nocivité de l'instruction ministérielle du 22 octobre 1963 relative aux marques sur les chaussées et selon laquelle la distance minimale de visibilité à adopter pour l'établissement des lignes continues est un compromis entre les exigences de la sécurité et les facilités de la circulation. Or tout compromis en ce domaine est franchement inacceptable et je reprendrai ici avec force le slogan qui a si bien réussi aux chemins de fer : « La sécurité avant tout ».

Que dire des véhicules lourds qui cachent la chaussée devant eux, se suivent de trop près ou même, comme j'ai pu le voir sur l'autoroute du Sud, roulent quelquefois de front sur trois files? Que dire de l'espacement qu'il faudrait conserver entre tous les véhicules, sachant que par temps sec il faut près de 50 mètres pour s'arrêter lorsqu'on roule à 70 km/h et 100 mètres lorsque

la vitesse est de 110 km/h. Que dire aussi de l'observation ou de l'inobservation d'une limite plus contraignante par temps de pluie ou de brouillard?

A quand les décisions qui s'imposent alors que se multiplient les carambolages impressionnants et mortels?

Tout cela pose des problèmes. Certes, ils ne sont pas insolubles : craignons cependant que les Français ne prennent de plus en plus peur de la route si l'on persiste à y laisser circuler des énergumènes qui n'ont pas le moindre souci de la vie d'autrui.

Nous touchons ici à mon troisième point capital : la police. Jusqu'à présent, la police, avec le renfort de l'armée, est surtout utilisée aux jours de pointe pour canaliser les courants, pour remédier dans une certaine mesure à la déficience ou à l'insuffisance de la signalisation. Il est vrai qu'il nous faut une police qui instruit et ne se contente pas de réprimer; elle doit être prévenante, mais active et implacable pour mettre fin aux abus. Or, cette police-là, nous ne l'avons pas pour la raison simple et péremptoire qu'elle est pratiquement inexistante, je veux dire privée d'effectifs ou dotée d'effectifs dérisoires.

**M. Paul Stehlin.** Très juste !

**M. Maurice Lemaire.** Or, combien coûtent à la nation, en dehors des souffrances et des larmes, les morts souvent innocents, les blessés, les handicapés à vie? Plus de dix milliards par an.

Avec une partie seulement de cette somme, utilisée à bon escient pour créer une signalisation digne de ce nom, fondée en particulier sur la connaissance de la vitesse et de ses effets, de ses vertus comme de ses dangers, pour former enfin et surtout une grande police de la circulation et de la route, nous ferions l'opération la plus rentable, et de loin, qu'on puisse rêver pour notre VI<sup>e</sup> Plan.

Monsieur le ministre, ce sera notre conclusion : il n'est pas trop tard pour entreprendre cette œuvre de salut, mais il est grand temps. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

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

**M. André Duroméa.** Mesdames, messieurs, le phénomène des transports évolue avec une rapidité extrême.

Au nombre des facteurs essentiels qui provoquent cette situation, il faut citer la prédominance de l'activité industrielle qui impose la concentration de la main-d'œuvre et des marchandises nécessaires dans des centres économiques importants.

Cela donne naissance à des zones urbaines de plus en plus étendues.

Il en résulte la nécessité d'emmener sur le lieu de travail des hommes et des femmes, toujours plus nombreux, que réclame la production.

Cette urbanisation a aussi pour conséquence, très souvent, d'accroître les distances moyennes des transports.

En second lieu, il résulte de l'internationalisation de la production, de l'ouverture des frontières, du développement du commerce que les échanges économiques, sociaux et culturels grandissent.

Deux chiffres suffisent à illustrer cette affirmation : le transport routier international progresse de 20 p. 100 par an et les transports aériens augmentent de 14 p. 100.

Ainsi, il apparaît bien que le transport est un besoin économique, mais qu'il prend un caractère nouveau et une ampleur inconnue. Il est aujourd'hui un problème social, intéressant tout le monde, mais surtout les grandes agglomérations.

C'est pourquoi je n'interviendrai que sur les transports en commun et sur les personnels.

La ville de Paris n'a plus le privilège d'être touchée seule par ce problème qui est, désormais, celui de toute les grandes villes de province. De plus, dans quinze ans, 75 p. 100 des Français vivront dans des villes. Or, pour vivre, l'homme des villes doit absolument se déplacer.

Un moyen de transport rapide et confortable est aujourd'hui une revendication aussi légitime que celles qui concernent la santé, le logement, la fiscalité ou le métier.

Cette nécessité s'intègre à la vie de travail, mais aussi à l'aspiration à la détente et aux loisirs, à la culture.

Une revue médicale notait récemment ceci :

« La durée des trajets, l'inconfort, l'inadéquation partielle des transports collectifs aux horaires de travail représentent autant de facteurs d'allongement de la durée journalière de travail et de fatigue supplémentaire et pour un nombre important,

croissant de travailleurs, la charge — directe ou indirecte — de travail ne s'éloigne peut-être pas tellement des soixante-douze heures de ceux qui, en 1830, habitaient à la porte de leur travail. »

Aussi, alors que parmi ses partenaires européens, la France a la plus longue durée du travail, les salariés sont-ils amenés à revendiquer sur deux plans : temps de travail et moyens de transport.

En effet, insuffisants, inconfortables et chers, en semaine les moyens de transport provoquent une fatigue nerveuse intense. Mais les dimanches et jours de fêtes, leur rareté ne permet pas de les utiliser pour un repos nécessaire.

Ainsi, on se rend compte que le transport a été destiné par la société capitaliste uniquement à couvrir les besoins économiques, les besoins sociaux étant absolument négligés.

Certes, M. le rapporteur a indiqué une augmentation de 50 p. 100 des crédits pour les transports urbains.

Mais, outre que les pourcentages sont souvent trompeurs, il faut indiquer que, dans le budget de 1971, les crédits n'avaient augmenté que de 2,8 p. 100, moins de trois fois l'accroissement des dépenses publiques. Ainsi, l'augmentation de cette année ne permettrait-elle pas encore de combler le retard accumulé. Elle ne permettra pas d'améliorer numériquement et qualitativement les transports collectifs urbains.

Nous constatons, du reste, qu'au lieu de véritables solutions, les mesures que vous proposez ne règlent rien. Mais elles répondent, en revanche, à une ligne directrice bien définie : faire supporter pour l'essentiel à d'autres qu'à l'Etat et aux grandes sociétés financières, les charges nouvelles nées des besoins croissants.

Pour cela, l'automobile individuelle est présentée comme la concurrente déloyale des transports collectifs et désignée comme l'ennemi, alors que beaucoup d'usagers ont cherché à un palliatif à l'insuffisance des transports en commun, d'où un relèvement des taux d'amendes de stationnement et la généralisation conseillée du stationnement payant dans les grandes villes.

Mais comme vous ne vous faites guère d'illusion sur l'empressement des élus locaux à répondre à vos souhaits, alors, vous indiquez :

« Ces mesures ayant parfois un caractère impopulaire et se heurtant souvent à des contraintes psychologiques et sociopolitiques, il serait utile que l'Etat prenne une part de responsabilité grâce à des mesures d'incitation, sans que, pour autant, soit portée atteinte à l'autorité des collectivités locales. »

Que voilà une petite merveille d'hypocrisie !

Les élus savent, pour l'avoir éprouvée dans d'autres domaines, que la politique d'incitation tend à contraindre, sous des formes voilées, les maires et les conseillers municipaux à endosser des responsabilités qui ne sont pas les leurs.

Cependant, devant le mécontentement général et grandissant, le Gouvernement a été contraint de créer une taxe spéciale à la charge des employeurs.

Bien que déjà contestable dans son application, puisqu'elle s'applique, de la même manière, aux petites comme aux grosses entreprises, cette taxe possède un vice majeur : elle ne s'applique que dans la région parisienne.

Pourquoi n'est-elle pas étendue à la province, à l'ensemble des grandes villes de France, où la situation devient de plus en plus difficile ?

Les usagers voient augmenter sans cesse les prix des transports sans que ces derniers soient améliorés. Les collectivités locales supportent un poids énorme dans la gestion des transports en commun qui profitent, en grande partie, aux employeurs.

Ainsi, en 1971, la ville du Havre a versé 2.100.000 francs, pour les transports urbains, charge qui va s'accroître.

Mais cela ne suffit pas, puisque le livre blanc indique qu'un appel sera fait aux collectivités locales « pour financer un effort de recherche urgent et intense ».

Nous voilà donc prévenus !

Cependant, prompt à envisager une contribution supplémentaire des communes, le Gouvernement semble moins pressé de mettre en œuvre la promesse d'exonérer de la T. V. A. les subventions accordées par les communes aux régies ou aux concessionnaires de transports en commun. Bien que la promesse ait été faite, le 15 décembre 1970 à la tribune du Sénat, par M. Marcellin, il ne semble pas que les textes d'application soient parus. C'est ce que nous a indiqué la direction départementale des impôts.

Une véritable promotion des transports collectifs nécessiterait d'autres mesures.

Sous la responsabilité des assemblées élues, devraient être créés des organismes publics de gestion des transports urbains. Ces organismes seraient composés d'élus, d'usagers, de représentants des personnels des transports et des services concernés. Ils seraient chargés de diriger l'ensemble de la politique des transports et de la circulation, de coordonner les divers services, de contrôler le secteur privé, de gérer les différentes ressources.

Par ailleurs, il est indispensable de séparer progressivement les transports en commun de la circulation générale, en créant des couloirs de circulation, certes, mais aussi et surtout en édifiaient les ouvrages nécessaires à cette opération.

C'est une œuvre de longue haleine, nous le savons ; mais elle est réalisable.

La première condition, c'est qu'on mette en œuvre rapidement les techniques les plus avancées — métros de tous types, urbains, tramways modernes — et qu'on construise les ouvrages qu'elles exigent.

Aussi les projets de métro de Lyon et de Marseille ne doivent-ils pas être davantage retardés.

La seconde, c'est qu'on dégage les ressources qui permettront de réaliser ces investissements.

Nous proposons, pour cela, d'allouer 50 p. 100 du produit de la taxe sur les carburants au fonds spécial d'investissement routier et d'en ristourner la moitié aux collectivités locales.

Nous demandons aussi l'extension à toutes les villes de France d'une taxe spéciale payée par les employeurs, taxe qui devrait croître avec l'importance de l'entreprise.

Ce vœu va, du reste, dans le sens de celui de la commission des villes qui, dans son rapport général pour le VI<sup>e</sup> Plan, se demande s'il ne conviendrait pas de créer une telle taxe à la charge de ceux qui bénéficieraient d'un vaste marché de l'emploi.

Il est aussi possible de créer une taxe spéciale, progressive, sur les plus-values foncières résultant de l'implantation de dessertes nouvelles, sans qu'elle se répercute sur le prix du loyer, ces mesures s'accompagnant d'une recherche d'allègement des coûts de réalisation des infrastructures par un contrôle strict des marchés.

Service public, essentiellement, une politique radicalement nouvelle doit être mise en œuvre.

Elle devrait avoir pour objectif d'implanter, de développer et d'aménager les transports en fonction des lieux de logement et de travail, d'améliorer leur rapidité et leur confort.

Elle devrait aussi avoir comme objectif de les rendre moins chers pour les usagers. C'est pourquoi il convient de s'opposer à toute hausse des tarifs.

Nous pensons également qu'une prime de transport doit être accordée à tous les travailleurs de France par leurs employeurs, en attendant que les frais de transport pour se rendre au travail soient, dans leur totalité, remboursés par ces mêmes employeurs.

Dans l'immédiat, il faut que soient réorganisés ces transports en commun, qui doivent être fréquents et rapides aux heures de pointe, sans négliger les heures creuses.

Il est normal, dans ces conditions, que la collectivité publique, l'Etat en particulier, assume la charge des investissements et qu'en conséquence, les transports en commun ne soient pas une source de profit pour les intérêts privés.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Duroméa.

**M. André Duroméa.** Je conclus, monsieur le président.

D'autre part, une véritable politique des transports ferait droit aux légitimes revendications des travailleurs de l'ensemble des transports.

Relever les salaires extrêmement bas dans les transports urbains, routiers, ou de nettoyage de voirie, d'autant que cette situation est aggravée par une diminution sérieuse des coefficients de valeur professionnelle imposée par les patrons dans les transports routiers.

Diminuer le temps de travail hebdomadaire en le calculant suivant les dispositions du décret de novembre 1968.

Instituer des délégués ouvriers à la sécurité ; cela est rendu nécessaire par les conditions de travail et les accidents, d'autant plus que l'accroissement des vitesses a été autorisé et que les patrons réclament maintenant une augmentation des charges.

Faire reprendre aussi les discussions entre patrons et ouvriers, notamment sur l'application des accords interprofessionnels se rapportant aux garanties de licenciement, de reconversion ou de formation professionnelle.

Compte tenu de la pénibilité de leur tâche, accorder aux travailleurs des transports l'abaissement de l'âge de la retraite, qu'ils réclament.

Telle devrait être, monsieur le ministre, une politique nouvelle des transports.

Nous sommes loin de compte et votre budget ne permettra pas une véritable rénovation de votre politique des transports collectifs en zone urbaine. (*Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.*)

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

**M. Louis Longequeue.** Monsieur le ministre, je voudrais, à l'occasion de l'examen du budget de votre département, appeler votre attention sur une question qui, si elle n'est pas nouvelle, prend cependant un ampleur inquiétante en raison du rythme accéléré de l'urbanisation des grandes agglomérations; je veux parler du problème des transports collectifs dans les centres urbains.

La situation actuelle des réseaux préoccupe au premier chef les maires des grandes cités et le colloque organisé à Bordeaux le 16 septembre dernier à l'initiative du maire de cette ville, M. le Premier ministre Chaban-Delmas, a démontré qu'il est urgent d'y apporter une solution.

Les utilisateurs se plaignent à juste titre des conditions dans lesquelles ils sont transportés et les motifs de leur mécontentement sont multiples: le matériel utilisé est souvent mal adapté au trafic, la dégradation des conditions de circulation se traduit par l'augmentation parfois importante du temps de transport qui provoque l'énerverment et la fatigue. Cela incite les voyageurs à abandonner les transports collectifs pour les remplacer par des moyens de déplacements personnels qui viennent ainsi eux-mêmes aggraver les difficultés.

Lorsque la S.N.C.F. aura transféré à la route la desserte des 4.200 kilomètres de voies secondaires, accélérant ainsi l'afflux des populations rurales vers les villes, ces difficultés seront rendues encore plus aiguës.

En outre, alors que le ministère des transports encourage les villes à étudier l'installation des transports collectifs en « site propre », la politique de ce même ministère aura la conséquence suivante: une partie du trafic canalisé jusqu'alors par le chemin de fer sera effectuée par des autobus aboutissant et ayant leur point de départ dans les gares routières. Les voies urbaines se trouveront de ce fait surchargées encore davantage et les difficultés de circulation en seront accrues.

Les réseaux devront donc être modernisés à bref délai sous peine de voir leur fonctionnement frappé d'une asphyxie totale, mais les investissements que nécessitera leur transformation, ainsi d'ailleurs que les frais d'entretien, exigeront des dépenses onéreuses que la gestion généralement déficitaire de ces réseaux ne leur permet pas d'envisager.

Des décisions devront donc être prises sur le plan national.

Mon propos a pour but, aujourd'hui, d'appeler votre attention sur les inquiétudes d'ordre financier qu'éprouvent les collectivités concernées pour maintenir en activité leurs systèmes de transports et de vous proposer des mesures susceptibles d'apporter une amélioration immédiate permettant d'alléger les lourdes charges supportées par les collectivités locales.

La détermination des tarifs est toujours en relation directe avec un problème social et les municipalités sont contraintes d'accorder une aide importante aux entreprises de transport afin de maintenir le prix du voyage à un niveau acceptable pour l'ensemble de la population.

En contrepartie, elles couvrent le déficit qui résulte de cette limitation générale des tarifs, aggravé par celui provoqué par les avantages particuliers consentis aux usagers des catégories les moins favorisées et qui devrait en toute logique être, au moins partiellement, supporté par d'autres collectivités ou organismes.

Les bénéficiaires des tarifs réduits sont essentiellement les ouvriers, les écoliers, les mutilés de guerre, les économiquement faibles, les chômeurs, les familles nombreuses.

Est-ce donc seulement dans la région parisienne que les transports en commun permettent aux entreprises de bénéficier d'un marché de la main-d'œuvre? Certainement pas. Alors, pourquoi ne pas étendre aux grands centres les dispositions prévoyant une taxe sur les salaires versés par les employeurs?

Ne serait-il pas juste également que le ministère de l'éducation nationale prenne en charge les réductions consenties aux écoliers, puisqu'il s'agit en réalité d'un véritable transport scolaire?

Une participation des divers budgets sociaux de la nation ne devrait-elle pas compenser les avantages dont bénéficient les mutilés de guerre, les chômeurs, les économiquement faibles?

Pourquoi les caisses d'allocations familiales n'interviendraient-elles pas dans le même sens pour les familles nombreuses?

On ne voit pas la raison pour laquelle l'Etat, qui supporte 70 p. 100 du déficit des transports en commun à Paris, n'apporterait pas aussi son soutien dans ce domaine aux autres grandes villes françaises.

Cependant, le plus injuste — et le terme est faible — n'est-ce pas le fait que, non content de laisser aux seules collectivités locales de province le soin de combler le déficit de leurs transports en commun, l'Etat n'hésite pas à percevoir la T.V.A. à un taux très lourd — près de 15 p. 100 — sur les sommes ainsi versées aux régies ou aux compagnies concessionnaires?

La ville que j'ai l'honneur d'administrer a versé à ce titre, en 1970, près de 600.000 francs de taxe.

Cette imposition présente un caractère scandaleux. Elle heurte à la fois la raison et le sens de l'équité.

Je vous demande donc instamment, monsieur le ministre, de bien vouloir agir rapidement afin que toutes les collectivités possédant un réseau de transports en commun soient dispensées d'ajouter à la participation financière, déjà très élevée, qu'elles versent à l'exploitant, le produit de la T.V.A. Cette première mesure leur apporterait une économie immédiate et substantielle et leur permettrait, sans doute, d'attendre avec moins d'impatience les autres réformes qui s'imposent dans ce domaine et que rien dans le projet de budget de votre département ministériel pour 1972 ne permet d'espérer. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

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

**M. Bernard Lebas.** A l'occasion du budget des transports que vous nous proposez, monsieur le ministre, je ferai quelques observations.

La première est d'ordre philosophique. On a beaucoup parlé du transport des marchandises. Je me préoccuperais davantage de celui des hommes qui a une signification plus grande dans notre vie de tous les jours.

En agglomération, lorsque l'homme a marché plus de dix minutes, c'est un maximum, il lui faut un moyen de transport. De cette première observation, on devrait s'inspirer plus souvent pour améliorer les moyens de transport existants et pour en organiser de nouveaux.

Mais pour en créer — c'est ma deuxième observation — il faut imaginer, mettre en place les solutions qui nous sont toujours proposées et aussi prendre des mesures courageuses.

Il faut imaginer. Certains ont pu se réjouir de la création d'un métro à Lyon ou à Marseille. Ce n'est pas mon cas. En effet, lorsque ce métro sera construit — dans dix ans peut-être — il aura coûté trois fois plus qu'il n'avait été prévu au départ et il ne répondra plus aux conditions de vie dans les agglomérations.

Cela peut faire sourire. Certains peuvent en douter, même sur les bancs du Gouvernement, je le regrette. Il existe aujourd'hui des infrastructures beaucoup plus légères et de conception française de surcroît qu'il faudrait utiliser le plus rapidement possible — des études ont été réalisées que les rapporteurs ont citées dans leurs mémoires — pour résoudre rapidement les difficultés de circulation dans les agglomérations.

Vous me permettrez de n'en citer qu'une, l'Urba. Quand le Gouvernement patronnera-t-il d'une façon officielle la première ligne Urba qui répond parfaitement aux conditions dont je parlais tout à l'heure: dix minutes de marche au maximum ou 500 mètres de trajet car le piéton a besoin d'un moyen de transport pour le prendre en charge et le déposer de point en point.

On parle beaucoup du transport dans la région parisienne et dans les grandes métropoles régionales. Il est indispensable de prendre des mesures courageuses pour interdire petit à petit le stationnement dans le cœur des agglomérations. C'est évidemment difficile, cela correspond à des choix politiques qui ne sont pas toujours électoraux; mais les transports en commun ne pourront subsister en France que dans la mesure où ces opérations auront été tentées. A mon avis, le stationnement payant à Paris est l'antichambre de l'interdiction de stationner car ce que demandent les habitants de la région parisienne, comme ceux des grandes métropoles, c'est de pouvoir se déplacer d'un point à un autre le plus rapidement possible. Or les moyens de transport existent. Quoi de plus agréable qu'un voyage en autobus dans Paris quand la circulation est fluide, quoi de plus désagréable quand les encombrements sont ceux que nous connaissons?

Le stationnement payant ne libérera aucune surface et les essais qui sont tentés à l'heure actuelle en sont la preuve. Il y a aussi le problème des voitures ventouses que leurs propriétaires

achètent avec 10 ou 12 mètres carrés de chaussée. Personne ne s'en préoccupe ou si peu que les encombrements augmentent, malgré des améliorations de voirie importantes.

Monsieur le ministre, ces décisions courageuses devront être prises à plus ou moins brève échéance, sinon les transports en commun ne pourront trouver ni leurs débouchés naturels, c'est-à-dire le transport collectif, ni leur équilibre financier.

Les problèmes qui ont été soulevés par un certain nombre d'orateurs concernent aussi bien la province que Paris. M. Baudis a parlé de Toulouse, mais d'autres métropoles se trouvent dans la même situation.

Voici une troisième observation.

Outre l'autobus dont l'utilisation est liée à la circulation automobile, il existe d'autres moyens de transport typiquement français, en particulier l'aérotrain. Je me suis réjoui à plus d'un titre de voir la région parisienne décider de la création de cette ligne. Mais d'autres régions doivent — à l'exclusion de solutions dépassées comme celle du *skybus* — choisir cette solution. Quant à moi, je souhaiterais que la liaison entre Lille et la ville nouvelle d'Asq soit réalisée par aérotrain à moteur linéaire. Nous pourrions ainsi montrer à nos partenaires étrangers, avides de nos techniques et de notre technicité, cette première réalisation. Au départ de cette opération, le cahier des charges ne correspondait pas, malheureusement, à la définition d'un matériel français, mais bien à la définition du *skybus* que les Américains abandonnent de plus en plus.

L'utilisation d'un moyen de transport comme l'aérotrain m'amène à une quatrième observation.

Actuellement, personne ne discute la qualité du transport réalisé par nos cheminots. Toutefois, à la veille de révolutions importantes dans les modes de transport, il importe de souligner que, dans la mesure où les cheminots ne s'intéresseront pas aux nouveaux modes de transport et ne les adopteront pas, le monopole et la notion de service public disparaîtront. Je m'explique. Des projets d'aérotrain naissent ou naîtront sur l'ensemble de l'hexagone. Des lignes seront construites, je l'espère, rapidement. Si la S. N. C. F. n'est pas partie prenante, elle perdra le monopole et la notion de service public se diluera. Sur ce point essentiel, il importe de répéter que, lorsqu'un pays comme le nôtre possède le capital ferroviaire qu'il a accumulé, la qualité du service qu'il a donné et qu'il continue à donner, la technicité qu'il apporte à résoudre les problèmes de transport, il doit utiliser les méthodes les plus modernes pour être en mesure, chaque fois que cela est nécessaire, de choisir.

Personne ne discute du choix du turbotrain sur Paris—Caen et sur Paris—Cherbourg. La voie existait; elle pouvait être améliorée quant à son tracé. Les études menées par les ingénieurs de la S. N. C. F. ont été renforcées par les résultats du trafic.

Mais chaque fois qu'une ligne nouvelle doit être mise en service, il faut que la S. N. C. F. puisse choisir la solution techniquement la plus avancée. Il ne s'agit pas d'extrapoler, mais de mettre en œuvre une politique des transports fondée sur l'imagination et la coordination, celle-ci ne pouvant être efficace que si celle-là préside au règlement des problèmes pendants.

Pour les distances supérieures à quatre cents kilomètres, il faut délibérément abandonner toutes les solutions traditionnelles.

Certes, nous ne discutons pas aujourd'hui du projet de budget pour l'aviation civile, mais permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, puisqu'il s'agit d'un tour d'horizon sur la politique des transports, qu'à partir du moment où la France se tourne vers l'Airbus et le programme Mercure, la distance de quatre cents kilomètres élargit le champ opératoire de l'aviation. Cette tendance doit être encouragée pour de nombreuses raisons, notamment le développement de notre industrie aérienne et la qualité du transport dans les années à venir.

Voilà les quelques réflexions que je voulais vous faire aujourd'hui, monsieur le ministre, concernant la politique des transports en France. Je sais que sur ces différents points vous êtes vous-même très attentif et que des démonstrations récentes nous ont prouvé que vous étiez un homme d'avenir. Je souhaite que vous suscitez davantage de réalisations grâce à l'imagination et à la coordination de vos services et des spécialistes du transport en France. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Feix, dernier orateur inscrit.

**M. Léon Feix.** Monsieur le ministre, la notion de « service public » est volontiers mise en avant par le Gouvernement lorsqu'il s'agit notamment de s'opposer aux revendications des

cheminots et de dresser contre eux les usagers et l'opinion publique.

Mais cette notion est curieusement absente de la politique mise en œuvre dans votre projet de budget.

Fidèle à la ligne tracée par vos prédécesseurs, vous continuez de refuser à la S. N. C. F. les moyens de répondre aux besoins grandissants de la population sur l'ensemble du territoire. L'insuffisance du réseau de la S. N. C. F. pour la banlieue est notoire. Chaque jour, des millions de banlieusards sont transportés dans des conditions particulièrement pénibles. La seule satisfaction des besoins actuels de la population — et leur croissance est une constante — requiert, en termes d'urgence, la modernisation des équipements existants et l'implantation de lignes nouvelles.

La S. N. C. F. pourrait, en liaison avec les collectivités locales intéressées, étudier et mener à bien dans les meilleures conditions un tel programme de modernisation et d'extension, répondant aux besoins actuels et aux besoins futurs qui sont connus. Elle en a les moyens techniques et humains.

Ce qui lui manque, ce sont les moyens de financement. Le Gouvernement devrait avoir pour souci d'accorder à la société nationale une aide efficace, en mettant à sa disposition les crédits d'investissement nécessaires à la réalisation de ce programme.

Votre budget se situe à l'opposé de cette conception. La démonstration en est fournie, monsieur le ministre, par le fait que vous ramenez, dans vos propositions budgétaires, la subvention d'exploitation à 383 millions de francs contre 766 millions en 1970.

Vous ne laissez à la S. N. C. F. d'autre issue que le recours à l'autofinancement et à l'emprunt, c'est-à-dire, en définitive, à l'augmentation des tarifs. Au nom de la « vérité des prix », vous prétendez faire payer aux usagers le coût d'un minimum d'adaptation du service public qu'est la S. N. C. F. aux besoins de notre époque.

Comme les usagers n'apprécient pas cette façon de faire — c'est le moins que l'on puisse dire — et qu'ils réussissent — c'est pour vous le pire — par leur lutte à freiner les augmentations des tarifs, vous contraignez la S. N. C. F., enfermée dans le carcan que vous lui avez façonné, à des choix impossibles.

Ainsi en va-t-il pour la construction de l'aérotrain entre La Défense et Cergy-Pontoise. Cette liaison rapide — j'attire votre attention sur ce point qui est vraiment actuel, monsieur le ministre, — prévoyant au mieux un seul arrêt à Sartrouville, sera utile dans un délai plus ou moins rapproché. Mais on nous dit qu'il est impossible de construire en même temps la ligne ferroviaire Paris—Cergy destinée à assurer la desserte de nombreuses localités de la banlieue Nord, particulièrement mal desservie. Or, vous avez poussé la majorité réactionnaire du district de Paris — vous ne direz pas le contraire — à faire le choix qui, selon le Gouvernement, s'imposait. C'est la mise en place de l'aérotrain qui a été décidée, sans consultation des conseils généraux des Hauts-de-Seine, du Val-d'Oise et des Yvelines, au mépris de la volonté exprimée par les élus locaux et au détriment des centaines de milliers d'habitants que comptera prochainement la vallée de Montmorency.

Alors je vous pose la question : ce vote est-il considéré par vous comme définitif ? La construction de la ligne ferroviaire est-elle abandonnée, bien que tous les maires des localités intéressées viennent encore de demander, il y a moins de vingt-quatre heures, que priorité soit donnée à cette ligne en lui accordant les 133 millions de francs prévus par le VI<sup>e</sup> Plan ?

Votre souci, il est vrai, n'est pas de satisfaire les besoins de la population, mais de préserver et d'étendre les possibilités du financement sur fonds publics des grandes sociétés.

Lorsque la lutte des usagers vous contraint à mettre en œuvre certaines réalisations, vous n'avez d'autre préoccupation que d'en faire supporter le coût aux collectivités locales, donc aux contribuables usagers.

N'est-ce pas au district de la région parisienne et au département des Hauts-de-Seine que vous demandez une participation financière importante pour la mise en service de la ligne Issy-Plaine—Puteaux qui, outre le raccordement Invalides—Défense, doit assurer la desserte de toute la bordure des Hauts-de-Seine et le raccordement avec la préfecture de ce département ?

Votre budget ne méconnaît pas seulement les besoins des habitants de la région parisienne et de la plupart des grandes agglomérations. D'importantes améliorations pourraient être obtenues en s'appuyant sur l'utilisation maximum des moyens ferroviaires. Or votre budget est pratiquement muet sur ce point.

Au nom de la rentabilité, vous poursuivez avec persévérance le plan de fermeture des lignes omnibus de voyageurs dans les

zones rurales. Ces lignes, dites-vous, sont déficitaires et l'Etat ne peut continuer d'en assumer la charge.

Mais ce déficit n'est-il pas imputable, pour une bonne part, au refus de moderniser les matériels, à l'inadaptation des horaires et des correspondances aux besoins des usagers, notamment des travailleurs ?

C'est cette inadaptation aux besoins des usagers qui constitue la cause essentielle d'une certaine désaffection à l'égard de ces lignes et, par là même, du déficit que vous invoquez.

Au surplus, la rentabilité d'un service public ne se juge pas à partir des seuls éléments comptables inscrits au bilan. Ce qui est primordial, c'est l'intérêt des populations concernées. Or, la vigueur des réactions des élus et des populations témoigne éloquemment de l'importance que représentent les lignes menacées pour la satisfaction de leurs besoins.

Le rail constitue — et pas seulement dans les régions montagneuses — une artère vitale en hiver : une démonstration éclatante en a été fournie cette année aux milliers d'usagers bloqués sur l'autoroute dans la Drôme.

En fait, sous couvert de rentabilité, c'est la remise en cause de la notion même de service public que vous poursuivez.

La volonté de participer au financement public des grandes sociétés vous conduit à pratiquer une politique à court terme, une politique du bouche-trou, et à réduire au minimum les investissements sociaux, même lorsque ceux-ci répondent à vos propres critères de rentabilité.

Le projet de liaison Paris—Lyon par turbo train en fournit un bon exemple. Les études de la S.N.C.F. montrent que cette réalisation serait rentable, au sens capitaliste du mot, en appliquant les tarifs en vigueur sur la ligne Paris—Lyon déjà existante.

L'an dernier, votre prédécesseur déclarait ici même « attendre le rapport qu'un très haut fonctionnaire devait lui remettre au plus tard à la fin du mois de novembre ».

Un an a passé, mais aucune décision n'est encore prise, semble-t-il, à propos de ce projet dont un rapport de la S.N.C.F. de mars 1970 indiquait qu'il était déjà transmis au ministère.

**M. le ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Feix ?

**M. Léon Feix.** Je vous en prie.

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

**M. le ministre des transports.** C'est à croire, monsieur Feix, que vous ne lisez pas la presse ou du moins que la presse que vous lisez vous informe mal, car la décision de réaliser le turbo train sur une infrastructure nouvelle entre Paris et Lyon a été déjà prise au cours de cette année, voici quatre mois.

**M. Léon Feix.** Monsieur le ministre, vous ne m'avez pas convaincu. Aucune décision sérieuse n'a été prise. En tout cas, si vous l'avez annoncée, qu'en est-il advenu depuis ? Vous avez peut-être indiqué cette disposition, mais rien n'est encore connu quant à son financement.

Peut-être dissipez-vous tout à l'heure mon inquiétude parce que votre réponse ne me satisfait pas.

Quoi qu'il en soit, il reste que cette hésitation du Gouvernement à s'engager sur un projet jugé rentable est révélatrice de l'incapacité profonde de ce régime à répondre aux besoins de la nation.

Les objectifs de classe que vous poursuivez aboutissent en outre à mettre en concurrence la S.N.C.F. avec les autres moyens de transport sur les axes déterminés par la grande industrie, ainsi qu'à privilégier les trains de prestige inaccessibles aux petits usagers, c'est-à-dire à la masse des voyageurs pour lesquels il ne reste que des crédits résiduels.

Au même titre que les usagers, les cheminots sont victimes de votre politique. Ceux-ci attendent, des négociations qui vont s'ouvrir avec la direction de la S.N.C.F., une amélioration effective de leur pouvoir d'achat et de leurs conditions de travail, ce qui suppose entre autres le retour rapide à la semaine de quarante heures. Le Gouvernement, qui prétend avoir accordé l'autonomie de gestion à la S.N.C.F., cessera-t-il enfin de vouloir continuer de dicter ses décisions en matière salariale par l'intermédiaire des autorités de tutelle, le ministère de l'économie et des finances et le ministère des transports ?

D'autre part, monsieur le ministre, quand tiendrez-vous enfin la promesse renouvelée récemment au cours de l'émission « Hexagone » de réintégrer, au sein du conseil d'administration de la S.N.C.F., les représentants de la C.G.T. qui en sont exclus, je crois, depuis vingt-quatre ans ?

Peut-être une décision a-t-elle été prise, mais nous n'en avons pas entendu parler.

**M. le ministre des transports.** Puis-je vous interrompre ?

**M. Léon Feix.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports avec l'autorisation de l'orateur.

**M. le ministre des transports.** J'en arrive à croire, monsieur Feix, que vous n'êtes pas du tout informé.

C'est un ministre socialiste, il y a bien longtemps, qui avait pris la décision d'exclure du conseil d'administration de la S.N.C.F. les représentants de la C.G.T.

Et c'est un « affreux » gouvernement de la V<sup>e</sup> République — celui qui est en fonction actuellement — qui a décidé de les réintégrer.

Je vous signale, monsieur Feix, que la procédure de réintégration est en cours et que la décision du Gouvernement a été signifiée au secrétaire général de la fédération C.G.T. des cheminots par une lettre que j'ai personnellement signée au début du mois de juillet.

Je pensais qu'il existait une certaine connexion entre l'organisation politique à laquelle vous appartenez et la C.G.T. J'ai dû faire une erreur.

**M. Raymond Barbet.** Vous vous êtes trompé !

**M. Guy Ducoloné.** Dont acte, monsieur le ministre !

**M. Raymond Barbet.** Monsieur le ministre, vous auriez dû l'indiquer à l'Assemblée !

**M. Léon Feix.** La procédure est peut-être engagée, mais on ne voit rien venir de concret. Je maintiens donc ma question, monsieur le ministre.

Une autre politique est possible, celle que mettra demain en œuvre un gouvernement démocratique, comme le propose le parti communiste français.

Faisant passer l'intérêt général avant les intérêts du capital privé, ce gouvernement revalorisera la notion de service public. Les dépenses d'investissement pour les infrastructures et les équipements nécessaires à la circulation et aux transports seront financées par les collectivités publiques et principalement par le budget de l'Etat. Les tarifs des transports collectifs seront limités à un niveau modeste.

La prise en considération des besoins sociaux du public sera garantie par la participation des représentants du personnel et des usagers à la gestion de la S.N.C.F. et des autres entreprises de transports, dans le cadre d'une planification démocratique et sous le contrôle des élus de la nation.

Votre budget est en totale opposition avec cette conception qui est la nôtre. C'est pourquoi le groupe communiste votera contre. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports.

**M. le ministre des transports.** Monsieur le président, messieurs les députés, voilà, me semble-t-il, un débat très large et très complet tout au long duquel les orateurs se sont exprimés, parfois avec passion, souvent avec modération, mais toujours avec pertinence.

Comme entrée en matière à la présentation de ce budget, je dirai que son aspect le plus notable sur le plan formel est de comporter pour la première fois une section commune et de réunir en un même fascicule les trois départements qui constituent mon ministère : les transports terrestres, l'aviation civile — je le signale à M. Stehlin car cela paraît lui avoir échappé — et la marine marchande.

Ainsi se trouve affirmée pour la première fois depuis quatre ans, et pas seulement d'une façon symbolique, l'unité de ce ministère.

Sur le fond, le projet de budget du ministère des transports se caractérise — MM. les rapporteurs l'ont noté et je les en remercie — par une stricte limitation des dépenses de fonctionnement et une forte progression des dépenses d'équipement, ce qui, par parenthèse, paraît avoir échappé à plusieurs orateurs à qui j'apporterai volontiers les éclaircissements nécessaires.

Stricte limitation des dépenses de fonctionnement ?

En effet, pour l'ensemble du ministère des transports, elles diminuent de 0,4 p. 100 par rapport à l'an dernier. C'est le fait, pour l'essentiel, de la diminution enregistrée au titre IV qui intéresse les interventions publiques.

Le seul secteur à bénéficier d'une augmentation notable d'effectifs est l'aviation civile, pour des raisons faciles à deviner qui

liennent à la sécurité même des transports aériens et sur lesquelles j'aurai l'occasion de m'expliquer plus longuement dans quelques jours.

En revanche, les dépenses d'équipement marquent une croissance très rapide puisque les autorisations de programme progressent de 34 p. 100.

Ces orientations générales prennent un tour plus accentué encore pour le budget des transports terrestres, puisque les dépenses de fonctionnement accusent une diminution de 2 p. 100 alors que les dépenses en capital augmentent de 50 p. 100 en autorisation de programme, ce qui est considérable.

De plus, les prêts divers accordés par le fonds de développement économique et social, notamment aux entreprises publiques de transports, fixés il y a quelques semaines, marqueront également en 1972 un fort accroissement par rapport à l'année 1971.

Ainsi, toutes sources de financement confondues, la forte progression des dépenses d'équipement — orientation générale que j'ai dégagée au début de mon propos — est attestée par les inévitables inscrites dans le projet de budget en discussion.

Cela dit, je traiterai très simplement et aussi brièvement que possible de quatre problèmes qui m'ont paru retenir spécialement l'attention des orateurs, notamment celle des rapporteurs que je remercie pour la qualité de leur travail : d'abord le problème des transports urbains, qu'il s'agisse de ceux de Paris ou de la province ; puis celui que pose l'évolution de la S.N.C.F. ; en troisième lieu, les transports routiers à propos desquels je dirai quelques mots de la politique communautaire ; enfin, le problème de l'évolution du transport fluvial.

Telles seront les quatre têtes de chapitre qui définiront le plan des réponses et des explications que je dois à l'Assemblée nationale.

Que les transports urbains, au sens large du terme, constituent un problème d'actualité, personne ici, bien sûr, ne peut le nier ! Que leur situation et leur évolution suscitent ici ou là préoccupations et inquiétudes en raison des développements prodigieux de l'urbanisme, qui, mieux que le ministre des transports, le saurait ?

Il y a un an à cette tribune, mon regretté prédécesseur — mon ami Raymond Mondon — avait lui-même indiqué, à la suite d'un colloque qu'il avait animé de sa présence et de son action, que les transports urbains dans nos grandes villes se trouvaient au premier rang des préoccupations gouvernementales. Celles-ci se traduisent notamment par l'accroissement des dotations de l'Etat prévues au VI<sup>e</sup> Plan qui comporte trois déclarations de priorité intéressant directement les transports collectifs urbains.

La première vise les études de circulation urbaine, la recherche et l'amélioration des transports collectifs existants, et la réalisation de nouveaux systèmes de transports collectifs dans quelques agglomérations de province.

La deuxième déclaration de priorité porte sur la construction d'infrastructures nouvelles de transports collectifs en région parisienne.

La troisième concerne la réalisation d'une première ligne de transports collectifs en site propre à Lyon et Marseille.

Ces trois priorités se concrétisent dans le budget qui vous est actuellement soumis, et vous pouvez retrouver chacune de ces rubriques dans les titres V et VI du budget des transports terrestres, assorties de dotations qui permettront, dès 1972, soit de poursuivre l'effort antérieurement entrepris — c'est le cas des études — soit, au contraire, de lancer de nouvelles opérations comme la réalisation de « métros » ou de moyens de transport collectifs nouveaux dans la région parisienne et dans les agglomérations de Lyon et de Marseille.

M. Lebas a semblé reprocher à l'administration des transports terrestres — mais, bien entendu, seul le ministre est en cause — de manquer d'imagination. Pourtant nous n'avons pas attendu 1972 pour commencer les études de nouveaux modes de transport ! M. Lebas, qui est un parlementaire assidu, a pu remarquer qu'en 1971 mais aussi au cours des années précédentes, des crédits importants avaient été inscrits au budget du ministère des transports, au titre des transports terrestres, en vue de lancer puis de poursuivre de telles études et expérimentations. Chaque année, notre effort ne cesse de s'intensifier dans ce domaine.

Pourquoi, s'étonne M. Lebas, le Gouvernement n'a-t-il pas encore patronné la réalisation d'une première ligne commerciale utilisant le nouveau mode de transport connu sous le nom d'Urba ?

La réponse est simple. Les études sur l'Urba ne sont pas encore terminées et, en tout état de cause, avant d'envisager l'installation d'une ligne commerciale, il faudra l'expérimenter, afin d'éprouver ce nouveau moyen de transport.

Je ne peux ici l'affirmer, mais je pense que, au point où nous en sommes arrivés, l'année 1972 devrait voir le démarrage des travaux d'une première ligne expérimentale, réalisation à laquelle la ville de Lille, que M. Lebas connaît bien, paraît s'intéresser.

En tout cas, s'agissant de la future liaison entre Lille et la ville nouvelle d'Ascq, je confirme à M. Lebas — il ne peut en effet l'ignorer — qu'un concours a été lancé et que la décision sur la suite à y donner sera prise très prochainement par les autorités de la ville nouvelle. Un crédit de subvention figure d'ailleurs au budget de l'Etat pour 1972 pour cette réalisation.

MM. Baudis et Longequeue, entre autres, ont rappelé que les grandes villes de province, à l'instar de Paris et des villes de la région parisienne, étaient naturellement préoccupées par la situation actuelle des transports et que de nombreux problèmes — financiers ou autres — se pesaient aux administrateurs de ces villes et à ceux qui les représentent ici, ces deux qualités étant parfois confondues.

Sans être de nature à les satisfaire, la réponse que je puis fournir aux orateurs ne sera pas cependant totalement négative.

D'abord, il ne me paraît ni raisonnable, ni judicieux, ni réaliste d'envisager la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement des transports urbains dans les villes intéressées, qui, bien entendu, ne se limitent pas à Toulouse et Limoges.

En revanche, je pense que d'autres solutions pourraient être dégagées ; pour ma part j'en vois deux.

Lors de la discussion du projet de loi instituant un versement de caractère exceptionnel à la charge des employeurs de la région parisienne, j'ai répondu aux auteurs des amendements qui souhaitaient voir le champ d'application de la loi étendu aux villes de province importantes, qu'à première vue et sous réserve d'une étude plus complète, une telle demande ne me paraissait pas déraisonnable.

Je confirme ce sentiment en ajoutant que le Gouvernement réserverait certainement un accueil favorable à toutes propositions d'origine parlementaire allant dans ce sens. Mais il faudrait les examiner très soigneusement afin d'éviter les « chocs en retour » qui pénaliseraient l'expansion économique des villes intéressées. La prudence s'impose, mais, je le répète, loin de formuler une objection de principe, le Gouvernement a un préjugé favorable.

Tel était le premier point.

Le second point concerne la fiscalité, qui préoccupe, à juste titre, les maires des villes de province, notamment en ce qui concerne les transports collectifs urbains.

Il est exact que mon collègue, M. le ministre de l'intérieur, a souhaité que cette fiscalité soit allégée dans une certaine mesure. Je partage ce sentiment ; mais l'Assemblée comprendra que ce problème est d'ordre gouvernemental. Il reste posé, et j'espère qu'une solution finira par être dégagée dans un sens favorable.

A cet égard, cependant — et ce sera la deuxième considération positive que je ferai valoir — la subvention forfaitaire, tel qu'elle est prévue dans le contrat de programme qui sera incessamment passé entre l'Etat et la R.A.T.P., sera exonérée totalement de la T.V.A. En écoutant les propos de M. Baudis et de M. Longequeue — ce qui prouve que je leur ai prêté attention — j'en suis arrivé à me demander si, dans le souci de clarifier parfaitement les responsabilités réciproques, d'une part, de la collectivité publique et, d'autre part, de l'entreprise de transports en commun, les grandes métropoles, à l'instar de la région parisienne, ne pourraient envisager elles aussi de conclure une convention ou un contrat de programme — peu importe l'appellation, c'est du formalisme — avec leurs propres entreprises de transports, en prévoyant une disposition instituant une subvention de la collectivité en faveur de l'entreprise.

A condition que cette subvention conserve un caractère forfaitaire, les grandes métropoles pourraient, elles aussi, bénéficier de l'exonération de la T.V.A. C'est une orientation que je dessine ainsi dans le souci que j'ai de répondre à vos préoccupations et à laquelle je vous demande de réfléchir longuement, m'engageant à agir à votre égard comme je l'ai fait pour la R.A.T.P.

J'ajouterai une dernière considération : en ce qui concerne l'équipement et les études — M. Baudis le sait très bien — l'Etat intervient d'ores et déjà. En effet, dans le budget pour 1972, une subvention particulière a notamment été prévue pour aider la ville de Toulouse — et l'attitude de l'Etat sera la même à l'égard d'autres villes — à rechercher des solutions présentant, sur le plan même de l'organisation des transports en commun, une amélioration notable par rapport à la situation actuelle.

Comme le prouvent mes propos, et mieux encore les crédits qui sont inscrits dans ce budget, le Gouvernement n'est pas indifférent aux problèmes que connaissent les grandes métropoles, et les grandes villes en général, dans l'organisation et le fonctionnement des transports collectifs urbains. Il manifeste, au contraire, une volonté de coopération qui, je puis l'affirmer, continuera dans les années à venir.

J'en arrive maintenant aux problèmes posés par les transports parisiens.

Je désire être relativement bref sur ce sujet — tout en restant complet — parce que, à plusieurs reprises, dans les dernières semaines, ils ont été largement débattus, quelque opinion que l'on ait en fin de compte sur l'attitude du Gouvernement en ce domaine.

Qu'il s'agisse de la discussion du projet de loi instituant un versement exceptionnel à la charge des employeurs, qu'il s'agisse du débat ouvert par une question de M. Mitterrand au Premier ministre sur la politique du Gouvernement en matière de tarifs publics en général et de tarifs de transports en particulier, le Premier ministre et moi-même avons eu l'occasion de nous exprimer très longuement et très complètement.

Alors, que répondre aux préoccupations déjà anciennes ou aux nouvelles préoccupations qui viennent d'être exprimées ?

Les objectifs du Gouvernement en matière de transports collectifs parisiens restent les mêmes : il s'agit, par priorité, de tout mettre en œuvre pour améliorer la qualité du service rendu à la population et, dans le même temps, de réduire dans toute la mesure du possible les charges qu'entraîne le fonctionnement et l'exploitation des transports en commun pour l'ensemble des collectivités publiques — je dis bien l'ensemble — que ce soit l'Etat ou les collectivités locales.

Les moyens qui permettront d'atteindre ces objectifs sont-ils traduits dans les dotations inscrites dans ce budget des transports terrestres, présentement soumis à votre examen avant de l'être à votre approbation ? Je n'hésite pas à répondre par l'affirmative et, mieux encore, j'espère pouvoir en quelques minutes vous le démontrer.

Trois moyens permettront d'atteindre ce double objectif. Ils sont, soit mis en œuvre, soit en préparation.

Le premier moyen, c'est la clarification des responsabilités entre la puissance publique et les entreprises de transport, en même temps qu'une amélioration de la gestion de ces dernières. Je l'ai dit, et M. le Premier ministre l'avait longuement indiqué : c'est toute l'œuvre — toute l'ambition devrais-je dire — du contrat de programme à passer entre l'Etat et la R. A. T. P., à propos duquel M. Ducloné — et c'est bien son droit — a exprimé son scepticisme ; c'est aussi l'œuvre de la réforme institutionnelle en cours d'étude, dont l'objectif tendra à établir une autorité unique représentative qui, dans la région parisienne — non seulement en matière de transports, mais aussi en matière de circulation — détendrait les responsabilités actuellement diluées et dispersées entre plus de quinze instances.

**M. Guy Ducloné.** D'où des décisions contradictoires !

**M. Bernard Lebas.** Là est le vrai problème.

**M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis.** En effet !

**M. le ministre des transports.** Le deuxième moyen, c'est la définition et la pratique d'une politique tarifaire raisonnable qui tienne compte, certes, de l'évolution des charges des entreprises, mais aussi de préoccupations d'ordre social. Nous avons d'ailleurs prouvé que nous étions fidèles à nos promesses, puisque nous avons pris la décision, au mois d'août, de maintenir à son niveau actuel le prix de la carte hebdomadaire de travail.

Le troisième moyen, de loin le plus efficace et qui aura l'impact le plus évident, c'est la poursuite et l'intensification de l'effort commencé en matière d'investissements.

Je passerai très rapidement sur le premier de ces moyens, qui intéresse à la fois la réforme institutionnelle et le contrat de programme, ainsi que sur la politique tarifaire, puisque M. le Premier ministre, avec l'autorité qui s'attache à sa fonction et à sa personne, s'en est longuement expliqué devant l'Assemblée nationale.

A ce sujet, monsieur Ducloné — et votre curiosité est tout à fait légitime — le produit du versement auquel sont assujettis les employeurs de la région parisienne depuis le 1<sup>er</sup> septembre sera de 190 millions de francs pour l'année 1971, sur quatre mois seulement, et, en année pleine, par conséquent à partir de l'année 1972, il s'élèvera, compte tenu de l'évolution salariale probable, à près de 750 millions de francs, 400 millions revenant à la S. N. C. F. banlieue et le solde, soit 350 millions, à la R. A. T. P.

Sur la politique tarifaire, je me référerai à ce qui a été déjà indiqué le 22 octobre dernier. Toutefois, il est bon de

rappeler certaines vérités, même si la répétition peut être parfois lassante : c'est ainsi que je tiens à souligner une nouvelle fois que la part des usagers dans la charge des transports parisiens n'a cessé depuis vingt ans de diminuer. Le Premier ministre précisait, il y a quelques jours, qu'en 1949 cette part était de 84 p. 100, alors qu'elle n'est aujourd'hui que de 48 p. 100. Je ne considère pas que cela soit satisfaisant. Mais j'ai voulu seulement rappeler à l'Assemblée l'évolution qui s'est produite au cours des dernières années.

L'Assemblée a parfaitement compris que l'effort essentiel permettant d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, quant à l'amélioration de la qualité du service rendu, réside dans l'importance des investissements que nous nous proposons de réaliser. A cet égard, après M. le Premier ministre, je souligne que nous avons plus d'un demi-siècle à rattraper.

Je ne veux pas ouvrir de procès politique, car un tel sujet doit être traité en dehors de toute considération de caractère passionnel. Mais, mesdames, messieurs, pendant plusieurs décennies, rien n'a été fait pour améliorer les transports collectifs dans la région parisienne : en 1946, nous en étions encore à la situation de 1907. En dépit de l'évolution des techniques, un tel retard ne peut pas être réduit en quelques années, quels que soient les efforts qui aient été consentis à partir de 1946.

Pour des raisons qui, à mon sens, s'expliquent parfaitement, ces efforts ont, en effet, été singulièrement modestes entre 1946 et 1958 ; c'est qu'il fallait alors reconstruire le pays. Je ne fais donc pas le procès des gouvernements qui se sont succédé à cette époque et qui, compte tenu des contraintes pesant sur eux et de leurs servitudes, n'ont pu s'intéresser que très modérément, très modestement, aux investissements qu'il fallait consentir en faveur des transports collectifs urbains dans la région parisienne. En francs 1970, la moyenne des investissements de la R. A. T. P. entre 1949 et 1958 ne s'est élevée qu'à 75 millions par an, alors que nous avons multiplié cet effort par quinze. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants).

Aussi, au risque de me répéter — mais il importe que cette vérité entre dans les esprits — je dirai que le programme établi par le VI<sup>e</sup> Plan est substantiel.

Nous avons divisé ce programme en deux phases d'exécution : une phase triennale et une phase portant sur les deux dernières années de la durée du VI<sup>e</sup> Plan.

Il convient, par souci de clarté, de distinguer le domaine de la S. N. C. F. banlieue et celui de la R. A. T. P.

Sur la S. N. C. F. banlieue, les dépenses d'investissement se sont élevées — toujours en francs de 1970 — à 110 millions de francs par an entre 1961 et 1965 et à 185 millions de francs par an entre 1966 et 1970, c'est-à-dire pendant la durée du V<sup>e</sup> Plan.

En 1971, notre effort représente une dépense de 200 millions de francs et en 1972 — ce qui nous intéresse présentement — le montant des investissements que pourra réaliser la S. N. C. F. banlieue passera à 300 millions de francs.

La progression est loin d'être négligeable. En outre — autre précision — ces 300 millions de francs ne comprennent pas les dépenses relatives aux infrastructures de lignes nouvelles.

Quelle sera leur destination, me direz-vous ? C'est très simple : le renouvellement du matériel, ce qui contribuera à améliorer le confort des passagers, l'accroissement de la capacité de transport et, par conséquent, la diminution de la charge aux heures de pointe.

A cet égard — car il s'agit à la fois d'un passé récent et du présent — depuis le mois de mai dernier, compte tenu des mesures qui sont intervenues à l'occasion du changement d'horaires et d'autres dispositions qui se sont ajoutées à ces mesures en septembre, la S. N. C. F. aura mis en service sur son réseau de banlieue 236 trains supplémentaires, ce qui a pour résultat d'accroître la capacité de transport de 7 p. 100 par rapport à ce qu'elle était antérieurement.

Cette dotation servira aussi à améliorer les installations accessibles au public. En effet, j'ai été très frappé — car, moi aussi, je vais parfois en banlieue, prenant tantôt le train, tantôt le métro, ou combinant les deux — de constater que les usagers pourraient être davantage satisfaits si certaines « solutions de poche », comme je les appelle, relatives à l'accès dans les gares ou au prolongement des quais, par exemple, étaient mises en œuvre. Peut-être, parce que le problème était moins aigu précédemment, la S. N. C. F. n'y a-t-elle pas suffisamment songé. Mais elle y est maintenant sensibilisée ; elle a commencé et continuera d'appliquer de telles mesures dans les années à venir.

Outre l'amélioration des installations existantes, qui est déjà une bonne chose, il convient aussi d'en créer là où c'est nécessaire.

Au cours des dix dernières années, neuf gares nouvelles ont été mises en service, dix ont été reconstruites et 140 ont été modernisées. L'effort se poursuivra dans ce sens, et j'ai fixé moi-même comme objectif à la S. N. C. F. un accroissement d'au moins 15 p. 100 de sa capacité de transport sur son réseau banlieue d'ici à la fin de cette première phase du VI<sup>e</sup> Plan, c'est-à-dire entre 1970 et 1973. Cet objectif me paraît raisonnable et, me semble-t-il, sera atteint.

Parallèlement, et non couverte par cette dotation de 300 millions de francs, la construction des infrastructures pour la desserte des villes nouvelles d'Evry, Cergy, Trappes—Saint-Quentin, décidée il y a un an, est aujourd'hui engagée. Elle sera poursuivie et une première réalisation concernant la desserte de Grigny 1 et de Grigny 2, sur l'antenne d'Evry, entrera en service au début de 1973.

Je signale aussi que la décision prise par le Gouvernement d'établir une liaison par aérotrain entre Cergy et la Défense a reçu, il y a à peine quarante-huit heures, l'avis favorable du district, ce qui permettra, ainsi que l'avait souhaité M. Lebas — je lui avais répondu par anticipation, mais son souhait est sans doute partagé par l'ensemble de la représentation nationale — de lancer et, dans quatre ou cinq ans — du moins, je l'espère — d'inaugurer un mode de transport parfaitement révolutionnaire. L'intérêt qu'il suscite chez nous et à l'étranger montre que nous pouvons d'ailleurs être fiers de cette technique purement française.

Pourquoi avons-nous choisi la liaison Cergy—La Défense de préférence à celle d'Orly—Roissy ?

Il nous est apparu que l'aérotrain, moyen de transport collectif, devait d'abord servir les populations de la région parisienne. Certes, la clientèle des aéroports — privilégiée, dirai-je — est fort intéressante et je n'exclus pas pour l'avenir, même pour un proche avenir, la réalisation d'une liaison entre Orly et Roissy par ce mode de transport. Mais, de toute façon, pour la première mise en service, l'intérêt des populations de la région parisienne devait être pris en compte.

A cet égard, quelques inquiétudes ont été exprimées par M. Ducloné et M. Duroméa, dont M. Léon Feix s'est fait l'écho, en ce qui concerne la desserte ferroviaire.

Certes, la décision prise a pour conséquence provisoire de différer la réalisation de l'antenne ferroviaire qui avait été prévue entre la gare du Nord et Cergy-Pontoise. Mais je dis bien « différer », car il sera impossible, compte tenu des besoins, de retarder très longtemps cette réalisation. J'en ai la conviction et je l'ai fait partager au Gouvernement.

Dans quelles conditions sera exploitée cette première ligne d'aérotrain et quel en sera l'exploitant ?

Le Gouvernement n'a pas encore choisi ; deux candidats se sont déjà manifestés : la S.N.C.F. et la R.A.T.P. La décision sera prise le moment venu.

La tarification, ainsi que je l'ai indiqué récemment devant la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat, sera la tarification de droit commun, c'est-à-dire celle applicable dans la région parisienne. Les cartes hebdomadaires de travail seront utilisables sur l'aérotrain dans les mêmes conditions que sur les autres moyens de transport en commun.

Quant à un arrêt à Sartrouville demandé par le district, le Gouvernement ne s'oppose pas à ce que les dispositions soient prises pour permettre la création ultérieure de cette station intermédiaire.

J'en viens maintenant à la R. A. T. P. Les efforts déjà entrepris depuis une dizaine d'années se sont traduits, bien que les résultats n'apparaissent peut-être pas aussi clairement dans les faits que dans les chiffres, d'une part, par un accroissement de 20 p. 100 de la capacité tant du réseau ferré que du réseau de surface, d'autre part, par le renouvellement de 84 p. 100 du matériel du réseau de surface.

Parallèlement, la mise en service de matériel moderne est déjà réalisée sur les lignes n<sup>os</sup> 1, 4 et 3 du métro. Elle est en cours sur la ligne n<sup>o</sup> 7.

Notons également la mise en service de la ligne de la branche Est du R. E. R. et de la section Défense—Étoile, dont M. le Président de la République inaugurera la semaine prochaine le prolongement jusqu'à la station Auber, et le prolongement de la ligne n<sup>o</sup> 3 jusqu'à « Gallieni ».

L'exploitation en départs programmés sur un certain nombre de lignes a été expérimentée sur la ligne n<sup>o</sup> 7. Quarante-dix stations de métro ont déjà été aménagées et cent cinquante et un escaliers mécaniques ont été ou seront mis en service. Enfin, trente et une lignes nouvelles d'autobus ont été créées en banlieue et cinquante-cinq ont été prolongées.

Le budget qui vous est soumis permettra-t-il de poursuivre l'effort commencé et, par conséquent, d'atteindre les objectifs

que nous nous sommes assignés ? Je n'hésite pas à répondre par l'affirmative à cette question puisque les dépenses autorisées pour la R. A. T. P. s'élèveront, en 1972, à 1.080 millions de francs, contre 989 millions de francs cette année. La progression est donc importante.

Qu'allons-nous faire et quelles opérations allons-nous lancer ?

Outre les améliorations que je viens de rappeler et qui sont soit déjà effectuées, soit en voie de l'être, ces investissements permettront les réalisations suivantes en matière d'infrastructures nouvelles : prolongement de la ligne n<sup>o</sup> 8 de Maisons-Alfort jusqu'au carrefour de l'Échat, en avril 1972 ; achèvement, dans un an, de la section Défense-Saint-Germain du R.E.R. ; prolongement de la ligne n<sup>o</sup> 13 jusqu'à Miromesnil, en 1973.

En ce qui concerne la capacité de transport, elle sera accrue de 15 p. 100 sur la période 1970-1973 de la façon suivante : la mise en service de matériel moderne sera entièrement réalisée sur la ligne n<sup>o</sup> 7 en 1973 et la modernisation de la ligne n<sup>o</sup> 6 s'effectuera sur la période 1972-1974 ; par ailleurs, l'accroissement du parc et les échanges de matériel entre lignes permettront, avec la généralisation de la commande centralisée, avant la fin de 1972, d'accroître la cadence de passage des rames en réduisant les temps de stationnement ; l'expérience de départ programmé, déjà faite sur la ligne n<sup>o</sup> 7, sera étendue aux lignes n<sup>os</sup> 12, 2, 3, 1 et 4 en 1972, aux lignes n<sup>os</sup> 5 et 13 en 1973 et à la ligne n<sup>o</sup> 6 en 1974. Dans le même temps, le pilotage automatique, déjà réalisé sur deux lignes, sera appliqué sur trois nouvelles lignes.

De même, le confort offert dans les stations sera accru par l'installation de nouveaux escaliers mécaniques.

Nous assisterons donc, dans la première période couverte par le VI<sup>e</sup> Plan, à une amélioration de la capacité de transport et du confort, qui sera loin d'être négligeable.

En tout cas, les moyens financiers destinés à assurer ces réalisations, qui figuraient déjà dans le budget de 1971, se retrouvent en forte augmentation dans celui de 1972.

A propos du réseau de surface de la R. A. T. P., M. Ducloné a prétendu que le budget de l'année prochaine prévoyait une réduction des services assurés par la Régie.

**M. Guy Ducloné.** Permettez-moi une précision, monsieur le ministre. Je n'ai pas voulu parler du budget de l'État, mais de celui de la R. A. T. P. et des perspectives qu'il permettait d'envisager pour 1972. Ce n'est pas la même chose.

**M. le ministre des transports.** Je l'avais compris ainsi. Mais je tiens à vous rassurer et à dissiper les inquiétudes que pourrait avoir la représentation nationale à ce sujet.

Le budget de la R. A. T. P. pour 1972, que nous n'avons naturellement pas à discuter ici, prévoit non pas une réduction mais un accroissement des services assurés par le réseau de surface. C'est particulièrement méritoire quand on sait que les conditions d'exploitation — qui tiennent à des considérations qui, si elles ne sont pas étrangères à notre débat, n'entrent pas tout à fait dans mes attributions — deviennent chaque jour plus insupportables.

Malgré cette situation, que le Gouvernement s'efforce d'améliorer, le service de surface, bien loin d'être réduit, sera au contraire renforcé en fonction des besoins qui se manifestent. C'est une précision qu'il était utile de donner.

La S. N. C. F. reste toujours un très grand sujet de préoccupation et d'intérêt pour l'ensemble des parlementaires, et je les comprends. Nul, plus que le ministre des transports qui a attaché son nom à la réforme en cours, n'est soucieux de l'avenir de notre grande entreprise nationale. J'ajouterai que des considérations d'ordre purement familial, dont je n'ai pas à faire état ici, me font penser que je dois prêter toute mon attention à la situation de la S. N. C. F.

Certes, je pourrais engager un débat de doctrine avec M. Dumortier sur la notion de service public et sur l'intérêt qu'il y aurait à choisir entre service public et économie de marché, puisque c'est dans ces termes qu'il a posé le problème, du moins au début de son intervention. A la vérité, ce serait un débat assez vain et qui, sans doute, ne convaincrerait personne. Aussi, plutôt que de m'avancer sur ce terrain où, après tout, je pourrais aussi bien que lui me sentir à l'aise, je répondrai à M. Dumortier d'une manière concrète et réaliste en examinant, à la lumière de la réforme en cours depuis 1969, quelle est aujourd'hui la situation de la S. N. C. F.

Grâce à la volonté de ses dirigeants et de son personnel, cette réforme, qui a incontestablement imposé des contraintes à l'entreprise publique, est en train de s'exécuter conformément à nos prévisions. Chacun, du haut en bas de l'échelle, lui apporte sa pierre. Avant même que cette réforme n'ait été décidée en février 1969 par le Gouvernement, j'avais eu

l'occasion de m'entretenir avec les organisations syndicales des problèmes posés par la situation de l'entreprise, qu'il s'agisse du présent ou, mieux encore, de l'avenir. Celles-ci m'avaient paru très attentives et très sensibles au fait que, dans le cadre de l'économie de marché, même si elles regrettaient la situation où nous nous trouvons, l'entreprise devait continuer à tenir sa place et à jouer son rôle face aux modes de transport concurrents.

C'est sans doute à cet état d'esprit nouveau et dont je me félicite, qu'il faut attribuer le soin jaloux avec lequel le personnel veille sur les conditions dans lesquelles s'exécute la réforme. Dès qu'il a le sentiment que quelque chose n'est pas conforme à nos prévisions concernant les moyens à mettre en œuvre pour atteindre nos objectifs, il ne manque pas d'alerter, non seulement sa propre direction, mais également le ministre de tutelle. Je juge qu'il est de mon devoir, d'abord de le rassurer quand je peux le faire, et c'est le cas la plupart du temps, ensuite de l'éclairer sur les lignes directrices de notre action pour lui montrer — mais je pense qu'il en est persuadé — qu'il s'agit de l'intérêt bien compris de l'entreprise.

Où en sommes-nous ? Sur le plan juridique, j'ai signé l'avenant à la convention de 1937 liant la S. N. C. F. à l'Etat et, il y a peu de temps, le nouveau cahier des charges. Le décret d'approbation est cours.

Sur le plan financier, les choses se déroulent conformément à nos prévisions puisque chaque année voit diminuer la subvention forfaitaire d'équilibre, laquelle sera de 383 millions de francs en 1972.

Dans un instant, je reviendrai sur les inquiétudes manifestées par certains orateurs. Je dirai, à M. Stehlin notamment, que si l'on considère le point de départ et celui où nous sommes aujourd'hui, on constate que la contribution globale de l'Etat aux charges de la S. N. C. F. a diminué en francs constants.

En 1967, cette contribution représentait près de cinq milliards de francs. Les années antérieures, elle oscillait entre deux milliards et quatre milliards de francs.

Il n'est donc ni ridicule ni déraisonnable de penser que, sans la réforme, la contribution globale de l'Etat aux charges de la S. N. C. F. aurait atteint en 1972 le chiffre considérable de dix milliards de francs.

Je rends l'Assemblée attentive au fait que, grâce à la réforme mise en œuvre, la participation de l'Etat représentera au total 5.113 millions en 1972. Les résultats obtenus dans ce domaine ne doivent pas être passés sous silence.

Et les résultats commerciaux, me direz-vous ?

Pour les voyageurs — aussi surprenant que cela paraisse — le trafic n'a pas cessé d'augmenter, et nous nous en réjouissons. En 1971, il aura été supérieur de près de 3 p. 100 à celui de 1970, ce qui est un taux de croissance important s'ajoutant à une progression de 5 p. 100 entre 1969 et 1970.

Quant au trafic des marchandises, il est loin de donner, cette année, au ministre de tutelle les mêmes motifs de satisfaction. Selon toute vraisemblance, il sera en légère régression par rapport à l'année dernière. Comment l'expliquer ?

L'évolution de la conjoncture économique est peut-être l'explication la plus raisonnable que l'on puisse donner de cette situation regrettable. Si le trafic a été très élevé en 1970, il a été moins important en 1971. En effet, la croissance économique s'est poursuivie et se poursuit encore, mais à un rythme moins élevé qu'au cours des années antérieures. Je dis souvent que le transport des marchandises est un baromètre excellent de l'économie française.

J'ajouterai une considération particulière : la S. N. C. F. a moins de charbon et de minerai à transporter que dans le passé, en raison des mutations intervenues que nous connaissons tous. Cela entre en ligne de compte et pénalise le trafic des marchandises de la S. N. C. F.

Cependant, j'ai appris avant-hier du président du conseil d'administration de la S. N. C. F. — et cela est peut-être de nature à atténuer ces propos pessimistes — que, pour le dernier trimestre de 1971, le trafic des marchandises semble devoir retrouver à peu près le niveau du dernier trimestre 1970. Cette évolution se confirmera-t-elle jusqu'à la fin de l'année et nous permettra-t-elle de bien « embrayer » sur l'année 1972 ? Je l'ignore ! Mais évidemment, comme vous, je le souhaite très vivement.

En tout cas, si, pour le trafic des voyageurs ou des marchandises et en dépit de l'accident conjoncturel que je viens de signaler, la S. N. C. F. a marqué des points au cours des années précédentes, elle le doit au dynamisme intelligent dont elle a su faire preuve depuis qu'elle se sent placée dans une position de concurrence. Je ne puis, à cet égard, que rendre l'hommage qui leur est dû à ses dirigeants et à son personnel.

Une nouvelle fois — je n'en suis pas surpris — de nombreux députés se sont émus des problèmes posés par le transfert sur route de certains services omnibus de voyageurs.

A ce sujet, je rappellerai, notamment à M. Dumortier, que nous n'avons pas innové. D'ailleurs, dans le cadre du contrat de programme passé avec la S. N. C. F., nous n'arriverons peut-être pas à transférer sur route, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1974, les 10.000 kilomètres prévus. En effet, au 31 décembre prochain, 5.500 kilomètres seulement auront fait l'objet d'un transfert.

J'ai dit que nous n'avons pas innové. Je peux même préciser que certains de nos prédécesseurs ont fait mieux que nous, si je puis dire. Je rappelle, pour mémoire, qu'entre 1936 et 1939, sur les instructions des ministres des travaux publics de l'époque, près de 10.000 kilomètres de services omnibus de voyageurs et de marchandises ont été, non pas transférés, mais purement et simplement supprimés. Sans doute existait-il de bonnes raisons pour agir ainsi et ne voyez pas, dans cette allusion à un passé quelque peu lointain, l'intention d'ouvrir un procès ou un débat politique. Telle n'est pas ma préoccupation aujourd'hui.

Mais les gouvernements de la V<sup>e</sup> République, comme ceux de la III<sup>e</sup> ou de la IV<sup>e</sup>, ont estimé que de semblables mesures n'étaient dommageables ni pour l'entreprise ni pour les usagers.

Certes, quand la S. N. C. F. propose au ministre des transports le transfert sur route de tel ou tel service omnibus de voyageurs, souvent ne fait-elle que tirer les conséquences d'un état de fait, à savoir l'abandon par les usagers de telle liaison ou desserte.

Mais, mesdames, messieurs, il m'est arrivé de répondre par la négative à de telles propositions de transfert, parce que je jugeais, en étudiant les dossiers — qui tous font l'objet d'un examen très attentif de ma part — qu'un aménagement des horaires pourrait contribuer à une meilleure répartition du trafic. Dans certains cas, j'ai demandé à la S. N. C. F. de procéder à titre expérimental et pour une durée limitée — un an ou deux ans — à des aménagements d'horaires, afin que l'on sache si la désaffectation des usagers pour ce mode de transport était réelle ou si, au contraire, une meilleure organisation du service faisait que les usagers s'y intéressaient de nouveau. A l'issue de l'expérience — je l'ai déjà faite à propos de plusieurs lignes dont le transfert ou la fermeture m'étaient proposés — nous tirons les conclusions qui s'imposent.

Telles étaient les précisions que je voulais fournir sur la situation actuelle de la S. N. C. F.

Une inquiétude s'est manifestée en ce qui concerne l'exécution du contrat de programme pour 1972. On m'a demandé si, compte tenu de l'évolution économique, les crédits budgétaires prévus au titre de la subvention forfaitaire en faveur de l'entreprise nationale seraient suffisants.

Je ne puis, bien entendu, répondre à cette question. Une réforme est une réforme, un contrat de programme est un contrat de programme et, en cours d'exécution, l'évolution peut exiger des ajustements. Le Gouvernement étudie alors la situation avec toute la diligence nécessaire.

Les transports terrestres routiers ne connaissent pas de difficultés particulières. En revanche — et j'en suis très conscient — ils posent des problèmes du fait de la concurrence qu'ils livrent aux autres modes de transport. Ils en posent également sur le plan de la sécurité routière et sur celui de leur organisation, qui doit tenir compte des décisions qui sont prises à l'échelon de la Communauté économique européenne.

En lançant la réforme de la S. N. C. F., le Gouvernement entendait créer progressivement les meilleures conditions de concurrence entre les divers modes de transport.

C'est pourquoi M. Dumortier a bien voulu approuver la décision, qui fut prise en 1967, de créer la fameuse taxe à l'essieu qui, à l'époque, avait suscité une grande émotion sur certains bancs de l'Assemblée. Son application, à l'usage, s'est révélée telle que l'on peut dire, aujourd'hui, que les transports par route assureront la compensation financière des dégâts qu'ils occasionnent au réseau qu'ils utilisent.

Nous allons donc poursuivre dans cette voie. La décision est prise à l'échelon national, et je ne serais pas étonné qu'à l'échelon communautaire, lorsqu'il s'agira de discuter et d'approuver le règlement relatif à la tarification de l'usage des infrastructures, les responsables calquent leur attitude sur celle que la France a prise, par anticipation, il y a déjà quatre ans.

Je n'ai fait qu'effleurer le problème de la sécurité routière, tandis que M. le président Lemaire, lui, l'a longuement développé encore que certains aspects de ce douloureux et difficile problème ne puissent pas être retenus ici, certaines initiatives ou certaines orientations envisagées ne relevant pas de mes attributions.

Quoi qu'il en soit, je puis assurer M. le président Lemaire que les observations qu'il a présentées seront transmises au Gouvernement.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une nouvelle, au sens étymologique du terme, j'indique que, préoccupé par les problèmes liés à la sécurité, et aussi par le souci qu'il a du respect de la réglementation communautaire qui est intervenue dans le domaine social, le Gouvernement a décidé d'imposer progressivement, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1973, l'utilisation d'un appareil baptisé « contrôlographe ».

Cet appareil, dont chaque « poids lourd » sera doté, servira à mesurer avec la plus grande précision les temps de conduite, les vitesses, la durée des parcours, les temps d'attente et les temps de repos.

Cet appareil équipe déjà quelques véhicules, car certaines entreprises, soucieuses de bonne gestion, l'utilisent déjà. Mais lorsque tous en seront obligatoirement dotés, le contrôle de l'application de la réglementation sociale, sur les plans communautaire et national, en sera singulièrement facilité.

Le « contrôlographe » sera en outre un témoin impartial. Je disais, il y a quelques jours, que nous aurions vraiment, là, un révélateur. Souvent, à l'occasion d'accidents provoqués par les véhicules routiers, alors que des témoins — de parfaite bonne foi, d'ailleurs — pourraient, à tort, en imputer la responsabilité au chauffeur routier, le « contrôlographe » sera le témoin objectif comme, d'ailleurs, dans de nombreux autres cas.

Ainsi, peut-être, monsieur le président Lemaire, aurons-nous franchi une étape importante dans le domaine de la sécurité routière.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas seulement la sécurité routière qui est visée par l'adoption de cet appareil. Je le répète, c'est également le respect du règlement social communautaire qui s'en trouvera facilité et, en même temps, il en résultera une véritable égalité des conditions de concurrence entre toutes les entreprises routières, de type industriel ou de type artisanal.

Oui, les transports terrestres routiers posent encore quelques problèmes, et l'un d'eux a été soulevé par deux orateurs : celui du poids et de la dimension des véhicules utilitaires.

Il s'agit là d'un vaste problème, qui est loin d'être résolu, et à l'égard duquel le Gouvernement n'a pas encore arrêté sa position.

S'il est exact qu'à Luxembourg, il y a quelques semaines, à l'occasion d'une sorte de pré-discussion, d'un tour d'horizon, j'ai été amené à indiquer pourquoi la France était attachée à l'essieu de treize tonnes — en raison de l'économie et de l'amélioration de la productivité qu'il permet — je n'ai pas indiqué, et pour cause, que la France se refusait à rechercher un accord communautaire.

Le débat sera difficile, je ne le cache pas, car les avis sont très divergents à ce sujet. Au surplus, il y a, de part et d'autre, des intérêts nationaux tout à fait légitimes, dont tout gouvernement doit évidemment tenir le plus grand compte.

En tout état de cause, je dois rencontrer, la semaine prochaine, mon homologue de République fédérale d'Allemagne, avec lequel j'aurai une très longue conversation sur ce sujet. Et c'est le 2 et le 3 décembre prochain que le conseil des ministres de la Communauté sera appelé à prendre position sur un projet de règlement qui, d'ailleurs, n'est pas entièrement au point, tant la matière est difficile et délicate.

Je donne à l'Assemblée l'assurance, d'une part, que les intérêts français en cause ne seront pas négligés, et, d'autre part, que notre volonté d'aboutir, sur le plan communautaire, nous guidera dans la décision que nous aurons à prendre.

J'avais indiqué que le quatrième chapitre de mon exposé aurait trait à la batellerie. J'y arrive.

Le plan d'adaptation économique et sociale, qui a fait l'objet d'un protocole que, le 16 mai dernier, j'ai signé avec les délégués des organisations représentatives, me paraît être, au moins pour l'immédiat, c'est-à-dire pour les deux ou trois années prochaines, de nature à résoudre les problèmes qui se posent.

Notamment, un large concours de l'Etat est prévu, afin que les bateliers dont le matériel est le moins moderne puissent le renouveler ou le moderniser dans des conditions qui ne fassent pas peser sur eux des charges intolérables.

Les représentants des organisations professionnelles ont exprimé leur satisfaction et souligné que, de leur point de vue, il ne s'agissait que d'une première étape.

C'est en effet d'une première étape qu'il s'agit. J'espère que, dans trois ans, nous serons à même de tirer les leçons et les conclusions de l'expérience et que nous pourrions franchir une nouvelle étape, définitive celle-là.

Mesdames, messieurs, si j'ai omis de traiter certains sujets particuliers que vous avez évoqués, s'il est des questions auxquelles je n'ai pas répondu, soyez assurés que je comblerai cette

lacune en vous fournissant par écrit toutes les précisions que vous pourriez souhaiter.

J'ai simplement voulu, après vous, mais sans doute moins bien que vous, essayer de dégager les lignes caractéristiques de ce projet de budget pour 1972 qui, dans des domaines où nos préoccupations sont communes, constitue, me semble-t-il, une étape importante, parce que cette étape marque la volonté du Gouvernement de tout mettre en œuvre pour permettre à un grand pays moderne et industrialisé d'avoir des moyens de transport dignes de lui. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'Union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

J'appelle maintenant les crédits de la section commune du ministère des transports :

#### ETAT B

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

« Titre III : + 6.597.751 francs. »

#### ETAT C

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

#### Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 13.750.000 francs ;  
« Crédits de paiement : 10.300.000 francs. »

#### Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 6.100.000 francs ;  
« Crédits de paiement : 4.800.000 francs. »

La parole est à M. Ruais.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, je veux vous entretenir brièvement d'un problème général mais aussi particulier.

Sur le plan général, vous avez pris certaines décisions concernant le contingentement des transports routiers : d'une part, la libération de la zone courte, et, d'autre part, le maintien sous certaines conditions des contingents en zone longue pendant le temps prescrit à la S. N. C. F. pour « éponger » la subvention d'équilibre dont elle bénéficie encore.

Mais il peut surgir, à l'échelon local, des circonstances économiques particulières qui, dans un tel cadre, peuvent aboutir à l'asphyxie de certaines catégories de transporteurs. C'est notamment le cas dans la vallée de la Maurienne, où des activités de la société Pechiney — essentielles à l'industrie locale des transports — cessent. Il y a là, dans une étroite bande de territoire, une trentaine de transporteurs routiers qui ne trouveront certainement pas dans la libération de la zone courte la possibilité d'une reconversion de leur activité.

Partageant, à cet égard, les préoccupations de mon collègue M. Dumas — qui m'a chargé de vous en faire part — je vous demande d'examiner le problème dans le cadre de l'équilibre général entre tous les moyens de transport de la région, mais également en tenant compte des déséquilibres régionaux qui risquent de se produire si vous ne trouvez pas de solutions adaptées.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports.

**M. le ministre des transports.** Si le problème évoqué par l'honorable M. Ruais revêt un caractère particulier, en tout cas régional, il n'en est pas moins important.

La zone courte dont a parlé M. Ruais se situe exactement entre le Rhône, la Suisse et la Méditerranée. Le champ d'activité des entreprises dans cette zone est donc loin d'être négligeable.

Comme frontaliers, les transporteurs, à l'intérieur de cette zone, ont la faculté de se rendre à l'étranger, ce qui offre une nouvelle facilité à leurs activités. Déjà leur situation n'est donc pas défavorisée.

Compte tenu de l'évolution économique qui caractérise cette région, telle que M. Ruais l'a décrite, j'examinerai personnellement ce problème et la possibilité d'atténuer la rigueur de la réglementation.

Mais je rends M. Ruais et l'Assemblée attentifs au fait que je tiens essentiellement à respecter ce que j'ai revêtu de ma propre signature, à savoir l'ensemble des données qui constituent le contrat de programme passé entre l'Etat et la S.N.C.F.

Or le maintien au niveau de 1969 du contingent routier concernant la zone longue, est certainement l'une des colonnes du temple — si l'Assemblée me permet l'expression — de la réforme de la S.N.C.F. et du contrat de programme.

Je suis donc extrêmement attentif à ce point, comme le sont, d'ailleurs, tous ceux qui, directement ou indirectement, s'intéressent au sort de la réforme.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...  
Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits des transports terrestres du ministère des transports :

#### ETAT B

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

« Titre III. — + 8.023.491 francs ;

« Titre IV. — + 5.813.945.000 francs. »

#### ETAT C

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

##### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme, 4.500.000 francs ;

« Crédits de paiement, 2.845.000 francs. »

##### TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme, 231 millions de francs ;

« Crédits de paiement, 29.071.000 francs. »

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** A la demande du Gouvernement et de la commission des finances, le vote sur le titre IV est réservé jusqu'à l'examen des crédits des charges communes.

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

**M. le président.** J'appelle maintenant les réductions de crédits inscrits à la rubrique : « Ex-services communs et transports terrestres ».

#### ETAT B

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

« Titre III. — 10.593.848 francs ;

« Titre IV. — 5.936.951.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix la réduction de crédits proposée pour le titre III.

(La réduction de crédits est adoptée.)

**M. le président.** Je mets aux voix la réduction de crédits proposée pour le titre IV.

(La réduction de crédits est adoptée.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (I. — Section commune et II. — Transports terrestres).

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

— 3 —

#### MISE AU POINT AU SUJET DE VOTES

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

**M. Paul Stehlin.** Monsieur le président, dans le scrutin n° 278 sur l'amendement n° 96 du Gouvernement, tendant à la dissolution de plein droit de la Fédération nationale des organismes de sécurité sociale, MM. Michel Durafour, Chazalon, Abelin et Boudet sont portés comme ayant voté « pour », alors qu'ils déclarent avoir voulu voter « contre ». C'est, selon nos collègues, par suite d'une erreur matérielle qu'ils ont voté « pour ».

**M. le président.** Je vous donne acte de votre communication, mon cher collègue.

— 4 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n° 1993) (rapport n° 2010 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Services du Premier ministre (suite) :

Section II. — Jeunesse, sports et loisirs :

(Annexe n° 29 — M. Pierre Dumas, rapporteur spécial ; avis n° 2011, tome XV, de M. Flarnoy, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures dix.)

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

VINCENT DELBECCHI.