

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.)

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION : 26. Rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15 — Tél : 306-51-00
Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h.

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

COMPTE RENDU INTEGRAL — 36^e SEANCE

1^{re} Séance du Mardi 30 Octobre 1973.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1974 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5038).

Transports :

I. — Section commune.

II. — Transports terrestres.

MM. Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la section commune et les transports terrestres ; Brugnon, suppléant M. Boudet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres.

MM. Guéna, ministre des transports ; Billecoq, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports.

MM. Siehlin, Brugnon, Fiszbin, Gouhier, Lazzarino, le secrétaire d'Etat, Frelaut.

SECTION COMMUNE

Etat B

Titre III. — Adoption.

Etat C

Titre V. — Adoption.

Titre VI. — Adoption.

TRANSPORTS TERRESTRES

Etat B

Titre III. — Adoption.

Titre IV

M. Seiflinger.

Amendement n° 90 de la commission des finances :

MM. Cornet, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. — Rejet. Adoption du titre IV.

Etat C

Titre V. — Adoption.

Titre VI. — Adoption.

III. — Aviation civile.

MM. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile ; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

M. Guéna, ministre des transports.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 5060).

PRESIDENCE DE M. ROLAND NUNGESSER,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1974 (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 1974 (n^{os} 646, 681).

TRANSPORTS

I. — Section commune.

II. — Transports terrestres.

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

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

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, les esprits cartésiens qui recherchaient un panorama complet des financements des transports terrestres à travers les deux directions que je suis chargé de rapporter — section commune et section des transports terrestres proprement dits — iraient au-devant de graves déconvenues.

La section commune, qui porte sur 34 millions, est de création récente puisqu'elle est apparue pour la première fois en 1972. Elle ne représente que 0,3 p. 100 des dotations totales, malgré une augmentation de 43 p. 100.

Les subventions de fonctionnement de l'institut de recherche des transports, chargé de conduire les études sur de nouveaux moyens de transport et sur l'amélioration des conditions de circulation valables pour différents moyens de transport, ont été renforcées pour combler le déficit de la section d'exploitation.

Le programme des études de l'institut a subi une réorientation. Les études n'entrant pas dans le cadre de la compétence directe de l'institut ont été abandonnées, tandis que les études relatives aux nuisances provoquées par les divers modes de transport ont été renforcées.

Déjà l'institut de recherche des transports — I.R.T. pour se conformer à la mode des sigles — laisse disparaître le morcellement budgétaire puisqu'il est financé par des ressources propres, par le ministère des transports et par celui de l'équipement.

Chemin faisant, on note d'ailleurs bien d'autres exemples de fractionnement ou de chevauchement. C'est, par exemple, la participation au plan de la rénovation de la batellerie artisanale, ou le financement des travaux d'infrastructures.

Une modification importante est intervenue pour le personnel des comités techniques départementaux des transports — les C.T.D.T. — puisque 205 postes de contractuel ont été transformés en emplois de bureau et que six nouveaux postes ont été créés. En outre, deux nouveaux postes d'économiste sont mis en place, qui s'ajoutent aux quinze postes existants.

C'est là une projection de l'aménagement régional, les économistes étant chargés de procéder à des études économiques sur le trafic ferroviaire ou routier à caractère régional.

Les dépenses supplémentaires — 2 millions — sont financées par fonds de concours pour les transports. Ainsi la puissance publique continue-t-elle à faire supporter la charge administrative du contrôle par les contrôlés.

L'analyse des chiffres permet d'aborder, par une mesure apparemment de détail, l'une des caractéristiques de l'actuelle politique des transports routiers, à savoir que la libéralisation, qui est totale pour la zone courte depuis le début du mois, suppose le strict respect des règles de sécurité.

En tandem avec le ministère de l'équipement, est amorcé un programme de construction d'environ soixante aires bétonnées de pesée, équipées de bascules semi-automatiques destinées à vérifier la charge totale des véhicules.

La section des transports terrestres proprement dits représente les deux tiers des crédits du ministère des transports. Sa dotation, qui s'élève à 7.061 millions de francs, est en accroissement de 3 p. 100 par rapport à 1973. C'est à la fois un budget de routine et d'intervention, pour 95 p. 100, sous forme essentiellement de dotations à des entreprises nationales, telles la S.N.C.F. et la E.A.T.P.

Il est, sous un deuxième aspect, un budget de perspectives et de programmes où se perçoit la volonté manifeste de sortir des sentiers battus et d'aboutir à une indispensable modernisation.

Pour la S.N.C.F., le contrat de programme se termine en 1974. La subvention d'équilibre disparaît, contrairement à la convention passée entre l'Etat et la S.N.C.F. L'effort de clarification des concours de l'Etat n'a donc pas été vain.

Un autre élément favorable est l'accroissement relativement modéré de la dotation globale de 5.900 millions de francs, soit 3,2 p. 100, qui comporte des postes pratiquement incompressibles, telle la subvention à la caisse des retraites, de 2.855 millions de francs, en augmentation d'un peu plus de 3 p. 100.

Le projet de budget comprend des crédits sensiblement majorés: d'abord un crédit de 750 millions de francs, en hausse de 25 p. 100, pour le maintien en activité de services omnibus déficitaires malgré la suppression de 980 kilomètres de lignes en 1972 et de 685 kilomètres en 1973.

Ensuite, un crédit de 1.785 millions, en augmentation de 5,3 p. 100, pour l'égalisation des charges de concurrence entre la route et le rail, qui comprend des remboursements de charges d'infrastructure et une participation pour la suppression des passages à niveau.

Enfin, les transferts publics à la société nationale ont été limités par le versement des employeurs. D'abord réservée à Paris, puis étendue aux grandes métropoles de province, cette mesure se traduit par une économie pour le budget de 300 millions de francs environ.

Les transferts se trouvent également limités par l'application de l'article 11 de la loi de finances, relatif à la compensation démographique entre les régimes de sécurité sociale.

Les résultats du compte d'exploitation, déficitaire pour 95 millions de francs en 1972 et pour 497 millions de francs en 1973, sont appréciés à travers des éléments divergents.

L'évolution du trafic est dans l'ensemble satisfaisante, compte tenu que, depuis 1971, la route a dépassé le rail pour le transport des marchandises. Mais on note un freinage très marqué des recettes, par suite des retards dans les majorations de tarifs, alors que la liberté tarifaire était une des conditions de la clarification des rapports entre la puissance publique et la S.N.C.F.

Cette charge de 497 millions de francs devra, dans une proportion à déterminer, faire l'objet d'une inscription complémentaire au projet de loi de finances rectificative pour 1973. L'année 1974 sera donc encore une année de transition et un nouveau contrat de programme devra être élaboré, qui ne devra pas méconnaître la défense de la notion de service public en milieu rural, la desserte en milieu urbain étant aidée par des programmes qui sont inscrits au budget.

Une formule est donc à trouver pour mettre fin à cette discrimination — en s'inspirant par exemple de la ligne Nice — Digne et du chemin de fer corse — pour éviter que les lignes peu rentables ne soient systématiquement sacrifiées et que les services de remplacement ne suscitent de graves critiques, surtout quand ils ne sont pas affrétés par la S.N.C.F.

Du point de vue comptable, le refus des rajustements tarifaires retarde les dotations pour amortissements et menace indirectement les investissements.

Tout autre est le problème de la R.A.T.P. puisque ses rapports financiers avec l'Etat ne s'inscrivent pas dans le cadre d'un contrat de programme.

La Régie, comme la S.N.C.F., bénéficie d'une subvention très importante: 795 millions de francs, en diminution de 4,32 p. 100 sur 1973.

Cette diminution de la part de l'Etat s'explique par le jeu du versement des employeurs qui représentera 290 millions de francs en 1973, soit environ 9 p. 100 des charges. Cette recette, liée aux salaires, assure l'équilibre du budget.

Mais le report des majorations de tarifs se traduira par un supplément de crédit de 100 millions de francs environ dans la loi de finances rectificative.

L'équilibre est précaire car les recettes tarifaires sont faibles: environ 48 p. 100 du total des charges. Quant à l'évolution du trafic — sauf sur le R.E.R. — elle est loin d'être satisfaisante.

En attendant les effets bienfaisants de l'extension des couloirs de circulation, la situation du réseau d'autobus est toujours préoccupante. La vitesse moyenne est inférieure à 10 kilomètres-heure, contre plus de 16 kilomètres-heure à Londres, et dans le grand Londres.

Dans la plupart des capitales européennes, le coût du billet est bien supérieur à celui qui est encaissé par la Régie: 80 centimes, soit une sorte de ticket modérateur. Si l'on tient compte de la T.V.A., au taux de 17,8 p. 100, et des abattements pour régimes spéciaux, 54 centimes seulement reviennent à la Régie pour un transport souterrain de 5,7 kilomètres en moyenne.

A chaque exercice, sous des habillages plus ou moins savants, on constate que les dotations budgétaires de la S.N.C.F. et

de la Régie concernent davantage l'exploitation que les infrastructures de communication. Mais un tournant se dessine pour 1974. On note une tendance vers un moindre appel aux ressources budgétaires en valeur relative pour la S.N.C.F., en valeur absolue pour la R.A.T.P. Ce fléchissement, cette stagnation marque une étape, même si le mouvement est encore faible et même s'il risque d'être neutralisé par les charges pesant sur le compte d'exploitation, très affecté par les retards dans les ajustements tarifaires.

A côté du budget classique de moyens d'intervention, le budget de programme constitue une innovation satisfaisante. Un accroissement de l'effort d'investissement sur les infrastructures de transport en milieu urbain est un phénomène nouveau qui découle de l'application des méthodes de rationalisation des choix budgétaires. La progression est spectaculaire, tant pour les autorisations de programme, 51 p. 100, que pour les crédits de paiement, 32 p. 100.

Sur 475 millions de francs d'autorisations de programme, 329 millions, soit 69 p. 100, sont destinés à la région parisienne, avec une priorité pour le R.E.R. L'ensemble des opérations prévues permet une interconnexion des réseaux R.A.T.P. — S.N.C.F. et une restructuration des transports collectifs dans la région parisienne.

Pour l'aérotrain, 15 millions de francs d'autorisations de programme permettront la construction de dix kilomètres de voies et la réalisation d'essais de matériel roulant.

Les opérations en province — 147 millions de francs, soit 31 p. 100 du total — couvrent principalement les métros de Marseille et de Lyon, pour 45 millions chacun; l'étude de la circulation à Saint-Etienne, à Toulouse, à Strasbourg, l'aménagement de l'autopiste à Besançon, la desserte de la ville nouvelle de Lille par métro automatique depuis Villeneuve-d'Arg, l'aménagement de moyens de transport en site propre à Grenoble.

Ainsi se profile une politique de modernisation des liaisons en milieu urbain à laquelle on ne peut que se rallier, à condition, bien entendu, que la notion de service public ne soit pas réservée au seul milieu urbain mais irrigue également le monde rural.

Il n'est pas question de revenir au plan Freycinet, mais on ne peut consentir à un *no man's land* des services de transport sans accepter une régression.

M. Marc Bécam. C'est bien ce qui se produit !

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Quand on prend une vue d'ensemble, on constate qu'au début du siècle, pour un Paris *intra muros* de trois millions d'habitants, on a construit 160 kilomètres de métro. Alors que la population de la banlieue s'est accrue à peu près du même nombre d'habitants depuis vingt ans, 20 kilomètres seulement de lignes nouvelles ont été mises en service depuis quatre ans.

En attendant la mise sur pied d'un nouveau contrat de programme qui, dans une certaine mesure, sera autant tourné vers le passé que vers l'avenir, peut-on laisser une entreprise de l'envergure de la S.N.C.F. avec le seul espoir d'un approfondissement de sa situation comptable, dont la nécessité est certes absolue mais ne peut être sous-estimée, compte tenu du volume des subventions ?

Une ouverture vers l'avenir et une réorientation des liaisons à longue distance doivent être préparées. La nouvelle répartition des frets entre le chemin de fer et la route n'exclut pas la modernisation du réseau parallèlement à une gestion très stricte limitant les recours à l'Etat. Une mutation hardie est certainement nécessaire. La disparition de certaines dessertes devrait avoir pour contrepartie la construction de nouvelles liaisons.

Pour le tunnel sous la Manche, d'un coût de base de 5.300 millions de francs, la Chambre des communes a approuvé le principe de sa construction le 25 octobre, si bien que le Gouvernement britannique pourrait signer le 15 novembre prochain le traité franco-britannique autorisant le début des travaux.

Pour la liaison Paris-Sud-Est par turbotrains, que justifie la saturation de secteurs de plus en plus longs du parcours, la dernière étude sur cet investissement de 2.600 millions de francs, aux conditions économiques du début de 1973, confirme les conclusions favorables quant à la rentabilité.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur le rapporteur.

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Je conclus, monsieur le président.

Il serait fort regrettable que des préoccupations locales retardent une opération déjà prête, qui serait de nature à améliorer les relations entre Paris et l'ensemble du Sud-Est et qui donnerait plusieurs points d'avance à notre pays dans la compétition de la rapidité sur moyennes distances.

Mesdames, messieurs, le projet de budget des transports terrestres traduit une stagnation des dotations d'intervention mais également une orientation vers des formules nouvelles.

Ce budget a paru convenable à la commission des finances qui l'a accepté. Je vous demanderai de bien vouloir l'étudier dans cette perspective, sous réserve d'un amendement mettant de l'ordre dans les concours de l'Etat à la S.N.C.F. (Applaudissements.)

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

M. Maurice Brugnon, rapporteur pour avis suppléant. Monsieur le président, mes chers collègues, je dois d'abord excuser l'absence de notre collègue M. Boudet qui m'a demandé de le suppléer. Pour ce faire, je me bornerai à reprendre le rapport qu'il a rédigé, au nom de la commission de la production et des échanges.

Dans ses considérations générales, M. Boudet demandait une politique globale des transports terrestres.

La commission de la production et des échanges a jugé qu'à l'occasion de l'avis qu'elle doit présenter sur le budget des transports terrestres elle devait exposer à l'Assemblée les grandes lignes d'une nouvelle politique globale des transports terrestres qui, seule, peut nous permettre de faire face aux besoins si urgents et si importants de la circulation dans les temps actuels.

Le but que nous poursuivons, c'est de permettre aux individus et aux marchandises de circuler partout et à tout moment avec sécurité, rapidité et, dans le cas des voyageurs, confort.

Ceci implique des investissements très importants dans plusieurs secteurs : réseau routier, S.N.C.F., R.A.T.P. et batellerie.

Si l'on veut que ces investissements soient à la fois moins lourds et plus efficaces, il faut les répartir en fonction de cette idée que les différents moyens de transport ne doivent pas être considérés séparément, mais bien comme un tout.

Le rail ne doit plus être le concurrent de la route mais son complément.

Actuellement notre réseau routier est en grande partie saturé. A l'inverse, le réseau de la S.N.C.F. et celui de la R.A.T.P. peuvent absorber un trafic plus important.

L'objectif doit donc être de faire passer volontairement du réseau routier au réseau ferré la plus grande partie possible du trafic tant des voyageurs que des marchandises. M. Claudius Petit en sera certainement d'accord.

Pour ceci, il faut que le réseau ferré offre aux utilisateurs des conditions nouvelles, très favorables aux utilisateurs potentiels.

Cela exige pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P. des investissements importants et urgents que nous évoquerons plus loin. Car il convient tout de suite de préciser que dans la logique de ce raisonnement il apparaît que l'Etat devrait financer pour une bonne part ces investissements indispensables.

Cela veut dire que, si nous approuvons le budget qui nous est aujourd'hui présenté, nous proposons à l'Assemblée de demander que les prochains budgets comportent des aides beaucoup plus importantes.

En effet, ces dernières années, la ligne directrice donnée à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. était de viser à équilibrer le plus possible elles-mêmes leur budget. Des progrès considérables ont été déjà réalisés. Si nous admettons maintenant cette notion de politique globale des transports, nous devons reviser notre politique financière vis-à-vis de ces deux sociétés nationales.

En effet, si nous persistions à exiger de ces entreprises qu'elles équilibrent leur budget et qu'en même temps nous leur demandions un gros et rapide effort d'investissement, ces entreprises devraient augmenter d'une façon importante leurs tarifs.

Or, pour atteindre notre objectif qui vise à faire passer volontairement de la route au rail une partie du trafic, il faut que les coûts du transport par rail ne soient pas supérieurs à ceux du transport par route; il faudrait même qu'ils soient inférieurs pour être incitatifs.

Une telle aide financière serait justifiée par le fait qu'en allégeant le trafic routier, on rendait moins urgents des travaux d'aménagement des routes toujours très onéreux.

Autrement dit, toute subvention en faveur de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. rendra moins urgents et peut-être inutiles des investissements très lourds sur le réseau routier ou sur des voies urbaines.

En tout cas, de telles dépenses serviraient vraiment l'intérêt général puisqu'elles ont pour but d'équilibrer les différents moyens de transport en les rendant tous plus rapides, plus sûrs et plus confortables au service de tous les Français.

Comment provoquer ces transferts souhaitables ?...

M. le président. Monsieur Brugnon, je suis désolé de vous interrompre, car l'Assemblée n'est sans doute pas insensible à l'effort que vous faites pour remplacer au pied levé M. Boudet. Mais je rappelle qu'aux termes du deuxième alinéa de l'article 91 du règlement « si le rapport ou l'avis a été distribué au moins la veille de l'ouverture du débat, le rapporteur peut renoncer à le présenter oralement, sous la condition qu'il soit publié au compte rendu intégral de la séance en cours ».

Si vous le voulez bien, pour faire gagner du temps à l'Assemblée et puisque le même alinéa de l'article 91 prévoit en outre que « dans le cas contraire, son auteur doit se borner à le commenter sans en donner lecture », ce que vous n'arriveriez d'ailleurs pas à faire dans le temps qui vous est imparti, je proposerai, si l'Assemblée y consent, d'annexer au compte rendu intégral tout le rapport de M. Boudet, en vertu de l'article 91.

Cela vous épargnera un effort de lecture et dispensera l'Assemblée d'un surcroît d'attention.

M. Maurice Brugnon, rapporteur pour avis suppléant. Je suis d'accord, monsieur le président, sur votre proposition. Mais il eût été « sacrilège », si j'ose dire, de priver l'Assemblée d'un rapport aussi intéressant que celui de M. Boudet.

Je me rallie donc volontiers à votre proposition tendant à insérer au compte rendu intégral la suite de ce rapport pour avis.

Suite de l'avis présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1974 (n° 646) par M. Boudet, député.

Comment provoquer ces transferts souhaitables ?

EN CE QUI CONCERNE LA S. N. C. F.

1° Trafic des marchandises :

Ce trafic est en faible augmentation (2,3 p. 100 en 1972).

Pour accroître ce trafic, il faut :

— favoriser les transports par semi-remorque et conteneurs pour les grandes distances ;

— ce sont aux entreprises de transport à longues distances — et particulièrement celles qui transportent des produits dangereux ou lourds — qu'on doit offrir des possibilités de transport intéressantes tant sur le plan financier que sur le plan technique.

Il existe actuellement dix-huit chantiers équipés pour le trafic de semi-remorque, appelé trafic « Kangourou » et trente-deux chantiers équipés pour charger et décharger les transconteneurs ou les remorques routières préhensibles par pinces.

La progression du trafic est de l'ordre de 10 p. 100 (7 p. 100 pour le trafic intérieur, 15 p. 100 pour le trafic international).

Nous demandons qu'un très gros effort soit rapidement fait par la S. N. C. F. pour accroître notablement cette progression.

2° Trafic des voyageurs :

Ce trafic pour les lignes de banlieue et les lignes rapides est en augmentation de 5,1 p. 100.

Pour accroître ce trafic il faut :

— accroître la rapidité et la fréquence des trains et améliorer leur confort ;

— réaliser rapidement les nouvelles voies prévues, notamment la ligne Paris—Lyon qui aura le mérite d'améliorer la desserte de tout le Sud-Est de la France ;

— accroître le service des voitures accompagnées, c'est-à-dire principalement des trains autos-couchettes en offrant des tarifs inférieurs aux dépenses que la route exige pour le transport d'une famille qui part en vacances. Un tarif « voiture-vacances » doit être étudié et appliqué.

En effet, actuellement le trafic des trains autos-couchettes progresse trop lentement (10 p. 100 environ par an) du fait d'installations insuffisantes et surtout de tarifs trop élevés.

EN CE QUI CONCERNE LA R. A. T. P.

1° Le métro :

Son résultat financier tel qu'il apparaît au compte d'exploitation est excédentaire de 145,8 millions.

Le trafic du métro peut être accru par :

— une modernisation du matériel roulant et des stations ;

— une augmentation de sa vitesse et de la fréquence des rames ;

— une extension en banlieue et grande banlieue et la création de liaisons nouvelles en interconnexion avec la S. N. C. F.

Le programme du métro est déjà largement engagé dans cette direction puisqu'il prévoit les opérations suivantes :

1973. — Prolongement de la ligne n° 8 à Créteil (hôpital Mondor).

— Prolongement de la ligne n° 13 à Miromesnil.

1974. — Prolongement de la ligne n° 8 à Créteil-Préfecture.

1975. — Prolongement de la ligne n° 13 à Champs-Élysées-Clemenceau.

1976. — Prolongement de la ligne n° 13 à Saint-Denis-Porte de Paris et de la ligne n° 14 à Vanves.

— Prolongement de la ligne n° 14 jusqu'à Châtillon I.

1976-77. — Jonction des lignes n° 13 et 14 de Saint-Lazare à Invalides.

1977. — Pour le R. E. R., mise en service de la section « Aubert-Nation ».

— Mise en service de Marne-la-Vallée jusqu'à Noisy I, et les réseaux Nord et Sud-Est S. N. C. F.

— Prolongement de la ligne n° 14 jusqu'à Châtillon II.

1978. — Prolongement de la ligne de Sceaux du Luxembourg à Châtelet, puis jusqu'à la gare du Nord.

Il faut souhaiter que la réalisation de cet important programme puisse être accélérée.

2° Autobus :

Le bilan financier de ce secteur est déficitaire, surtout dans Paris intra-muros.

Il y a pourtant une possibilité d'augmentation de trafic très importante. Mais pour que les Parisiens utilisent les autobus, il faut que ceux-ci aient des vitesses plus rapides et des horaires assurés.

Pour ceci il faut que les couloirs déjà existants soient réellement dégagés, donc que la police soit plus efficace.

Il faut que de nouveaux couloirs soient créés et respectés.

LA BATELLERIE

Ce mode de transport peut permettre lui aussi de dégager nos routes de véhicules lourds transportant des marchandises non périssables.

Aussi faut-il chercher des solutions afin de permettre une bonne rentabilité à la fois aux bateliers indépendants et aux entreprises modernes.

L'organisation du trafic, des mesures sociales, des investissements pour aménager les écluses et les canaux doivent être étudiés. Et là aussi les coûts des transports doivent être tels qu'ils incitent la clientèle à utiliser ce mode de transport.

B. — Pour une politique de la S. N. C. F. favorable au développement des régions.

En application du contrat passé entre la S. N. C. F. et l'Etat, la société nationale a décidé la fermeture ou le transfert sur route en 1972 de 18 lignes représentant 986 kilomètres et en 1973 de 11 lignes représentant 685 kilomètres.

Pour les services dont l'Etat a décidé le maintien, une compensation financière est versée conformément aux dispositions de la convention de 1937 et du contrat de programme.

En 1974, une somme de 750 millions sera ainsi versée, ce qui est certes considérable mais reste inférieur au montant de la subvention à la R. A. T. P.

Or, on peut dire que nos petites lignes qui desservent les zones rurales sont un peu le métro de nos provinces. Il est donc logique que l'Etat donne cette subvention à la S. N. C. F. Nous pensons même que ce chiffre devrait être égal à celui de la subvention versée à la R. A. T. P.

Mais, surtout, votre commission demande au ministre et à la direction de la S. N. C. F. qu'aucune décision de fermeture ne soit prise désormais sans l'accord des collectivités locales intéressées.

En effet, nous pensons que la suppression des petites lignes rurales est un obstacle important à la décentralisation industrielle. Nous demandons donc instamment que si des lignes sont déficitaires pour leur trafic voyageurs et leur trafic marchandises, aucune décision ne soit prise sans qu'une solution ait été cherchée avec les collectivités locales intéressées (municipalités, conseils généraux, conseils généraux).

Nous demandons aussi instamment que même en cas de fermeture au trafic des voyageurs et au trafic des marchandises, aucune ligne ne soit détruite avant au moins un délai de dix ans. Pendant ce délai, son entretien minimum doit être assuré selon un accord à intervenir avec les collectivités locales intéressées.

Ajoutons que les discussions en cours et les solutions envisagées en ce qui concerne le réseau de la Corse doivent être l'amorce d'une politique de conservation intégrale du réseau tel qu'il existe actuellement.

La suppression des petites lignes rurales est une solution de facilité, la véritable solution est la décentralisation d'usines qui les utiliseront et donc les rendront rentables tout en redonnant de l'activité à nos provinces.

Pour cela, une concertation entre le ministère de l'aménagement du territoire et le ministère des transports est nécessaire et nous proposons que des incitations financières soient obtenues en faveur des industriels acceptant ces décentralisations.

C. — Pour une amélioration des conditions de travail à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.

Votre commission veut souligner combien ces deux services publics sont indispensables à la vie quotidienne des Français. L'arrêt du trafic, soit à la S.N.C.F., soit à la R.A.T.P., cause des désagréments très vifs aux usagers et porte un préjudice énorme, non seulement à ces deux sociétés, mais à un très grand nombre d'entreprises privées.

Tout doit donc être fait pour que cette notion soit bien comprise de tous; mais aussi une concertation permanente entre les représentants du personnel et la direction doit éviter qu'il puisse paraître nécessaire de recourir à la grève.

La politique sociale de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. doit viser à donner à tous ses employés des rémunérations comparables à celles du secteur privé pour des services et des responsabilités équivalents.

Dans l'esprit que nous avons défini plus haut et qui vise à donner une nouvelle et importante impulsion à ces deux services publics dans le cadre d'une politique globale des transports, il est absolument nécessaire que le principe de continuité du service public des transports soit respecté.

Tout le monde doit en être conscient de part et d'autre et œuvrer pour qu'il en soit ainsi.

D. — Pour la formation professionnelle des conducteurs routiers.

Dans le cadre de la politique générale que nous préconisons en matière de transports, il est bien évident que la formation des conducteurs de poids lourds est un élément très important pour la sécurité routière.

Or, aucun crédit n'est inscrit au budget du ministère des transports pour la création soit de centres autonomes de formation, soit pour la création de sections spéciales à l'intérieur des établissements d'enseignement technique.

Le chapitre 46-21 n'est alimenté que par une taxe professionnelle. La commission demande que des crédits importants soient accordés pour créer des centres. Actuellement, la capacité d'accueil des centres existants n'est que de 1.260 élèves alors que l'objectif du VI^e Plan était de 3.000 élèves par an.

E. — Pour la construction du tunnel sous la Manche.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

C'est en 1956, alors qu'il était président de la S.N.C.F., que M. Louis Armandre lança l'idée de ce tunnel sous la Manche.

Ce tunnel comportera un trafic par voie ferrée de rames qui transporteront des voitures particulières, des cars et des camions avec leurs occupants. En raison des difficultés d'aération du tunnel, celui-ci sera uniquement ferroviaire.

Ce tunnel comportera ainsi un trafic de trains de voyageurs et de marchandises allant de France en Angleterre et vice-versa.

Le financement de cette réalisation ne fera aucun appel aux budgets nationaux de la France et de l'Angleterre; la construction doit être effectuée par un groupe financier franco-britannique et l'exploitation doit être assurée par un organisme spécial: l'Autorité d'exploitation.

La S.N.C.F. a souscrit 6,5 p. 100 du capital initial.

Le projet prévoit trois stades. Le premier était celui des études, il est terminé, le second sera celui du début des travaux, le troisième sera celui de la poursuite et de l'achèvement des travaux.

OU EN SOMMES-NOUS ?

Le stade des études est terminé. Nous allons aborder le second stade, c'est-à-dire celui du début des travaux préparatoires.

Depuis la mi-septembre les négociations sont poursuivies pour la mise au point des projets de traité et de la convention n° 2 avec pour objectif la signature de ces textes le 15 novembre.

Très prochainement, le Parlement aura à examiner ces projets de traité et de convention n° 2. Cette convention permettra le commencement des travaux à titre expérimental des deux côtés de la Manche sur 4 ou 5 kilomètres. La convention n° 3, qui décidera la suite des travaux, sera signée en 1975. L'achèvement est prévu vers 1980. Deux ans avant l'achèvement de l'ouvrage, l'autoroute A26 sera mise en service. Ce tunnel permettra d'aller de Paris à Londres par chemin de fer électrifié en trois heures quarante. Cet ouvrage sera sans équivalent dans le monde, c'est dire que ce sera la grande réalisation du siècle.

Votre commission aura certainement à en discuter plus à fond pour vous proposer un rapport plus complet mais d'ores et déjà elle donne un avis très favorable à ce tunnel très important sur le plan économique et sur le plan politique.

DEUXIEME PARTIE

ANALYSE DU BUDGET ET COMMENTAIRE

I. — Examen des crédits.

La physionomie générale des crédits de la section Transports terrestres du ministère des transports est toujours caractérisée par une très large prédominance des dépenses du titre IV (intervention publique). C'est ainsi que sur un total de 7 milliards de crédits de paiement, 6,7 milliards sont inscrits au titre IV, 13 millions au titre III et 337 millions sont inscrits aux titres V et VI et constituent des dépenses en capital.

Il convient toutefois de remarquer une hausse sensible des dépenses en capital qui passent de 270 millions à 367 millions en crédits de paiement et de 321 millions à 488 millions en autorisations de programme, ce qui représente une augmentation de plus de 50 p. 100, mais la récapitulation générale de ce budget serait trompeuse si l'on ne prenait en considération un certain nombre de mécanismes financiers qui doivent compléter la description des dépenses inscrites dans le fascicule budgétaire.

Le budget est incomplet car il ne comporte pas les dépenses routières qui figurent au budget du ministère de l'aménagement du territoire et de l'équipement. Il en est de même des crédits destinés aux voies navigables.

Pour avoir une vue plus complète des versements dont bénéficieront la S.N.C.F. et la R.A.T.P., il convient de rappeler que la loi instituant un versement à la charge des employeurs est entrée en application en 1971. A ce titre, la R.A.T.P. recevra 290 millions en 1973 et la S.N.C.F. 298 millions au titre du remboursement pour tarifs réduits. Pour les investissements, 200 millions seront versés à chacune de ces deux entreprises. Ce sont des versements qu'il faut faire figurer dans un tableau retraçant les sommes qui sont versées aux entreprises de transport.

En revanche et sur ce point, la présentation du fascicule budgétaire ne s'est guère améliorée, malgré les recommandations formulées par la commission de la production et des échanges les années précédentes, il faudrait déduire du budget des transports les 2,8 milliards qui sont versés à la S.N.C.F. au titre de la compensation démographique des charges de retraite.

Les caractéristiques les plus novatrices de ce budget se trouvent, comme d'ailleurs dans le budget de l'année 1973, au chapitre 63-90 (subventions d'investissement pour les transports terrestres).

Les autorisations de programme se décomposent de la façon suivante:

Etudes et recherche	15 millions.
Expérimentation commerciale des techniques nouvelles :	
— en province	30 millions
V. A. L. (Ce nouveau mode de transport devrait être mis en service à Lille-Est dans deux ou trois ans.)	
P. O. M. A. 2.000.	
Infrastructures de transports en commun dans la région parisienne	329 millions.
qu'à Marne-la-Vallée	30 millions
— tronçon central du R. E. R. ...	122,5 —
— jonction du métro entre la ligne de Seaux et Châtelet ...	45 —
— ligne S.N.C.F. (Evry—Saint-Quentin-en-Yvelines et Aulnay—Roissy)	48 —
— aérotrain	15 —
— mise en site propre	8,5 —
Infrastructures de transports en commun en province	95 millions.
Centres routiers et centres rail-route	4,5 millions.

Les versements à la S. N. C. F. figurent dans le tableau ci-après :

CHAPITRES	CRÉDITS	CRÉDITS	CRÉDITS	CRÉDITS	CRÉDITS
	votés pour 1970.	votés pour 1971.	votés pour 1972.	pour 1973.	demandés pour 1974.
	(En millions de francs.)				
Chapitre 45-52. — Subvention d'exploitation	766	575	383	186	»
Chapitre 45-43. — Articles 18, 18 ter, 18 quater et 18 quinquies de la convention :					
Indemnité compensatrice banlieue parisienne....	53,8	15	40	»	»
Entretien de lignes militaires	1,2	3	3	»	»
Compensation d'obligations de service public (services omnibus de voyageurs)	25	150	220	600	750
Totaux	80	168	263	600	750
Chapitre 45-44. — Articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention :					
Charges d'infrastructure. Dépenses relatives aux passages à niveau publics	1.122	1.177	1.280	1.355	1.430
Totaux	1.382	1.457	1.570	1.695	1.785
Chapitre 46-41. — Articles 18 ter et 20 bis de la convention :					
Compensation de réductions de tarifs imposées	555	590	404	489	510
Totaux généraux	2.783	2.790	2.237	2.784	3.045
Chapitre 45-44. — Charges de retraites	2.190	2.405	2.466	2.748	2.855
Application de la loi du 12 juillet 1971 (remboursements des réductions de tarif)	»	105,5	309,9	298	»

La présentation des chiffres budgétaires est toujours aussi obscure et peu satisfaisante. On peut regretter notamment que le chapitre 45-44 englobe tout à la fois financièrement des charges d'infrastructure, les dépenses relatives aux passages à niveau publics et la compensation démographique des charges de retraite. C'est principalement les sommes versées à ce dernier titre qui devraient faire l'objet d'un chapitre spécial et même figurer au budget du ministère des affaires sociales. Rappelons, en effet, que le montant de la subvention de l'Etat est tout à fait indépendant du régime particulier de retraite des cheminots. L'Etat ne fait que compenser le déséquilibre démographique qui provient de la diminution constante des effectifs; si les cheminots étaient assujettis au régime général de sécurité sociale, la compensation se ferait normalement, quoique sans versement apparent. Ceci n'empêcherait nullement que des avantages particuliers soient accordés aux cheminots comme ils le sont à certaines catégories bénéficiant d'une mutuelle. Le système actuel consiste à fiscaliser partiellement le régime de retraite des cheminots, mais il ne faut pas considérer, comme on le fait trop souvent, qu'il s'agit à proprement parler d'une subvention versée à la S. N. C. F.

On notera que les crédits versés à ce titre progressent faiblement (+ 107 millions); la raison doit en être trouvée dans l'article 11 du projet de loi de finances qui institue une compensation démographique généralisée mais non intégrale entre les régimes obligatoires de sécurité sociale.

II. — La S. N. C. F.

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

La situation financière de la S. N. C. F. dépend, dans une large mesure, de l'évolution du trafic. A cet égard, l'année 1972 a été assez satisfaisante puisque, après le léger fléchissement constaté en 1971 (108,3 milliards d'unités kilométriques), le trafic ferroviaire a repris en 1972 une tendance ascendante (112 milliards d'unités) et dépassé ainsi le niveau atteint en 1970.

Le trafic des voyageurs :

Sur le réseau de la banlieue parisienne, la progression du trafic a été soutenue. Sur les autres lignes de la S. N. C. F., la régression continue de la clientèle des services omnibus a été largement compensée par l'important développement de la fréquentation des dessertes rapides et express. Au total, le nombre de voyageurs-kilomètre est passé de 41,1 milliards à 43,2 milliards en 1972, ce qui représente un accroissement de 5,1 p. 100 du trafic.

La croissance du trafic des automobiles accompagnées est nettement plus rapide (plus de 10 p. 100 de progrès annuel depuis cinq ans) : 146.000 voitures et 382.000 voyageurs ont été transportés en 1972 contre respectivement 131.000 et 337.000 en 1971. De même, le nombre de voyageurs en couchettes progresse très rapidement : 5,4 millions de voyageurs en 1971, 6,13 millions en 1972.

Le trafic des marchandises :

La progression est moins soutenue : le trafic, exprimé en tonnes-kilomètre, n'a augmenté en 1972 que de 2,3 p. 100. Les causes de cette évolution sont les mêmes que les années précédentes : diminution continue des transports de combustibles minéraux, progression de la part des produits métallurgiques, des minerais, des matériaux de construction, des transports de véhicules et des hydrocarbures.

ÉVOLUTION DES RECETTES

Pour l'année 1972, les recettes n'ont progressé que de 7,3 p. 100 par suite du maintien des tarifs à un niveau qui ne correspondait pas à l'évolution générale des prix.

Les recettes ont progressé de la façon suivante :

Voyageurs	+ 9,3
Colis et détail	+ 4,3
Wagons	+ 2,9

Pour les premiers mois de 1973, la progression du chiffre d'affaires est plus rapide malgré le relèvement insuffisant des tarifs de marchandises.

LE PROBLÈME DE LA FERMETURE DES PETITES LIGNES

En application du contrat passé entre la S. N. C. F. et l'Etat, la Société nationale a proposé la fermeture ou le « transfert sur route » de plus de 10.000 kilomètres de services omnibus de voyageurs.

A ce jour, 6.232 kilomètres de ces services ont été effectivement soit fermés, soit transférés sur route, dont :

- en 1972, 18 lignes représentant 986 km ;
- en 1973, 11 lignes représentant 885 km.

Pour les services dont l'Etat a décidé le maintien, une compensation financière est versée conformément aux dispositions de la convention de 1937 et du contrat de programme. En 1974, une somme de 750 millions sera ainsi versée. Cette somme est inférieure au montant de la subvention à la R. A. T. P.

Faut-il considérer que cette subvention est trop élevée et qu'il convient dans l'avenir de poursuivre, voir d'accentuer, la politique de fermeture des lignes omnibus ? Telle semble être la doctrine officielle selon laquelle les expériences tentées par la S. N. C. F. pour améliorer le trafic omnibus par un accroissement des fréquences et une modernisation du matériel n'ont jamais abouti à résorber le déficit constaté.

Dans ces conditions, lorsqu'il ne s'agit pas de la desserte d'importantes agglomérations urbaines ou de zones d'accès difficile, la politique pratiquée consiste à renoncer à maintenir en activité au moyen de subventions les lignes dont la S. N. C. F. propose la réorganisation, le transfert sur route ou la fermeture.

Il faut ajouter que la fermeture d'une ligne au trafic des voyageurs n'entraîne pas toujours sa fermeture au trafic des marchandises. Cette fermeture au trafic des marchandises, très grave pour le développement industriel de nos provinces, ne sera pas décidée — nous en avons obtenu l'engagement de la direction de la S. N. C. F. — sans une consultation préalable des collectivités locales intéressées.

Le secrétaire d'Etat et la direction de la S. N. C. F. ont donné leur accord à cette politique de concertation qui devrait permettre de maintenir les lignes susceptibles de recevoir un nouveau trafic soit par des implantations d'usines nouvelles, soit par le développement d'industries déjà existantes.

Cette politique de concertation entre la direction de la S.N.C.F. — et naturellement le ministère des transports — et les collectivités locales devra aussi permettre d'arrêter la destruction des lignes même si leur fermeture à tout trafic est décidée.

Car, en effet, il faut laisser à nos petites villes de province toutes les possibilités d'industrialisation et, si l'implantation d'une usine exige la remise en service d'une voie ferrée dont le trafic a été abandonné, il faut que cette remise en service soit possible, c'est-à-dire que la ligne n'ait pas été détruite.

Mais la solution qui consiste à faire financer par l'Etat le maintien en service de ces lignes n'est pas la seule possible. Certains départements ou municipalités tenant compte des dépenses élevées qu'entraîneraient l'amélioration et le développement des moyens routiers (voies d'accès et de pénétration en ville, voirie urbaine, parcs de stationnement, etc.) ont décidé d'accorder aux chemins de fer une garantie financière pour l'exploitation de certaines dessertes suburbaines qu'ils jugeaient indispensables.

De même le chemin de fer corse a été maintenu en activité jusqu'à présent bien que les recettes ne représentent qu'un peu plus du tiers du montant de ces dépenses. Parmi les solutions envisagées pour l'avenir, l'une consisterait à le remettre au département de la Corse qui deviendrait alors autorité concédante, à charge pour lui d'en confier définitivement l'exploitation à un nouveau concessionnaire, après remise en état. La formule ainsi adoptée serait similaire à celle qui a été appliquée au chemin de fer de la Provence. Votre rapporteur estime que cette solution devrait être étendue à un certain nombre de lignes. C'est pourquoi chaque fois que la fermeture d'une ligne est proposée par la S.N.C.F. et que l'avis des collectivités locales est demandé préalablement à cette fermeture, une solution de rechange devrait être étudiée. Dans la mesure où un financement pourra être trouvé, la S.N.C.F. serait disposée à étudier et à conclure avec les collectivités intéressées des conventions permettant le maintien en activité des services omnibus dont la suppression est proposée.

LE PROBLEME DE LA COORDINATION DES TRANSPORTS

La répartition actuelle du trafic entre le rail et la route n'est guère satisfaisante et surtout les perspectives d'évolution au cours des prochaines années sont inquiétantes, car l'encombrement des routes par les poids lourds et l'usure des voies pour lesquelles les crédits d'entretien sont encore insuffisants ne feront que croître si aucune action n'est entreprise en vue de redresser les tendances actuelles.

Il est donc indispensable que les techniques rail-route se développent. Elles présentent l'avantage de libérer le réseau routier d'une partie du trafic lourd et, le plus souvent, le réseau de la S.N.C.F. est capable d'absorber très facilement un accroissement important du trafic.

Partant d'un niveau de trafic très bas, les transports par conteneur en trafic intérieur continuent à se développer rapidement, tout au moins pour le chemin de fer; la part de la route reste relativement faible, sauf en ce qui concerne la desserte des ports où elle assure une part de plus en plus grande du transport des conteneurs maritimes.

Le tableau ci-dessous permet de juger l'accroissement que connaît le trafic ferroviaire de conteneurs (tous trafics confondus) :

DESIGNATION	1969	1970	1971	1972
Tonnage (millions de tonnes)	439	992,3	1.486,1	1.847,4
Millions de tonnes-kilomètres	173	434,8	803,3	1.077,2
Distance moyenne en kilomètres ..	394	438	540	583

Au cours du premier trimestre 1973, le tonnage transporté a été de 559.600 tonnes, soit un accroissement de 35,9 p. 100 par rapport au premier trimestre de 1972 (412.400 tonnes). Ces tonnages représentent un trafic, pour la même période, de 322.150.000 tonnes-kilomètre, soit un accroissement de 33 p. 100 par rapport à 1972 (239.920.000 tonnes-kilomètre).

Actuellement, la S.N.C.F. exploite 32 centres équipés de portiques levage modernes, et 41 centres susceptibles d'effectuer des transbordements rail-route avec les moyens classiques.

Sur le plan des relations effectuées par trains-blocs, 13 liaisons sont en service régulier en régime intérieur (trans-conteneurs-express) et cinq liaisons internationales au départ de la France sont exploitées par l'intermédiaire de la Société Intercontainer.

Ces liaisons sont les suivantes :

- Paris—Rotterdam ;
- Paris—Anvers ;
- Paris—Cologne ;
- Paris—Madrid ;
- Paris—Barcelone.

Une sixième liaison est prévue pour la fin de l'année en direction de Milan au départ de Paris.

Il est difficile de donner des indications précises sur les transports effectués par la route, car il n'existe que peu d'indications dans ce domaine. Des sondages effectués par certains ports français montrent que les transports routiers acheminent environ 50 p. 100 du trafic total des conteneurs.

Il est évident que cette action de coordination ne pourra être menée à bien que si la S.N.C.F. conserve la totalité des lignes existantes et renonce à la fermeture de lignes au trafic des marchandises comme cela a été parfois pratiqué. En tout état de cause, lorsqu'une ligne est fermée au trafic des voyageurs et des marchandises, il est indispensable que les infrastructures soient conservées dans le patrimoine de la S.N.C.F. et non pas cédées comme cela s'est produit. De cette manière, la remise en service de la ligne peut être envisagée notamment à la suite de l'implantation d'une entreprise reliée à cette ligne par un embranchement particulier.

Le nombre d'embranchements particuliers créés chaque année : 233 en 1966, 235 en 1972 n'est pas négligeable, mais il reste insuffisant.

En Allemagne fédérale où le problème de la répartition du trafic entre le fer et la route se pose dans des termes analogues, un plan d'aide à la création de ces embranchements a été mis en application et des crédits budgétaires importants ont été affectés à cet objet.

On peut regretter que rien n'ait été fait en ce sens en France. Dans le même ordre d'idées, les études préalables à la création des zones industrielles devraient porter entre autres sur la possibilité de créer un branchement ferroviaire. Par la suite le coût d'entretien de la voirie routière serait sensiblement diminué, une partie du trafic lourd étant acheminée par le fer.

LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DE LA S. N. C. F.

1^{er} Engagements :

Compte tenu des discussions en cours entre la S. N. C. F. et les administrations intéressées sur un nouveau contrat de programme, le chiffre pris en compte pour les investissements du réseau principal de la S. N. C. F. est la reproduction à titre provisoire de celui de 1973, soit 1.834,5 millions de francs.

Pour la banlieue parisienne, la S. N. C. F. est autorisée à engager 405 millions de francs au titre du programme financé par emprunts (contre 344 millions de francs en 1973) et 297 millions de francs au titre du programme financé au moyen de concours de l'Etat et du district de la région parisienne (contre 242 millions de francs en 1973). Ces programmes doivent notamment permettre à la S. N. C. F. de créer des liaisons nouvelles et d'améliorer la capacité du transport ferroviaire en banlieue parisienne.

Dans ces conditions, les engagements de la S. N. C. F. pour 1974 seraient les suivants :

ENGAGEMENTS	1973		1974	
	Réseau principal	Banlieue	Réseau principal	Banlieue
I. — Programme financé par les ressources propres de la S. N. C. F. ou par emprunts :				
Matériel roulant neuf, mobilier, outillage	1.007,5	243		
Autres installations fixes	812	101	1.834,5	405
Participations	15			
II. — Programmes particuliers à la région parisienne				
		241,6		297,4
Total général	1.834,5	585,6	1.834,5	702,4

2^e Dépenses :

Pour les mêmes raisons que celles ci-dessus indiquées au titre des engagements, le chiffre pris en compte pour les dépenses d'investissements du réseau principal de la S. N. C. F. en 1974 est la reproduction à titre provisoire de celui de 1973, soit 1.834,5 millions de francs. Pour la banlieue parisienne, les crédits de paiement progresseraient au total de 489 millions de francs en 1973 à 603 millions de francs en 1974.

DÉPENSES	1973 (estimations actuelles).		1974	
	Réseau principal	Banlieue	Réseau principal	Banlieue
	(En millions de francs.)			
I. — Programme financé par les ressources propres de la S. N. C. F. ou par emprunts :				
Matériel roulant neuf, mobilier, outillage	1.059,5	189,5	1.834,5	340
Electrification	8	16		
Autres installations fixes	752	90		
Participations	15	»	»	»
II. — Programmes particuliers à la région parisienne				
.....	»	193,2	»	262,9
Total général	1.834,5	483,7	1.834,5	602,9

III. — La R. A. T. P.

Le montant des subventions inscrites au budget, chaque année, a varié comme suit :

DÉSIGNATION	1970	1971	1972	1973	1974
Chapitre 45-55 :					
Subventions à la R. A. T. P. ...	663	714	683	830	795

Toutefois, des collectifs budgétaires ont sensiblement majoré le montant des versements de l'Etat. En outre, comme on l'a dit plus haut, 290 millions seront versés en 1973 à la R. A. T. P. en application de la loi du 12 juillet 1971, au titre du remboursement des réductions de tarifs.

La répartition des crédits du chapitre 45-45 n'est pas indiquée dans le « bleu » budgétaire, de sorte qu'il n'est pas possible, au vu de ce seul document, de savoir ce qui correspond à la subvention d'exploitation, aux réductions de tarif ou à la compensation des charges sociales. Et, sur ce point encore, la présentation du fascicule budgétaire devra être améliorée.

LES MOYENS DE REDRESSEMENT DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA R. A. T. P.

Si l'on examine les résultats du compte d'exploitation par réseaux de l'exercice 1972, qui comporte le remboursement des pertes de recettes et l'indemnité compensatrice, on constate les résultats suivants pour les différents réseaux (en millions de francs) :

Métro urbain	+ 181,5
Métro régional	— 35,7
Total	+ 145,8
Réseau routier urbain	— 77,6
Réseau routier de banlieue	— 72,3
Total	— 149,9

On constate donc que le métro est globalement excédentaire, bien que pour le réseau régional le trafic ne soit pas encore suffisant pour équilibrer les comptes.

Mais la situation est surtout grave pour le réseau routier pour lequel l'insuffisance de recettes atteint 150 millions, étant observé que cette insuffisance de recettes provient pour plus de la moitié du réseau *intra muros* qui ne reçoit pourtant que la moitié du trafic.

Si l'on peut raisonnablement espérer que l'effort d'investissement très important pratiqué actuellement sur le réseau ferré est de nature à permettre la réduction de l'indemnité compensatrice au cours des prochaines années pour le réseau ferré, il n'en est pas de même pour le réseau routier dont l'avenir dépend de décisions qui ne peuvent être prises par la seule régie.

Le trafic du réseau routier est en décroissance continue : le nombre de voyageurs était de 870 millions en 1949 ; il n'a été que de 504 millions en 1972. Le réseau ferré, en revanche, voit son trafic se maintenir : il était de 1.288 millions en 1949, de 1.227 millions en 1967 ; il a été de 1.225 millions en 1972.

Le problème des autobus :

Les causes de la désaffection du public à l'égard du réseau routier sont bien connues, la principale en étant le développement anarchique de l'utilisation de la voiture individuelle.

Il ne s'agit pas d'une évolution inéluctable : laisser le trafic de voitures particulières augmenter au rythme actuel et admettre la diminution du trafic des autobus conduirait inévitablement à une situation inextricable.

En réalité, la seule solution au problème des transports urbains dans les zones denses doit être recherchée dans le sens d'une limitation raisonnable des transports particuliers assortie du développement des transports en commun.

Il ne faudrait cependant pas croire que le réseau ferroviaire soit capable à lui seul d'absorber la totalité du trafic qui lui échappe actuellement : la promotion du réseau d'autobus constitue la seule réserve de capacité de transport susceptible d'être mise en œuvre rapidement et économiquement au moyen d'investissements relativement modérés.

Les efforts entrepris durant ces dernières années : renouvellement et modernisation du parc, couloirs réservés, service à un seul agent, seront insuffisants s'ils ne s'accompagnent pas d'une modification profonde de l'environnement du réseau. Il est nécessaire de procéder à une meilleure répartition de l'usage de la voirie urbaine entre véhicules particuliers et transports publics : seule l'exploitation du réseau d'autobus en site propre, c'est-à-dire en couloirs réservés, permet de soustraire les transports en commun aux encombrements dont ils ne sont pas responsables.

Des études menées par la R. A. T. P., il résulte que la mise en exploitation d'un réseau comportant, par rapport à la situation au début de l'année 1971, 81 kilomètres supplémentaires de couloirs réservés, dont 2 kilomètres de voies entièrement réservées et 21 kilomètres de couloirs à contresens, permettrait d'atteindre les résultats suivants :

- réduction des temps moyens de trajets de 22 p. 100 ;
- gain de trafic de 52 p. 100.

Le trafic supplémentaire proviendrait des transferts suivants :

- 48 p. 100 en provenance du métro ;
- 42 p. 100 de la voiture particulière ;
- 10 p. 100 de la marche à pied.

Ces mesures de réservation de voiries entraîneraient la suppression de 8.000 places de stationnement et de 9 kilomètres en files simples de voies utilisées actuellement pour la circulation (et très souvent pour le stationnement illicite). En revanche, le transfert vers l'autobus de 7,5 p. 100 des déplacements effectués actuellement en voitures particulières diminuerait de 18.000 places la demande de stationnement, de sorte que, globalement, il y aurait libération effective de près de 10.000 places.

Le bilan financier de telles mesures a été évalué à 150 millions de francs environ.

Ce plan n'a été que partiellement mis en œuvre et il n'est pas certain que les mesures fragmentaires qui ont été prises cette année soient de nature à endiguer l'évasion du trafic et encore moins à attirer dans des conditions économiques acceptables une nouvelle clientèle.

Il est indispensable qu'avant la fin de l'année plusieurs dizaines de kilomètres de couloirs soient réservés afin que la vitesse commerciale à l'heure de pointe du soir dépasse enfin les 9,8 kilomètres à l'heure, que l'on observe depuis 1968.

Selon le budget de programme, la longueur des couloirs réservés passerait, en 1974, à 130 kilomètres pour Paris et à 74 kilomètres en banlieue. Il est indispensable que ces prévisions soient respectées.

Il est non moins indispensable que les services de police, et éventuellement les agents qualifiés de la R. A. T. P., fassent respecter la réglementation relative à ces couloirs.

La R. A. T. P. devra alors, par des études de marché, étudier les moyens les plus adaptés pour augmenter la clientèle des autobus et répondre à ses besoins.

LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DE LA R. A. T. P.

1^{er} Engagements.

La R. A. T. P. est autorisée à engager en 1974 un montant d'opérations nouvelles s'élevant à 1.805 millions de francs contre 1.605 millions de francs en 1973, soit une progression de 12,5 p. 100. Ces opérations doivent permettre, notamment :

— l'extension des réseaux : section Auber—Nation du R. E. R., ligne de Marne-la-Vallée, prolongement vers Châtelet de la ligne de Sceaux, jonction des lignes numéros 13 et 14, prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis et de la ligne 14 à Châtillon ;

— l'accroissement de capacité des installations et de l'automatisation des réseaux ;

— l'augmentation des commandes de matériel roulant.

Le programme des engagements de la R. A. T. P est le suivant :

ENGAGEMENTS	1973	1974
	(En millions de francs.)	
I. — Extension des réseaux :		
1. Réseau express régional :		
Lignes de Boissy-Saint-Léger et Saint-Germain-en-Laye	2	1
Section Auber-Nation	236,60	225
Ligne de Marne-la-Vallée	20	100
Ligne de Sceaux	8,40	150
Etudes et divers	1	22,90
Totaux 1	268	498,90
2. Métro urbain :		
Lignes n ^{os} 3 et 8	7,55	»
Jonction des lignes n ^{os} 13 et n ^o 14	54,25	61
Prolongement des lignes n ^{os} 13 et n ^o 14	122,50	143
Etudes et divers	1	7,75
Totaux 2	195,30	211,75
Totaux	463,30	710,65
II. — Accroissement de capacité	180,30	196,60
III. — Automatisation des réseaux	178,95	73,40
IV. — Commandes de matériel roulant	321,25	327,85
V. — Modernisation et gros entretien	224	245
Totaux H. T.	1.367,80	1.552,50
Totaux T. C.	1.605	1.805

2^e Dépenses :

Les dépenses d'équipement de la R. A. T. P. sont fixées en 1974 à 1.570 millions de francs, contre 1.419 francs en 1973, soit une progression de 11 p. 100.

DÉPENSES	1973 (Estimations actuelles.)	1974
	(En millions de francs.)	
I. — Extension des réseaux	406,10	543,10
II. — Accroissement de capacité	226,50	196,65
III. — Automatisation des réseaux	128,95	131,10
IV. — Commandes de matériel roulant	274,15	272,15
V. — Modernisation et gros entretien	192,30	208
Totaux H. T.	1.228	1.351
Totaux T. C.	1.419	1.570

La réalisation de ce programme doit conduire à l'amélioration de la qualité du service et de la productivité grâce aux mesures suivantes :

- automatisation du contrôle ;
- pilotage automatique ;
- extension des lignes.

En outre, en 1973, trente escaliers mécaniques doivent être mis en service dont deux appareils d'un type nouveau de faible encombrement et de coût moins élevé que les appareils traditionnels. Si l'essai entrepris est satisfaisant, un programme au moins aussi important pourrait être lancé en 1974.

Le remplacement définitif du matériel roulant datant d'avant 1914 n'est pas encore annoncé pour l'année prochaine.

IV. — Les problèmes de la batellerie.

Le secteur économique de la batellerie est caractérisé par la coexistence d'entreprises modernes de caractère industriel d'une part, et d'un nombre assez important d'entreprises artisanales. Alors que les entreprises modernes utilisent les possibilités qui leur sont offertes par le réseau à grand gabarit et ont développé la technique du poussage qui permet l'acheminement de convois de 3.000 tonnes, les artisans bateliers utilisent des automoteurs adaptés au réseau Freycinet. Ce mode de transport subit à la fois la concurrence du transport fluvial le plus moderne et celui des autres modes de transport. Dès 1968, le ministre des transports avait entrepris l'élaboration d'un plan pour l'adaptation économique et sociale de la batellerie. Après des négociations avec les organisations professionnelles, un protocole avait été signé le 18 mai 1971 en vue d'atteindre les deux objectifs suivants :

- améliorer le niveau de vie des artisans bateliers ;
 - rendre la batellerie plus compétitive.
- Il prévoyait notamment :
- des indemnités de déchargement des bateaux vétustes et des indemnités de cessation d'activités pour les artisans âgés désireux de quitter la profession ;
 - des actions en faveur de l'habitat et de la formation professionnelle des bateliers ;
 - le financement de ce plan était assuré pour 5/12 par des crédits budgétaires et pour 7/12 par le produit d'une taxe parafiscale (1 p. 100 des frets payés par l'ensemble des transports par voie d'eau — artisans et compagnies).

Un crédit de 4 millions avait été inscrit à cet effet au budget de l'exercice 1972 et devait être reconduit en 1973 et 1974. Mais il fallait procéder, dans le cadre de la politique commune, à la consultation de la commission des communautés économiques européennes. D'autre part, il était prévu d'instaurer une taxe parafiscale (1 p. 100 des frets) qui devait assurer la participation de la profession au financement de ce plan, ceci n'a permis la mise en application de ce plan qu'à partir de mai 1972.

Il a été mal accueilli par les artisans bateliers qui ont été invités après quelques mois de paiements à cesser tout versement. Un ordre de grève général des affrètements a été lancé le 15 mai avec mise en place de barrages sur tout le réseau fluvial au nord de Lyon. Cette grève a causé des perturbations très sérieuses dans l'approvisionnement notamment en matériaux de construction dans la région parisienne. Un protocole d'accord a été signé le 28 mai. Il prévoit :

- le maintien du tour de rôle et l'examen préalable des contrats au tonnage par une commission paritaire ;
- un effort accru de l'Etat pour l'amélioration et l'entretien du réseau Freycinet pour lesquels les crédits d'investissement seront augmentés de 60 p. 100 en 1974 par rapport à 1973.

Il est certain que seule la remise en état du réseau des voies navigables peut relancer l'activité de la batellerie.

- Les crédits inscrits au budget de 1974 permettront :
- l'adaptation des flottes grâce au remplacement des bâtiments inadaptes ;
 - le financement de la formation professionnelle ;
 - le financement des maisons d'enfants permettant de scolariser les enfants des bateliers.

V. — Les transports routiers.

Les crédits inscrits au budget du ministère des transports doivent permettre :

- la création de trois centres routiers ;
- le transfert de deux bureaux de fret dans les centres routiers ;
- la création d'un centre de transports combinés.

En outre, le programme de pesée des véhicules mis en œuvre conjointement avec les services de l'équipement permettra de faire passer le nombre de pesées de 120.000 à 180.000, et ainsi de lutter plus efficacement contre la surcharge des véhicules.

Une action parmi les plus importantes est la formation professionnelle des conducteurs.

LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES CONDUCTEURS ROUTIERS
Le rapport de la commission des transports intérieurs du VI^e Plan avait préconisé un effort important en matière de formation des conducteurs, compte tenu de la pénurie du marché de l'emploi dans ce secteur rendue plus aiguë par la mise en application du règlement de la C. E. E. relatif aux temps de travail et de conduite.

Dans cette perspective, la commission avait souligné la nécessité de former 15.000 conducteurs par an à la fin du VI^e Plan, cet objectif impliquant l'augmentation du nombre de centres de

formation pour jeunes et pour adultes, l'ensemble des actions à entreprendre dans ce domaine étant chiffré à environ 350 millions de francs pour le VI^e Plan.

Les résultats de l'année 1973 sont très décevants puisqu'on estime que 2.900 conducteurs seulement seront formés. L'effort devra dès lors être sensiblement accru si l'on veut éviter un déficit important. Aucun crédit n'est inscrit au budget du ministère des transports pour la réalisation de cet objectif ; le chapitre 46-21 n'est mentionné que pour mémoire ; il est alimenté par une taxe professionnelle.

Les conséquences de la pénurie de conducteurs sont graves car la durée hebdomadaire du travail dans les transports routiers atteint fréquemment 50 heures par semaine, alors qu'elle est de 41 heures à la S. N. C. F. (40 heures en 1974).

La pénurie est particulièrement marquée dans la région parisienne, les grands centres urbains et les zones industrielles.

Le développement de la formation professionnelle se heurte au coût élevé de l'enseignement, du matériel d'instruction et à l'insuffisance des effectifs de formateurs.

Il est tout à fait anormal que la capacité d'accueil des sections des collèges d'enseignement technique préparant au C. A. P. de conducteur ne soit que de 1.260 élèves par an. Cette préparation dure deux ou trois ans, selon les établissements. L'objectif du VI^e Plan avait été fixé à 3.000 élèves conducteurs par an. Sans doute le ministère de l'éducation nationale n'agit-il pas seul en vue de cette formation. Il faut mentionner aussi l'association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports, mais les stages qu'elle organise ne durent que huit à quatorze semaines. D'autre part, un accord a été passé entre l'union routière, la prévention routière et l'A. F. T. pour organiser des stages de formation.

Enfin, une convention a été passée en 1971 entre le ministère chargé de la défense nationale et l'A. F. T., mais 145 conducteurs seulement ont été formés en 1972 au titre de l'action expérimentale de formation entreprise au groupe de transports 523 à Montlhéry. Cette action concertée avec le ministère chargé de la défense nationale devra se développer et aboutir à la formation de plusieurs centaines de conducteurs chaque année.

Dans le domaine de la formation des conducteurs, l'action du ministère des transports est encore très insuffisante et insuffisamment coordonnée avec celle des autres ministères.

Débats en commission.

Lors de sa réunion du 17 octobre 1973 la commission a entendu M. Guéna, ministre des transports, accompagné de M. Billecoq, secrétaire d'Etat.

M. Guéna a analysé dans ses grandes lignes le budget de la section « Transports terrestres », qui se caractérise par une hausse très importante des crédits d'investissements destinés à la modernisation des transports en commun qui permettront dans la région parisienne l'engagement des travaux pour la liaison ferroviaire Aulnay—Roissy et l'accélération des investissements en cours. Pour la province, les crédits seront affectés principalement à la construction des métros de Lyon et Marseille.

Le contrat de programmes qui lie la S. N. C. F. et l'Etat se termine à la fin de l'année 1974. Des études sont effectuées actuellement en vue de l'élaboration d'un second contrat de programmes.

Le montant de la subvention à la R. A. T. P. est en légère diminution par suite de l'entrée en application de la loi instituant un versement à la charge des entreprises.

M. Billecoq, secrétaire d'Etat, a ensuite exposé à la commission les traits principaux de la politique des transports.

En ce qui concerne les transports urbains, pour compléter le très important effort d'investissement qui a été entrepris, un plan d'ensemble sera prochainement soumis au Gouvernement pour mettre en œuvre un ensemble d'actions à la fois cohérentes et efficaces ; pour la province, des plans de transport sont en cours d'élaboration pour un certain nombre de villes de plus de 200.000 habitants.

Le secrétaire d'Etat a enfin indiqué que le budget des transports terrestres comportait des crédits pour la formation professionnelle dans le secteur de la batellerie.

M. Billecoq a rappelé qu'un contrat de programme concernant les transports routiers était à l'étude. Il a indiqué que la S. N. C. F. avait entrepris de gros efforts de modernisation qui se traduiront notamment par la mise en service de rames R.T.G. (turbines à gaz). Il a indiqué que les rames T.G.V. (très grande vitesse) étaient promises à un très grand avenir à la fois en France et à l'étranger. Il a exprimé son accord pour le principe de concertation préconisé par le rapporteur avant toute décision relative à la fermeture des lignes secondaires.

M. Guermeur a fait part de l'insuffisante qualité des transports ferroviaires de l'Ouest de la France.

M. Gravelle a indiqué que les horaires des trains sur les lignes secondaires sont souvent mal conçus. Il a insisté sur la mission de service public de la S. N. C. F.

M. Bernard a appelé l'attention du secrétaire d'Etat sur le fait que la réglementation des transports routiers est trop fréquemment mal observée. Il a déclaré, en outre, que le problème des lignes secondaires ne devait pas être examiné uniquement sous l'angle de la rentabilité, mais conçu, en outre, comme un élément de la politique d'aménagement du territoire.

M. Billecoq a indiqué à la commission que le contrat de programme relatif aux transports routiers viserait à simplifier, assouplir et humaniser la réglementation en matière de transports. Corrélativement, des mesures seront prises pour lutter plus efficacement contre la surcharge des véhicules, la pratique d'horaires de travail excessifs et contre le non-respect des vitesses maximales. L'ensemble de ces mesures permettra de rendre la concurrence plus loyale.

Pour le transfert sur route du trafic voyageurs des lignes secondaires, le secrétaire d'Etat a indiqué que le trafic par cars était en général déficitaire, mais beaucoup moins coûteux pour la collectivité que le maintien du trafic ferroviaire. Il a ajouté qu'il n'était pas possible de demander à la S. N. C. F. d'atteindre l'équilibre financier et de laisser en service des lignes déficitaires.

M. Weisenhorn a demandé que la S. N. C. F. consulte les collectivités locales avant de supprimer certains trains ou certains arrêts.

M. Eloy a évoqué le problème de la sécurité dans les trains qui doit être améliorée par la généralisation des liaisons radio.

M. Chambon a demandé que la procédure de cession des immeubles de la S. N. C. F. situés sur des voies désaffectées soit accélérée.

M. Boudet, rapporteur, a demandé au secrétaire d'Etat où en était le projet de tunnel sous la Manche.

M. Billecoq a indiqué qu'un grand pas avait été fait : la convention n° 2 sera signée prochainement. Elle permettra le commencement des travaux à titre expérimental des deux côtés de la Manche sur quatre ou cinq kilomètres. La convention n° 3 sera signée en 1975 ; les travaux de construction proprement dits dureront cinq ans à partir de cette date. Deux ans avant l'achèvement de l'ouvrage, l'autoroute A 26 sera mise en service.

En réponse aux questions de MM. Cornette et Damette, M. Billecoq a indiqué que la ligne ferroviaire Paris—Londres serait entièrement électrifiée et parcourue en 3 h 40.

Conclusion.

Le budget d'investissement des transports terrestres qui vous est proposé est modeste par son volume.

Nous souhaitons que pour les prochaines années ce budget soit plus important, notamment en ce qui concerne les crédits pour la création de centres de formation professionnelle pour les conducteurs routiers et nous pensons que la S. N. C. F. et la R. A. T. P. doivent être puissamment aidées afin de pouvoir réaliser rapidement d'importants travaux de modernisation et d'expansion.

Nous avons voulu, à l'occasion de la discussion de ce budget, proposer à l'Assemblée deux grandes orientations que la commission voudrait voir suivre par le Gouvernement en ce qui concerne les transports terrestres.

Il faut désormais une politique globale des transports terrestres. Il faut maintenir intact le réseau ferré actuel afin qu'il facilite le développement de nos provinces.

Dans cet esprit, votre commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption du budget des transports terrestres.

Ce faisant, elle a approuvé les lignes directrices d'une politique moderne des transports terrestres qui doivent apporter à la circulation sans cesse plus intense davantage de sécurité, de rapidité et de confort pour tous.

M. le président. La parole est à M. Guéna, ministre des transports.

M. Yves Guéna, ministre des transports. Mesdames, messieurs, je veux d'abord remercier les rapporteurs, M. Cornet et M. Brugnon suppléant M. Boudet, qui ont analysé avec beaucoup de rigueur et de pertinence les problèmes qui se posent dans le domaine des transports terrestres, ainsi que dans le petit domaine, théoriquement commun aux trois grands secteurs du ministère, qui porte le nom de « section commune ».

Je ne m'attarderai pas sur les transports terrestres proprement dits dont M. Billecoq, secrétaire d'Etat, présentera le fascicule budgétaire dans un instant.

En ce début de séance, je tiens à marquer l'unité réelle à mes yeux du ministère des transports.

Il est vrai que, historiquement, les transports ont, pendant très longtemps, fait l'objet d'approches traitant individuellement chaque mode de transport — le fer, la route, l'air, la

mer — et que des administrations puissantes s'étaient constituées qui s'occupaient chacune d'un problème spécifique de transport. Les dernières années ont été marquées en général par une prise de conscience des problèmes communs aux divers modes de transport, sous une approche plus économique qu'administrative qui a fait apparaître la notion, maintenant bien connue, de tous les techniciens de « fonction de transports ».

Cette prise de conscience a été particulièrement nette aux Etats-Unis au moment de la constitution du département des transports en 1966 et en France où, un an plus tard, a été créé le ministère des transports, constituant un département indépendant, par la division en deux parties du ministère de l'équipement : ministère de l'équipement et du logement et ministère des transports.

Cette réforme marque que le transport est un élément déterminant et non plus un sous-produit du développement économique régional et de l'aménagement urbain.

De façon plus générale d'ailleurs, les services des transports sont devenus l'un des éléments déterminants du cadre de vie des citoyens tant par les commodités de déplacement qu'ils apportent que par les nuisances qu'ils font parfois subir à l'environnement. Cette division entre les deux ministères est le fruit d'un certain pragmatisme. Il ne semble pas, à l'usage, qu'elle pose de véritables problèmes et soulève des difficultés particulières.

Je ressens, plus nettement, en revanche, le besoin d'améliorer l'outil récemment créé. Dans ce sens, j'envisage, sans vouloir mettre en cause pour l'essentiel l'organisation actuelle, de doter le ministère de services communs qui permettraient à l'échelon du ministre de traiter en une seule fois les problèmes communs à plusieurs modes — plans, budgets, recherche et développement, relations internationales, etc.

Au plan budgétaire, la création en 1973 de la section commune a déjà permis de regrouper les crédits relatifs au fonctionnement des deux organismes chargés d'étude pour le compte du ministère : le service des affaires économiques et internationales et l'institut de recherche des transports. Ces services sont d'ailleurs communs au ministère des transports et au ministère de l'équipement.

MM. les rapporteurs ont fort bien analysé les crédits de ce secteur de la section commune, qui sont en forte augmentation puisque les autorisations de programme s'accroissent de 59 p. 100 et les dépenses ordinaires de 44 p. 100.

En ce qui me concerne, sans revenir sur les analyses, je dirai simplement quelques mots de la recherche.

La « recherche » ne figure pas, au sens budgétaire strict dans la section commune où seuls sont inscrits les crédits gérés directement par l'I. R. T. et par la mission de recherche. Il me paraît toutefois utile de souligner que l'enveloppe « recherche » des transports déterminée en liaison avec la délégation générale à la recherche scientifique et technique, atteindra 109 millions en 1974, soit un accroissement sensible de 24 p. 100, d'autant plus sensible si on le compare au taux moyen de croissance de l'enveloppe « recherche » dans son ensemble. Certes, les crédits gérés directement par la mission de la recherche, soit 19 millions de francs, sont consacrés pour l'essentiel au développement de nouveaux systèmes de transport. Cette dotation permettra de poursuivre les études et la mise au point de systèmes à « coussins d'air » comme le naviplane, l'aérotrain à grande vitesse, ainsi que des systèmes de transports urbains comme *Poma 2.000*, *Aramis*.

L'action de l'institut de recherche des transports porte sur la recherche industrielle et l'évaluation technologique relatives aux modes nouveaux de transports ou à l'amélioration de modes existants, sur l'étude des systèmes urbains ou interurbains, ce qui permet à l'I. R. T. de jouer un rôle important dans les expériences de promotion des transports collectif et l'assistance technique aux collectivités locales.

Je terminerai cette brève présentation générale en rappelant, après M. le rapporteur spécial, que vous avez dû recevoir un document budgétaire de type nouveau qui porte le nom de « budget de programmes ».

Ce document nouveau tente de faire ressortir les politiques et les objectifs que nous nous sommes fixés dans le secteur des transports. Par rapport au « bleu » budgétaire traditionnel, qui analyse les crédits en termes de moyens, il tente d'établir un lien entre les objectifs poursuivis, les moyens accordés pour chaque programme et les résultats obtenus.

Cette première présentation a nécessairement un caractère expérimental et nous serons très sensibles aux critiques qui seraient exprimées à la tribune. Néanmoins, elle devrait mieux éclairer le Parlement sur le contenu et les motifs des actions entreprises. Mon espoir sera donc que ce document fixe mieux le cadre des débats et facilite l'action de contrôle du Parlement. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, je veux, à mon tour, dire combien j'ai apprécié les rapports établis par M. Cornet, rapporteur spécial, et par M. Boudet, rapporteur pour avis. Nous y avons trouvé nombre d'indications fort intéressantes, ainsi que des synthèses auxquelles nous réfléchirons à propos du budget que j'ai l'honneur de vous présenter.

J'interviendrai, d'une part, pour dégager un certain nombre de données que je considère comme essentielles et, d'autre part, pour définir devant vous les grands axes de la politique que M. le ministre des transports et moi-même mettons en œuvre dans ce secteur. Je vous rappelle que la part du budget des transports terrestres au sein du budget des transports est très importante puisqu'elle représente 80 p. 100 des dépenses ordinaires, avec 6.724,2 millions de francs et 16,5 p. 100 des dépenses en capital avec 488,25 millions de francs.

Sur les quelque 6.725 millions de francs prévus en dépenses ordinaires, en accroissement modéré de 2,2 p. 100 par rapport à 1973, 99 p. 100 représentent les aides et subventions accordées au transport par voie ferrée — 5.900 millions de francs, soit 87 p. 100 — et au transport de la R. A. T. P. — 792 millions de francs, soit 12 p. 100.

Si vous ajoutez à cela que les dépenses en capital concernent essentiellement les transports urbains et qu'elles croissent en 1974 de 51,5 p. 100, vous aurez au niveau des grandes masses les caractéristiques principales de ce budget des transports terrestres : d'une part, une accélération peu courante des investissements d'infrastructure en milieu urbain et, d'autre part, une stabilisation des dépenses de transfert aux entreprises de transport publiques.

Mais les efforts de l'Etat au plan budgétaire ne peuvent s'apprécier valablement que lorsqu'ils ont été replacés dans le cadre plus général des objectifs poursuivis. Ceux-ci sont nombreux, et les doctrines qui ont conduit à leur formalisation ont d'ailleurs beaucoup évolué.

Ainsi, depuis près de dix ans, l'accent avait été mis sur le fait que, largement sorti de la période de pénurie de l'après-guerre, le domaine des transports terrestres devait entrer dans une ère où l'ouverture progressive de la concurrence devait favoriser les progrès et accroître la compétitivité internationale des entreprises françaises.

Dans cette optique, les axes principaux de l'action administrative apparaissent être l'organisation d'une concurrence loyale sur des bases économiquement saines assurant l'égalité de traitement entre tous les transporteurs ; la garantie du libre choix permettant au jeu de l'offre et de la demande de s'exercer convenablement sur le marché ; l'autonomie de gestion des entreprises, restituant à toutes, y compris aux entreprises publiques, une très large liberté d'action.

Il apparaît désormais indispensable de compléter cette vue, sans doute trop libérale, en prenant en considération les actions de service public et les impératifs d'une politique sociale.

En premier lieu s'est dégagée, en effet, l'idée qu'une part assez importante du domaine des transports terrestres — celui des transports urbains par exemple — ne pouvait être régie convenablement par les mécanismes du marché. Il est impossible d'y organiser la concurrence de façon rationnelle et l'intervention de la puissance publique est nécessaire pour assurer le maintien d'un niveau de service satisfaisant. Le mécanisme des prix étant imparfait, les pouvoirs publics doivent prendre en compte financièrement les obligations de service public dont ils définissent la nature et l'étendue.

En second lieu, il se confirme de plus en plus que les efforts vers le progrès social constituent une des composantes essentielles de la politique des transports.

Trois secteurs d'importance comparable apparaissent ainsi dans la politique des transports, déterminant chacun des actions spécifiques inspirées d'objectifs distincts.

D'abord, le secteur des transports où la concurrence peut contribuer à une meilleure organisation du marché ; il s'agit des transports de marchandises et des transports de voyageurs à longue distance.

Ensuite, le secteur où le caractère de service public domine ; il s'agit des transports de voyageurs à courte distance et des transports urbains.

Enfin, le secteur social, étroitement imbriqué aux deux précédents mais à étudier à part en raison des finalités qui lui sont propres.

Ces distinctions faites, je dirai qu'actuellement la politique des transports terrestres s'articule principalement autour de trois actions, dont on retrouvera clairement les implications dans le budget de 1974 et particulièrement, comme l'a dit M. le ministre, dans la présentation sous forme de budgets de programmes. Il s'agit d'une plus grande liberté dans le secteur concurrentiel, d'une meilleure organisation des services publics de transport, d'une attention croissante portée au progrès social et à la sécurité routière.

D'avantage de liberté dans le secteur concurrentiel. Ce secteur comprend essentiellement les activités de transport pour lesquelles la concurrence est d'ores et déjà suffisamment grande, pour lesquelles existent des alternatives quant à l'usage des différentes techniques de transport ou quant aux divers systèmes juridiques de transport : utiliser un transporteur public, faire appel à un commissionnaire, passer par un groupeur, avoir son propre parc privé de véhicules. C'est lorsque ces deux conditions sont réunies : variété suffisante des possibilités techniques, variété suffisante des possibilités juridiques, qu'à première vue, il apparaît logique de faire jouer les mécanismes de l'économie de marché pour aboutir à une bonne organisation du système de transport.

Alors, tout naturellement, nous pouvons inclure dans ce secteur concurrentiel pratiquement l'ensemble des marchandises et, pour les voyageurs, les transports à moyenne et longue distance, les trains express et rapides.

Mais il y a évidemment un préalable à la liberté, à l'allègement du « carcan » des règlements administratifs, c'est l'organisation du marché, c'est-à-dire la mise en place d'une véritable égalisation des chances. En effet, tant qu'il y a discrimination, subvention, différence de traitement, la concurrence ne peut aboutir à la meilleure situation économique et risque au contraire d'accroître les inégalités.

Le premier effort pour égaliser la concurrence a consisté à « normaliser » les comptes entre l'Etat et la S.N.C.F., à remettre cette société dans la position d'une entreprise adhérent normalement au régime général de sécurité sociale, payant des impôts de droit commun et non subventionnée ; mais à qui l'on compenserait les « obligations de service public » imposées par la puissance publique.

Ainsi, sont inscrits en 1974, au titre de la normalisation des charges, 1.785 millions de francs pour les charges d'infrastructure et de passages à niveau, de manière que soit appliqué aux infrastructures ferroviaires le même traitement qu'aux modes de transport concurrents, notamment les routiers « poids lourds » qui, par le biais de taxes diverses, ne couvrent que partiellement les charges d'entretien et de renouvellement du réseau routier qui leur seraient imputables, et, au titre des retraites, 2.855 millions de francs. Soit au total 4.640 millions de francs contre 4.635 millions en 1973.

Au titre de la compensation de diverses obligations de service public imposées à l'entreprise, le budget prévoit 700 millions de francs pour le maintien en activité des services déficitaires — il s'agit essentiellement des lignes omnibus — et 510 millions de francs pour les tarifs réduits à caractère social.

Le second effort a porté sur la tarification de l'usage des infrastructures, d'où la création en France de la fameuse taxe dite « taxe à l'essieu ». Dans ce sens, nous poursuivons des travaux à Bruxelles et nous essayons de réaliser un accord sur un système cohérent qui égalise les charges de la concurrence entre les différents pays de la Communauté économique européenne.

En contrepartie de cette égalisation des chances, une plus grande liberté a été donnée aux entreprises : S.N.C.F., transporteurs routiers, batellerie. Il s'agit de premières orientations, mais je crois fermement qu'il convient de persévérer dans cette voie.

Pour la S.N.C.F., c'est évidemment toute la réforme des « contrats de programme ». Le premier a été signé en 1969 et s'achève à la fin de cette année ; il disposait qu'en contrepartie d'une autonomie de gestion interne à la société nationale, d'une liberté de choix des structures, des tarifs et de la politique commerciale, la S.N.C.F. devait revenir en cinq ans à l'équilibre financier.

Un deuxième contrat est en cours d'élaboration qui suppose évidemment la solution de questions difficiles, qu'il s'agisse des tarifs, des investissements ou des effectifs. Mais je crois que l'avenir de la S.N.C.F. est exceptionnellement brillant, et j'ai une très large confiance en l'aptitude de cette grande société nationale à réaliser sa « mutation », développer ses activités rentables, réduire ou transformer ses activités non rentables et diversifier son action.

Des réussites spectaculaires et des projets audacieux peuvent déjà être mis à l'actif du personnel de la S.N.C.F. que je tiens à féliciter publiquement : le trafic des transporteurs, la gestion automatisée du trafic marchandises — ce qui n'était pas une petite affaire — la réservation électronique des places et des études sur la traction à très grande vitesse.

Pour les transports routiers, la tendance libéralisatrice est moins marquée, mais la libération des zones courtes de transports routiers de marchandises au 1^{er} octobre 1973 dans un rayon de 150 kilomètres constitue une étape importante. L'ouverture en 1974 d'un nouveau contingent de licences de zones longues que nous étudions, ira également dans le sens d'un développement du transport routier.

Ces mesures de « libération » doivent être rapprochées des mesures d'« harmonisation » de la concurrence. Je citerai,

entre autres, la réorganisation de la location exclusive, l'interdiction de circulation certains jours, la protection accrue pour le transport des matières dangereuses, l'installation progressive sur les poids lourds d'un appareil de contrôle.

Pour la batellerie française, il s'agira de poursuivre son adaptation aux conditions de concurrence auxquelles elle est soumise, en facilitant l'essor de la batellerie industrielle tout en assurant l'avenir de la batellerie artisanale.

Durant l'année 1974, l'ensemble des actions menées favorisera l'adaptation des flottes, grâce au remplacement des bâtiments inadaptes ou non rentables par des unités de rentabilité éprouvée et répondant bien aux besoins du trafic ; le financement de la formation professionnelle ; le financement de maisons d'enfants permettant de résoudre les difficultés que rencontrent les ateliers pour assurer la scolarisation de leurs enfants, notamment dans le premier cycle du second degré ; le retour de la flotte française rhénane à une gestion équilibrée dans des conditions normales de rentabilité, par l'exécution des dernières tranches du contrat de programme signé avec la Compagnie française de navigation sur le Rhin.

Je disais qu'un des objectifs de ce budget était aussi une meilleure organisation des services publics de transport. On peut d'abord se demander ce que comporte le secteur du service public. Là encore, la limite est assez floue, mais nous voyons bien les deux ou trois grandes catégories de transports qu'il contient.

Il y a, au premier chef, les transports urbains. Il faut y ajouter, parce que c'est absolument lié, les transports suburbains ; je veux dire par là les chemins de fer de banlieue de la S.N.C.F. Il faut également y ajouter, parce qu'ils sont de même nature, bien qu'ils posent parfois des problèmes différents, les services omnibus de la S.N.C.F., c'est-à-dire, en fait, l'ensemble des transports de voyageurs à courte distance. Enfin, les transports scolaires sont à inclure dans ce secteur.

Ces transports ont été plus ou moins bien traités pendant une trentaine d'années. Il a fallu transférer sur route de nombreux services ferroviaires omnibus de voyageurs de la S.N.C.F., devenus excessivement déficitaires. Cette évolution a été, au fond, la conséquence directe de la « motorisation » croissante que nous connaissons en France.

Depuis quelques années, il y a eu incontestablement une prise de conscience nouvelle du caractère économique et social des transports urbains, indispensables à la vie d'une grande partie de nos concitoyens.

Parallèlement, s'est développée la certitude que l'automobile individuelle ne suffirait pas, contrairement à ce que l'on pouvait penser il y a une dizaine d'années, à assurer la quasi-totalité des déplacements en ville.

Les efforts que le Gouvernement a entrepris, tant par la création de systèmes de financement nouveaux, tel le vote de la loi dite du « versement de transport », qu'avec l'accroissement des ressources publiques affectées aux transports en commun ont pour but d'organiser une alternative valable à la voiture individuelle.

Cet effort se poursuit de manière spectaculaire en 1974 au plan des dotations en capital. Il s'accompagne d'ailleurs d'importantes actions de recherche et d'expérimentation des modes nouveaux de transport.

Pour les transports parisiens, les actions à mener comprennent à la fois un effort soutenu d'investissement ainsi qu'une amélioration des conditions d'exploitation du réseau de surface. Le montant des autorisations de programme passe de 218 millions à 329 millions de francs, soit une augmentation supérieure à 50 - 100.

Ainsi avons-nous prévu 30 millions de francs, au budget de l'Etat, pour l'antenne ferroviaire Aulnay-Roissy. Un grand nombre de chantiers seront accélérés, aussi bien pour le réseau express régional, que pour la S.N.C.F. ou pour le métro urbain vers le nord et vers le sud.

Pour les transports urbains de province, la loi votée en juin et promulguée le 11 juillet 1973 institue un versement à la charge des employeurs.

Une action très énergique sera menée pour améliorer le niveau de fréquentation et de service offert par les transports collectifs. L'augmentation supérieure à 72 p. 100 des autorisations de programme sera notamment utilisée pour la construction des métros de Lyon et de Marseille.

Pour les études et les recherches, nous avons augmenté la dotation de 25 p. 100, parce que nous voulons élaborer des plans régionaux de transports et réaliser dans certaines grandes villes des expériences en site propre de nouveaux matériels et de nouvelles inventions.

Nous devons faire face aussi à la réorganisation des services omnibus de la S.N.C.F. A ce propos, je vous garantis qu'en tout état de cause les études de suppression de lignes omnibus de la S.N.C.F. se feront dans le cadre d'une concertation aussi large que possible avec les intéressés, à l'échelon des communes, des départements ou des régions.

Enfin, nous portons une attention croissante au progrès social et à la sécurité routière.

L'organisation d'un régime de liberté que nous souhaitons développer dans le secteur concurrentiel s'accompagne, en dehors du préalable de l'égalisation des chances, de deux limites supplémentaires sur lesquelles tout le monde, je crois, sera d'accord : une limite sociale et une limite de sécurité.

En matière de progrès social à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., nous maintiendrons notre politique qui consiste à augmenter les rémunérations réelles car il nous semble normal que le personnel continue de bénéficier d'une part satisfaisante des surplus de productivité dégagés par l'entreprise. Notre politique visera également à la réduction de la durée de travail : l'action engagée dès maintenant pour réduire la durée du travail à quarante heures à la R. A. T. P. sera poursuivie en 1974 à la S. N. C. F.

Pour les transports routiers, un effort particulier a été entrepris, en accord avec la profession, à qui je tiens à rendre un hommage public, pour améliorer la situation des salariés de ce secteur.

Vous ne trouverez pas trace directe de toutes les actions que nous menons dans mon budget, car celles-ci dépendent largement des ministères de l'éducation nationale, du travail, de la santé publique et de la sécurité sociale, mais nous veillons, avec ces autres ministères, à ce que ces actions soient conjuguées.

Quant aux problèmes de sécurité routière, je sais que l'opinion publique y est extrêmement sensible. C'est aussi une de mes préoccupations. Je crois qu'il faut ramener dans des limites raisonnables les temps de conduite des chauffeurs routiers et nous veillerons à ce que le premier règlement de la Communauté économique européenne soit effectivement appliqué.

En second lieu, nous envisageons la création prochaine d'un permis spécial pour la conduite des véhicules les plus lourds, permis qui sera mis au point, avec notre accord, par le ministère de l'équipement.

Voilà rapidement exposés les grands objectifs du budget de 1974 qui met l'accent essentiellement sur les transports urbains, tout en veillant à un juste équilibre des comptes des grandes sociétés nationales.

Quant au tunnel sous la Manche, dont le rapporteur a bien voulu parler, je dirai que nous espérons pouvoir conclure avec nos partenaires britanniques, dans les quelques jours qui viennent, la convention dite « numéro 2 » et signer un traité qui sera, bien entendu, soumis au Parlement. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

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

M. Paul Stehlin. Monsieur le ministre, j'avais demandé, il y a deux ans, à votre prédécesseur, où en étaient l'étude et l'application de la coordination du rail et de la route.

Je n'avais pas, ce faisant, la moindre intention de porter atteinte aux intérêts des transporteurs routiers ou de freiner en quoi que ce soit l'expansion de l'industrie automobile. Mais les impératifs de la circulation exigent que des mesures soient prises pour remédier à la saturation, qui confine à la paralysie de notre réseau routier.

Il n'est pas admissible, par exemple, de rester bloqué dans la région d'Orange, par suite de la fausse manœuvre d'un camion de déménagement avec remorque venant de Hambourg et se dirigeant vers Marseille.

Il n'est pas admissible que des poids lourds de fort tonnage encombrant nos routes pour se rendre de Hollande en Espagne, de Belgique en Italie.

Ne conviendrait-il pas d'utiliser la voie ferrée pour de tels déplacements ? Des mesures s'imposent, au niveau national comme au niveau international.

Du point de vue national, où en est la réalisation éventuelle de la coordination du rail et de la route ? La régionalisation des transports routiers n'apporterait-elle pas un commencement de solution au problème que pose la congestion des grands axes routiers ?

On pourrait imaginer un certain nombre de centres ferroviaires de réception et de distribution, à partir desquels et vers lesquels les poids lourds, dont le déplacement serait limité à certains trajets autorisés, achemineraient des marchandises.

Par nécessité, la S. N. C. F. est tenue, pour son exploitation, à des horaires rigides. Les transports routiers, eux, peuvent s'effectuer à n'importe quel moment : il en résulte, à certaines heures, une augmentation de trafic qui entraîne une paralysie dont sont victimes tous les usagers de la route, qu'il s'agisse des poids lourds ou des voitures particulières. Est-il possible, pour remédier au problème posé par l'usage intensif de la route à des fins commerciales, de fixer des horaires et des vitesses uniformes de circulation ? Je me borne à poser la question, car l'anarchie actuelle, qui est à l'origine de toutes les morts, que nous déplorons, nuit incontestablement à l'usage de l'automobile en général, au tourisme, à la santé des automobilistes, et, surtout à leur sérénité.

Du point de vue international et, d'abord, dans le cadre du Marché commun, il doit être possible de limiter la densité des transports routiers internationaux en imposant l'utilisation de la voie ferrée sauf exceptions, fixées par convention, pour les longs parcours.

Nécessité fait loi. Les pays du Marché commun ne peuvent s'en tenir aux errements actuels devant l'accroissement continu et accéléré des transports routiers. Ou alors, ils doivent tirer les conséquences de la situation et se lancer dans la construction de voies spécialisées et réserver aux transports routiers des zones de stationnement pour véhicules lourds.

Mais est-ce possible et, si oui, quand de telles mesures pourraient-elles intervenir ?

En attendant, il faut rouler sur le réseau existant et porter remède sans retard à la menace de paralysie qui plane sur la circulation routière. Dans l'immédiat, le remède réside dans l'utilisation harmonieuse et concertée des moyens de déplacement existants : la voie ferrée et la route. Cela est affaire de gouvernement et de convention entre gouvernements.

J'évoquerai un dernier aspect du problème : le transport des produits dangereux. Où en est la législation dans ce domaine ? Il ne se passe pas de jour sans que la radio nous informe de l'arrêt du trafic sur tel axe routier à la suite d'un accident de poids lourd. Fréquemment d'ailleurs le produit transporté s'est répandu, ce qui accroît et prolonge la perturbation de la circulation.

Mon propos vise surtout les produits dangereux. Nous avons tous encore en mémoire les accidents tristement spectaculaires survenus dans certaines localités. Quelles mesures ont été prises pour les éviter ?

Il est assez étonnant de constater par ailleurs que la tôle des wagons-citernes transportant des produits dangereux est notablement et réglementairement beaucoup plus épaisse que celle des camions-citernes. Nous aimerions savoir où en est la solution du grave problème posé par la sécurité des transports de produits dangereux.

Mes remarques visent, non pas à limiter l'usage de la route pour les voitures particulières et pour les poids lourds, mais à ajuster le trafic aux possibilités offertes par la route.

La coordination raisonnée, mais libérale, de l'utilisation de la route et du rail constitue, à notre avis, un remède efficace. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs démocrates sociaux.)

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

M. Maurice Brugnon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la situation antérieure de la S. N. C. F. était si préoccupante, à cause de la concurrence de la route, dont on vient de parler, que, pour essayer de surmonter les difficultés de la société nationale — insuffisance d'exploitation, prix de revient trop élevés — l'Etat, soucieux de la notion capitaliste de rentabilité, quelquefois au détriment de la notion de service public, a voulu, par le contrat de programme de juillet 1969, normaliser les comptes entre la S. N. C. F. et lui.

Sans doute en est-il résulté, au prix, bien sûr, de suppressions de trains ou de personnels, un redressement dans l'équilibre des comptes, la subvention de l'Etat s'amenuisant à mesure que la situation financière de la S. N. C. F. s'améliorait, à mesure aussi que s'accroissait le trafic.

J'ai écouté avec attention le rapport présenté par M. Cornet — et moins attentivement, bien sûr, celui de M. Boudet (sourières) — ainsi que les exposés de M. le ministre et de M. le secrétaire d'Etat. Je m'efforcerais donc d'éviter les redites, non sans m'inspirer, d'ailleurs, des déclarations qui ont déjà été formulées.

Je souscris tout d'abord à l'idée de M. Boudet qui souhaite voir le trafic routier transféré, dans toute la mesure du possible, sur le réseau ferré, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. Il est possible de retenir les recommandations qu'il a présentées à cet égard dans son rapport écrit. L'idée pourrait utilement être lancée. Peut-être aussi pourrait-on déjà étudier le futur contrat de programme qui doit être élaboré, pour la fin de 1974, contrat qui aura sans doute pour objectif la modernisation notable de la S. N. C. F.

L'aménagement du territoire suppose en effet une irrigation suffisante par les divers moyens de transport ; ce disant, je pense non seulement à la mise en service du turbotrain sur la ligne Paris—Lyon ou au percement du tunnel sous la Manche — ces deux grands desseins dont parlait M. Cornet et qu'il faut certes réaliser — mais aussi au maintien des lignes secondaires, qu'on semble s'acharner à faire disparaître, à tel point que, pendant les vacances, la presse a pu faire état de l'inexistence de toute ligne ferroviaire dans le département de l'Ardèche.

Nous avons admiré vos scrupules, monsieur le rapporteur, et ceux de la commission des finances, qui vous ont conduit à n'en point parler.

La décentralisation industrielle ne sera qu'un leurre si les petites lignes rurales sont supprimées ; cela est d'autant plus

vrai qu'un jour prochain, peut-être, devant les dangers de la route et d'autres, nous devons en revenir au petit train départemental.

La crise récente du pétrole a montré l'état de dépendance dans lequel se trouvait notre pays — pas seulement le nôtre d'ailleurs.

Le problème de l'énergie se pose. Quelles sont les conséquences de l'augmentation du prix des produits pétroliers sur les transports publics ? Quel est le stock de combustible diesel, par exemple, dont dispose actuellement la S. N. C. F. ?

Si l'on établit une comparaison entre l'énergie consommée, d'un côté, sur rail et, de l'autre, sur route — en équivalent-charbon, selon la bonne vieille habitude de la S. N. C. F. — on constate que, pour une unité-kilomètre, l'automobile consomme 66 grammes d'équivalent charbon, le camion, 145 grammes en moyenne, le camion dont le poids n'exécède pas une tonne de charge consommant, lui, plus de 700 grammes ; en revanche, on note qu'un train de voyageurs n'en consomme que 25 grammes et un train de marchandises, 20 grammes seulement. Ces chiffres sont édifiants !

Il a été calculé que, pour le transport de 38 tonnes de marchandises par la route, en semi-remorque, la consommation est de 23 grammes d'équivalent-charbon par tonne-kilomètre ; or, pour le transport de 29 tonnes par wagon, 9,6 grammes d'équivalent-charbon par tonne-kilomètre suffisent.

Il convient de réfléchir sur ces chiffres qui aiguisent notre désir d'économie sur les produits pétroliers. Nous avons le souci de ne pas gaspiller les hydrocarbures ; nous sommes donc favorables au transfert, sur le réseau ferré, d'une partie du trafic routier, ce qui suppose l'augmentation des crédits affectés aux investissements ferroviaires.

Cela nous incite à songer au développement des transports combinés afin de satisfaire au désir d'individualisation du transport et pour être en mesure d'assurer le porte-à-porte, comme le font les camions ; transconteneurs, liaison rail-route, développement de la méthode « kangourou » autorisant bien des espoirs sur le plan national comme sur le plan international.

Les problèmes d'infrastructures ne nous échappent pas. Je me bornerai à rappeler que les ouvrages d'art anciens doivent être rénovés afin d'éviter que ne se reproduisent certaines catastrophes.

A ce propos, j'ouvre une parenthèse pour vous poser trois questions. Comment sont ou seront aidées les familles des victimes de la catastrophe de Vierzy ? Est-il prévu de modifier la desserte de la région concernée ? Si oui, comment la nouvelle desserte sera-t-elle réalisée ?

Quant aux voies navigables, on s'aperçoit, en regardant la carte de canaux européens, que le réseau français apparaît comme un îlot de sous-développement.

Certes la conception n'est pas à critiquer. Elle était excellente il y a un siècle ! Mais qu'a-t-on réalisé, depuis Freycinet, pour entretenir et moderniser ces voies d'eau qui permettent pourtant de transporter les matières pondéreuses au moindre coût ? En dehors de quelques travaux spectaculaires comme la canalisation de la Moselle — d'ailleurs d'initiative communautaire — ou l'aménagement du Rhône, l'ensemble du réseau fluvial est resté dans un état dont nous n'avons pas à être fiers. On agit comme si la voie d'eau était délibérément abandonnée, sacrifiée à d'autres intérêts soutenus par certains qui se font mieux entendre et qui sont plus écoutés.

On voit même l'administration se décharger, sur les seuls utilisateurs, de l'entretien et du curage de certains ports fluviaux, pourtant indispensables à l'économie locale.

Rien n'est à négliger dans le domaine des transports. Le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges avait raison de rechercher la définition d'une politique globale des transports terrestres : S. N. C. F., R. A. T. P., batellerie. La vie des régions en dépend ; la vie des hommes en découle.

Cette politique, ne l'oublions pas, doit se faire pour les hommes, mais aussi par les hommes.

Ceux qui concourent à la bonne marche des services de transport, à quelque niveau qu'ils se situent, ont droit à notre gratitude. Ils ont droit aussi à une formation adaptée à notre temps, à des conditions de travail et à des rémunérations qui doivent être conformes à l'amélioration de la productivité et au niveau de croissance atteint et qui doivent répondre aux nécessités de la vie moderne.

L'Etat doit leur accorder tout cela sans attendre d'y être acculé par les mouvements sociaux. Il doit en être ainsi pour les cheminots, pour les conducteurs routiers, pour les marinières. La S. N. C. F., la R. A. T. P. et le Gouvernement auraient grandement tort de ne pas entendre les avertissements des organisations syndicales.

La technique, dans le secteur des transports terrestres comme dans tous les autres, ne saurait aller sans humanisme. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

M. Henri Fiszbin. Mesdames, messieurs, à en croire les commentaires qui accompagnent la présentation du projet de budget des transports terrestres pour 1974, ce dernier serait caractérisé par une amélioration spectaculaire des réalisations en milieu urbain. La priorité aux transports en commun deviendrait enfin une réalité et un très important effort d'investissement serait entrepris. En somme, réjouissons-nous ! Le temps des vaches maigres est terminé pour les transports urbains.

Mais, hélas ! dès le premier examen, on s'aperçoit que, loin de marquer une rupture avec la scandaleuse insuffisance des moyens consacrés à ce problème, ce budget s'inscrit au contraire dans le droit fil des orientations précédentes.

Les chiffres globaux expriment oralement ce fait : alors que le budget de la nation connaît une progression de 12,2 p. 100 par rapport à 1973, celui des transports augmente de 5,7 p. 100 seulement, et les aides et subventions à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. subissent une stagnation relative.

Non ! l'année 1974 ne marquera pas encore le début de la grande politique des transports urbains dont notre pays a un besoin urgent.

Et, pourtant, personne aujourd'hui ne peut plus contester la gravité de la situation. Des millions de Français sont profondément frappés, dans leurs conditions d'existence quotidienne, par la grave crise qui affecte les transports et la circulation dans les grands centres urbains.

La croissance des besoins de déplacement est la conséquence des changements profonds des conditions de vie et de travail qui caractérisent notre époque. Mais le régime capitaliste se révèle incapable de faire face aux besoins qui en résultent.

Préjudiciables sur le plan économique, les conséquences en sont catastrophiques sur le plan humain. Les déplacements sont longs, pénibles, coûteux. Ils contribuent à rendre la vie épuisante et inhumaine dans les grandes cités.

Toutes les couches de la population laborieuse sont frappées. Mais les travailleurs, privés du libre choix de leur lieu de résidence et d'emploi, sont les premières victimes de cette situation. Dans la région parisienne, la durée moyenne du trajet — aller et retour — des salariés approche une heure et demie par jour. Dans les grands centres, les choses ne vont pas mieux. Il en résulte que la réduction du temps de travail proprement dit, arrachée de haute lutte par les travailleurs, se trouve bien souvent annihilée — et parfois au-delà — par l'allongement du temps de transport. Et l'on sait bien que les déplacements sont aussi fatigants que le travail lui-même.

Les communistes soulignent qu'aujourd'hui l'exploitation des travailleurs ne s'arrête pas aux portes de l'entreprise et tend à se généraliser à tous les aspects de la vie : on en a ici une démonstration éclatante.

La crise des transports urbains est devenue une des formes caractéristiques de l'aggravation de l'exploitation des travailleurs par les monopoles capitalistes. Elle participe largement au développement de la misère moderne, faite de mille difficultés que des millions de Français rencontrent chaque jour et qui leur font dire, à juste titre, que la vie est de plus en plus dure malgré les progrès techniques — le réfrigérateur, la voiture — en dépit des apparences.

Et cette situation, un nombre grandissant de Français la subiront dans les prochaines années. Dans quinze ans, les trois quarts de la population française résideront dans les centres urbains et les cités de plus de 200.000 habitants croîtront particulièrement vite. Or la spéculation foncière et la soif de profit des grandes sociétés conduisent à une urbanisation anarchique, rejettent les habitants vers la périphérie et éloignent les emplois des domiciles, ce qui accroît le nombre et la durée des migrations alternantes.

Incapable de maîtriser le développement anarchique des grandes villes et d'imposer une urbanisation harmonieuse coordonnant les besoins de logements, d'emplois et de transports, le Gouvernement se révèle aussi incapable de corriger les conséquences d'une situation qu'il a laissée se créer, quand il ne l'a pas lui-même suscitée.

Vous venez aujourd'hui nous parler d'un plan d'ensemble qui serait prochainement examiné et des plans de transport en cours d'élaboration pour un certain nombre de villes de plus de 200.000 habitants.

Certes, il est nécessaire d'avoir des plans ! Cependant on est bien obligé de constater que ce ne sont pas les plans qui manquent, mais les moyens de les réaliser, notamment en région parisienne.

Les ministres des transports qui se sont succédé depuis quinze ans ont prononcé une multitude de discours et fait élaborer de nombreux plans, valables pour la plupart. Mais ces plans dorment dans les cartons. Ils ont édité des livres de toutes les couleurs — blanc, vert, rouge, jaune. Pourtant la circulation ne s'est guère améliorée et la désaffection pour les transports en commun s'est aggravée.

La cause en est évidente.

Vous avez laissé s'accumuler un tel retard, et les investissements à réaliser sont si coûteux, qu'il est absolument impossible d'espérer un progrès sérieux si l'Etat ne consacre pas des crédits très importants au secteur des transports urbains.

Or, vous vous êtes orienté dans un sens exactement opposé. Non pas que vous n'avez rien fait ! C'était absolument impossible ! Vous avez bien été obligé de tenir compte des contraintes économiques et politiques, et vous ne pouviez tout de même pas, en fonction des intérêts des grandes sociétés, laisser sans réagir l'asphyxie s'installer dans les grands centres urbains.

Faisant de nécessité vertu, vous essayez aujourd'hui de vous prévaloir des opérations en cours dans la région parisienne et du lancement de la construction du métro à Lyon et à Marseille. Mais on est loin, très loin du compte, car ces mesures, utiles mais tout à fait insuffisantes, vous avez tout fait pour que la charge en soit assumée essentiellement par les collectivités locales et la population, et pour dégager au maximum les responsabilités du Gouvernement et celles des grosses entreprises qui sont cependant les principales bénéficiaires des transports en commun.

De sorte qu'au total, on a assisté à un transfert de charges, mais non à la progression réelle des moyens financiers.

Vous avez fondé votre politique sur des notions de rentabilité et sur des critères commerciaux. Il en est résulté pour la collectivité nationale un énorme gâchis en temps perdu, en fatigue, en usure nerveuse, en consommation d'essence et de matériel, en pollution, etc.

Car en ce domaine, la rentabilité réelle ne peut s'apprécier que du seul point de vue des besoins sociaux. Là est le fond du problème. Tant que vous refuserez de reconnaître pleinement aux transports urbains le caractère de service public d'intérêt national, tant que vous refuserez de leur accorder une part suffisante des ressources de la nation, les choses iront de mal en pis et vos « économies » coûteront cher au pays.

De nombreux exemples peuvent illustrer votre politique mesquine et malthusienne de transport et de circulation. J'en citerai trois, pris dans la région parisienne.

Voyons, tout d'abord, l'état d'avancement des réalisations prévues au VI^e Plan. C'est une question décisive dont, curieusement, monsieur le ministre, vous ne parlez jamais. Il est pourtant bien connu qu'en ce domaine le budget annuel n'a qu'une valeur indicatrice puisque les réalisations s'étendent nécessairement sur de nombreuses années. On ne peut donc les apprécier que globalement. On comprend votre discrétion car, en dépit d'une accélération relative cette année, les objectifs du VI^e Plan, déjà largement insuffisants, ne seront pas atteints. Vous le savez parfaitement, monsieur le ministre.

Avec une enveloppe globale de 16,5 milliards, quatorze opérations devraient être réalisées jusqu'en 1976. Or, à ce jour, trois opérations nouvelles seulement ont été lancées et, au bout de la troisième année, c'est-à-dire à la fin de 1973, le Plan ne sera réalisé qu'à 47 p. 100 de son objectif général. Pour les transports en commun, il le sera à 35 p. 100 seulement. De sorte que les retards s'accumulent.

Au rythme où vont les choses et dans l'état actuel des études préliminaires du VII^e Plan, il apparaît que le pouvoir envisage d'échelonner sur un quart de siècle au moins les travaux les plus urgents, ce qui est intolérable.

Les élus communistes de la région parisienne ont démontré, dans le plan d'urgence qu'ils ont élaboré, qu'il était possible de résoudre en dix ans les besoins les plus urgents. Ils proposaient à cet effet de doubler les crédits du VI^e Plan et de les porter à 45 milliards de francs au VII^e Plan, ce qui n'aurait rien eu d'exagéré.

Vos projets sont loin de ces chiffres. En tout et pour tout, vous envisagez d'y consacrer 19 milliards seulement durant cette période.

Prenons un deuxième exemple : la priorité aux transports en commun.

C'est un thème dont vous avez largement. Mais les actes ?

Eh bien, il se produit un phénomène étonnant. Vous parlez de cette fameuse priorité chaque fois que vous avez l'intention de pressurer un peu plus les automobilistes, mais jamais cette intention ne s'accompagne de mesures concrètes en faveur des transports en commun !

Nous vous mettons au défi de démontrer que le stationnement payant, les autoroutes à péage, les contraventions plus chères, ont donné un centime de plus aux investissements en faveur des transports en commun. Ils n'ont même pas réduit sérieusement l'usage de l'automobile, puisqu'un grand nombre des 900.000 banlieusards qui viennent chaque jour travailler à Paris ne disposent d'aucun transport collectif pratique et sont obligés d'utiliser leur véhicule.

Le seul résultat de vos mesures, c'est de leur infliger une pénalisation financière et d'instituer une sorte de sélection par l'argent que nous dénonçons comme intolérable.

D'ailleurs, et ce sera mon troisième exemple, le montant de la subvention à la R. A. T. P. est, cette année, en légère diminution par suite de l'entrée en application de la loi instituant un versement à la charge des entreprises. C'est la preuve que votre souci n'est pas d'augmenter les ressources consacrées aux transports en commun, mais de réduire la contribution de l'Etat.

Dans ces conditions, vous en êtes réduits à de piètres palliatifs, capables tout au plus de combler les brèches les plus criantes ?

Et comme, de surcroît, vos réalisations sont décidées avant, tout en fonction des besoins en main-d'œuvre des grandes entreprises et à partir de la recherche du profit des sociétés financières, la population laborieuse constate que vos priorités ne correspondent que rarement à ses propres besoins et ne servent pas vraiment à améliorer ses conditions d'existence.

Ainsi, les principales opérations sont liées à la mise en œuvre de quatre grands centres d'affaires en région parisienne et, malgré toutes les protestations, l'aérotrain reliera La Défense à Cergy-Pontoise sans grand profit pour les populations riveraines, puisqu'il ne comportera aucune halte intermédiaire.

C'est ainsi encore que vous en êtes maintenant à envisager d'« empiler » les périphériques à péage les uns sur les autres, ce qui ne résoudra strictement rien, la seule issue étant de permettre le contournement de l'agglomération parisienne loin de la capitale. Mais, précisément, les rocade A-86 et A-87 ne seront pas achevées avant une vingtaine d'années.

De plus, et parce que vous sacrifiez toujours les besoins sociaux, les réalisations nouvelles ne comportent pas, la plupart du temps, les aménagements nécessaires pour réduire autant que faire se peut les nuisances. De sorte que, pour les riverains, l'ouverture d'une voie rapide ou d'une ligne nouvelle qui devrait faciliter leur vie se traduit souvent par des nuisances sonores qui la rendent encore plus insupportable.

M. Guy Ducloné. C'est bien vrai !

M. Henri Fiszbín. Et qu'on ne vienne pas nous dire qu'on ne peut faire mieux en région parisienne, compte tenu des besoins de la province.

Les difficultés, bien réelles, de cette dernière, contrairement aux affirmations régulièrement produites à ce sujet, ne résultent pas d'un effort trop grand pour la capitale. En vérité, le sort des uns n'est pas plus enviable que celui des autres. Les besoins sont aussi mal satisfaits à Paris qu'à Marseille ou à Lyon, par exemple.

A votre option réactionnaire, le parti communiste français oppose une conception totalement différente.

Pour nous, le caractère de service public des transports urbains suppose que tous les investissements soient assurés par les finances publiques, principalement le budget de l'Etat, et que les usagers soient appelés à couvrir les seuls frais de fonctionnement. Cette conception suppose également qu'on cesse de taxer lourdement les transports collectifs.

Elle est conforme à l'intérêt bien compris de l'ensemble du pays — songez à la place des grandes villes dans la vie économique ! — tout en répondant au simple bon sens. Est-il concevable de faire supporter deux fois aux citoyens, comme contribuables et comme usagers, le coût de réalisations indispensables à la nation ?

Dans cette optique, le battage autour du prétendu déficit de la R.A.T.P. ou des prétendues subventions excessives qui lui seraient allouées apparaît pour ce qu'il est réellement : une opération de diversion et de division destinée à masquer les véritables problèmes.

En effet, en y regardant de plus près, on découvre que la contribution réelle du budget de l'Etat est loin d'atteindre le niveau qu'une présentation fallacieuse des chiffres tend à le faire supposer, et ceci — ne l'oublions pas — dans la région parisienne, qui fournit 55 p. 100 des ressources fiscales directes de l'ensemble du pays.

Telles sont les conséquences de votre politique.

Faut-il s'étonner qu'elle ait provoqué un énorme mécontentement et que, ces derniers temps, les actions des usagers se soient multipliées à Paris, à Lyon, à Marseille et dans un nombre important de grandes villes ?

Nous sommes pleinement solidaires de ces actions et nous nous félicitons qu'elles aient réussi, notamment en région parisienne, à mettre en échec depuis trois ans tous les projets de hausse des tarifs.

Les élus communistes continueront à apporter leur soutien au cartel des organisations politiques et syndicales et aux états généraux des transports et de la circulation, qui agissent pour une véritable politique des transports en commun.

Les élus communistes sont également pleinement solidaires des travailleurs des transports qui subissent durement, eux aussi, l'abandon de la notion de service public au profit d'une politique de productivité aussi nuisible pour eux que pour les usagers. Et je veux, de cette tribune, saluer le personnel des

autobus qui, à l'appel de ses syndicats, est en grève, aujourd'hui — c'est particulièrement symbolique — pour ses revendications et notamment pour être doté d'effectifs suffisants.

Oui, il est temps qu'une autre politique des transports urbains triomphe, fondée sur la qualité des transports en commun, nombreux, confortables, rapides et peu onéreux. Une telle politique est possible et permettrait de résoudre un des problèmes les plus difficiles de la vie moderne.

Avec mes amis du groupe communiste, nous déposerons très prochainement une proposition de loi-cadre tendant à garantir aux transports urbains son caractère de service public, et nous montrerons qu'il est possible, à condition d'agir avec énergie, de répondre, dans des délais relativement brefs, aux besoins les plus aigus.

Vous n'aimez pas, mesdames, messieurs du Gouvernement et de la majorité, que nous rappelions que l'application du programme commun de gouvernement permettrait de résoudre ce problème.

Pourtant, vous confirmez vous-mêmes par vos actes combien il est urgent que cette politique radicalement nouvelle en ce domaine comme en tous les autres, triomphe, pour le bien du peuple et du pays. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Roger Gouhier. Monsieur le secrétaire d'Etat, dans le projet de budget des transports terrestres qui vient de nous être présenté, les rapporteurs et vous-même avez fait une place importante aux explications concernant le budget de la S.N.C.F.

Notre avis est qu'une fois encore aucun des vrais problèmes qui se posent pour l'avenir et le développement de la S.N.C.F. en tant que service public répondant aux besoins de la nation, ne sera réglé par les prévisions budgétaires pour 1974. Ne seront pas davantage réglées les questions relatives à l'amélioration des transports de la masse des usagers et à la satisfaction des justes revendications des cheminots.

Nous constatons que vous veillez particulièrement à ce que le VI^e Plan soit appliqué pour ce qui est de la suppression de la subvention de l'Etat, de la réduction des effectifs, de l'accroissement de la productivité. Il n'en est pas de même dans le domaine des investissements. Ce n'est pas nous qui le disons mais la commission des transports du VI^e Plan qui déclarait dans son rapport il y a quelques mois :

« L'exécution du premier contrat de programme 1970-1973 se traduit par une décroissance de la subvention d'équilibre qui doit, en principe, s'annuler à partir de 1974 ». Ce qui sera fait.

« Par ailleurs, le taux annuel de productivité globale s'est élevé, en valeur moyenne entre 1969 et 1972, pratiquement au niveau demandé. Par contre... » — et là je réclame toute votre attention — « ... les investissements de la S.N.C.F. sont nettement inférieurs aux prévisions effectuées à l'occasion des travaux de préparation du VI^e Plan. La commission s'inquiète de ce retard qui est de nature à compromettre, à terme, l'équilibre financier assigné à la S.N.C.F. »

C'est ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous voudrions savoir pourquoi, alors que la ligne existante est saturée, aucun financement n'est prévu pour commencer les travaux de la nouvelle ligne Paris—Lyon. Mais il est aussi évident que les crédits d'investissement ne permettront pas une amélioration rapide des conditions de transport des usagers.

La qualité du service se dégrade. S'il est vrai que les trains rapides et de luxe bénéficient d'une plus grande attention de la part de la direction de la S.N.C.F., les conditions de transport dans les trains de banlieue, dans les dessertes de gare à gare sur moyens et longs parcours, l'entretien du matériel sont négligés faute de moyens financiers : ce sont là les conséquences directes et indirectes de l'insuffisance des crédits d'investissement mis à la disposition de la S.N.C.F. ces dernières années. De plus, les maigres crédits attribués sont utilisés à mettre en place des infrastructures répondant aux besoins immédiats des grandes industries monopolistes pour lesquelles vous établissez vos plans et vos budgets.

Les profits de ces grandes entreprises monopolistes sont d'ailleurs garantis dans tous les secteurs d'activités. Ils sont garantis par l'application de tarifs plus que préférentiels sur lesquels je dirai quelques mots dans quelques instants. Ils sont garantis par la fourniture — et au prix fort — des produits bruts ou finis dont la S.N.C.F. a besoin ; garantis aussi par l'utilisation de ce grand service public comme champ d'expérience de nouvelles techniques que les sociétés privées utilisent ensuite ; garantis encore par la substitution, à la S.N.C.F. de sociétés privées pour exploiter des branches d'activités rentables : chacun sait comment sont créées les filiales qui assurent les transports sous froid, les transports de céréales, d'automobiles, etc.

Je veux dire un mot du déficit et des tarifs préférentiels. On a beaucoup parlé et écrit sur ce fameux déficit. Cet argument était et est encore employé pour justifier la compression

des effectifs, les multiples réorganisations, la fermeture de lignes, l'augmentation des tarifs, pour tenter aussi de remettre en cause le statut des cheminots, obtenu de haute lutte et dans une période où les agents de la S.N.C.F. avaient montré combien ils étaient attachés à leur corporation et à l'intérêt national.

Déficit, certes ! Mais il existait déjà avant la nationalisation des chemins de fer. D'où provient-il ? Essentiellement des tarifs préférentiels consentis pour les transports de marchandises par wagons complets. A cet argument, le ministre des transports répondait à mon collègue M. Rieunon, en 1972, que l'application des tarifs préférentiels était normale et même nécessaire ; nécessaire pour que le transport S.N.C.F. soit compétitif ; normale parce que tout client qui fait transporter un fort tonnage de marchandises doit pouvoir bénéficier de certains avantages.

Mais ce qui n'a pas été révélé, c'est que ces transports sont effectués pour les grandes entreprises à des tarifs inférieurs au coût réel. S'ils n'étaient pas inférieurs, prétendez-vous encore, le trafic « marchandises » diminuerait, les prix à la consommation, dans lesquels entrent les coûts du transport, monterait encore plus.

Nous pensons qu'il peut en être autrement.

Au plan national, il y a dans l'organisation des transports, un gaspillage voulu car il profite aux grandes entreprises. Votre politique est fondée sur la concurrence entre les différentes techniques de transport. Nous pensons, au contraire, que bien répondre aux besoins de notre économie, c'est organiser la complémentarité de ces techniques, tout en donnant à chacune d'elles les moyens de jouer un rôle positif.

La S.N.C.F. devrait être le pivot autour duquel s'articuleraient les autres moyens de transport.

Afin d'éviter l'irréparable, il serait grand temps d'arrêter le démantèlement du réseau ferré. Alors que l'on assiste à la surcharge du réseau routier, alors que meurent certaines régions, on applique une politique de fermeture des lignes sous prétexte qu'elles ne sont pas rentables. La S.N.C.F. est cependant le seul moyen de transport qui couvre l'ensemble du pays et permet la pénétration de la vie, au sens le plus large du terme, et des activités en tous lieux et en toutes circonstances. Fermer des lignes, c'est vouer des départements à l'asphyxie, c'est accroître le déséquilibre entre les régions.

Sur ce sujet, nous partageons pleinement l'idée qu'aucune autre ligne ne doit être fermée sans l'avis des élus locaux. Mais nous n'acceptons pas de faire supporter aux collectivités locales la charge du déficit. Les notions d'intérêt général et de service public doivent conduire à la prise en charge de ce déficit par l'Etat.

L'année 1973 a été marquée par de nombreuses actions de cheminots, toutes organisations unies. Souvent, l'esprit de responsabilité des agents de la S.N.C.F. a fait qu'ils ont organisé leurs mouvements à des périodes et en employant des formes d'action qui gênaient le moins possible la population laborieuse, qui utilise le plus fréquemment les transports S.N.C.F.

M. le ministre des transports. Comme les grèves tournantes, par exemple !

M. Roger Gouhier. Malgré cela, la grande préoccupation du Gouvernement a été d'opposer les diverses catégories de travailleurs. C'est effectivement de moins en moins facile, monsieur le ministre. Cela deviendra impossible, car employés de la S.N.C.F. et usagers du chemin de fer comprennent de plus en plus que lutter pour de meilleures conditions de travail et de vie, c'est aussi lutter pour l'amélioration des transports. Cheminots et usagers, selon nous, subissent les conséquences d'une même politique. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

Cette politique provoque un réel malaise dans cette corporation. Dans toutes les régions, presque dans tous les services, l'insuffisance des effectifs se fait sentir : elle a des conséquences sur la qualité du service rendu et sur la sécurité des personnes transportées.

A ce propos, monsieur le ministre, nous nous élevons contre les procédés qui consistent, à la suite d'accidents heureusement rares, à faire porter immédiatement l'entière responsabilité aux agents et cadres de la S.N.C.F. Or, dans presque tous les cas, c'est le résultat des orientations de votre politique qui aboutit à l'insécurité, donc accroît les risques d'accident.

En cette fin d'année 1973, il existe à la S.N.C.F. une situation inquiétante pour le personnel, pour les usagers, pour l'avenir de cette entreprise. Nous ne sommes pas les seuls à nous en inquiéter : les cadres, parfois à un haut niveau, s'interrogent sur l'avenir de ce grand service public.

L'application du contrat de programme signé entre la S.N.C.F. et les représentants du Gouvernement n'a pas apporté de réponse en ce qui concerne cet avenir. Ce contrat arrive à échéance à la fin de l'année 1973 et nous voudrions connaître les intentions du Gouvernement. Car le renouvellement du contrat

constitue une pièce maîtresse de la politique gouvernementale en matière de transport et l'Assemblée nationale devrait être informée sur ce point.

En conclusion, pour apporter une solution à la crise actuelle de la S. N. C. F. il convient qu'elle reçoive à la fois les moyens de se développer, de se moderniser et d'appliquer des techniques de pointe; il faut aussi que les conditions de vie et de travail des cheminots soient améliorées, que la notion de service public redevienne une priorité et que l'entreprise soit gérée démocratiquement.

Le budget que vous présentez ne peut répondre à ces préoccupations et votre politique générale va à l'encontre de tels objectifs. C'est pourquoi nous voterons contre le budget qui nous est présenté. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Georges Lazzarino. Mesdames, messieurs, la circulation et les transports publics dans les grandes villes posent deux problèmes particulièrement préoccupants qui rejaillissent sur les conditions de travail et sur le cadre de vie de la population. Or, il est de plus en plus difficile de circuler, de stationner et, surtout, de se faire transporter.

Les causes de cette situation sont multiples.

C'est d'abord la concentration industrielle qui entraîne des fermetures d'entreprises et provoque d'importants déplacements de la population.

C'est ensuite la construction d'H.L.M. et de grands ensembles dans la périphérie de nos grandes cités, en raison notamment du coût outrageusement élevé des terrains disponibles au centre des villes.

C'est, enfin, l'accroissement régulier des populations urbaines.

Pour ces raisons, les besoins en matière de transports publics augmentent sans cesse, tandis que la durée des déplacements nécessaires et la fatigue qu'ils provoquent s'accroissent considérablement.

Or, les transports urbains sont loin de répondre aux besoins, essentiellement parce qu'ils sont gérés en tournant le dos à la notion de service public.

Le trait commun des réseaux de transports publics urbains est qu'ils sont onéreux, peu pratiques, inconfortables, désertés de plus en plus par le public; leur gestion se traduit par un déficit important.

C'est, dès lors, un véritable cycle infernal pour tenter de diminuer ce déficit: hausse des tarifs, réduction des investissements de modernisation et d'adaptation, nouvelles pertes de voyageurs, aggravation du déficit. Les municipalités se voient contraintes d'octroyer des subventions toujours plus lourdes.

L'exemple de la ville de Marseille est probant. Pour 600.000 habitants en 1950, la régie autonome des transports de la ville de Marseille avait transporté 166 millions de voyageurs; elle en transporte aujourd'hui moins de 80 millions — soit une perte de la moitié des voyageurs — alors que la ville compte un million d'habitants. Le déficit sera de l'ordre de quatre milliards d'anciens francs à la fin de 1973. L'aide du conseil municipal de la ville de Marseille s'est élevée, pour les six dernières années, à six milliards d'anciens francs. Les tarifs sont prohibitifs pour un service de moindre qualité. Finalement, les Marseillais recourent aux véhicules individuels, d'où des difficultés croissantes de la circulation qui devient inextricable aux heures de pointe, l'accroissement des besoins en travaux de voirie et de stationnement, l'aggravation continue de la pollution. Délaisée par un grand nombre d'usagers, la régie autonome voit ses difficultés financières s'aggraver encore.

C'est d'ailleurs le cas dans toutes les villes où existe le transport en commun et les dernières augmentations du prix de l'essence et du fuel aggraveront encore cette situation.

Certes, l'Assemblée nationale, par la loi n° 73-640 du 11 juillet 1973, a arrêté le principe d'une taxe de 1 p. 100 sur les salaires, supportée par les entreprises employant plus de neuf salariés, dans toutes les grandes villes de France, et destinée au financement des transports en commun, taxe pouvant être portée, dans certaines conditions, à 1,50 p. 100.

Je rappelle qu'un amendement, présenté le 21 juin 1973 par nos camarades Houël, Jans et Cermolacce, proposait que ce taux ne puisse être inférieur à 2 p. 100 pour les entreprises industrielles et commerciales employant plus de cent salariés. Malheureusement, cet amendement a été rejeté.

De toute façon, la loi du 11 juillet 1973 n'est pas encore appliquée: le Gouvernement, si expéditif lorsqu'il s'agit de répercuter les augmentations de prix qu'il décide, est malheureusement beaucoup moins diligent pour autoriser la perception des taxes qui fourniraient aux communes les ressources nécessaires à l'amélioration de leurs transports en commun.

En attendant, le prix des transports publics urbains grève lourdement les budgets des travailleurs. Aussi continuerons-nous à réclamer l'extension à tous les salariés des entreprises privées, quel que soit le lieu de travail, de la prime uniforme

mensuelle de transport instituée dans la première zone de la région parisienne, comme le demande la proposition de loi n° 431 présentée par le groupe communiste et par le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche, proposition enregistrée le 28 mai 1973.

Je sais bien, monsieur le ministre, que vous allez me rétorquer que Marseille, comme Lyon d'ailleurs, aura son métro. Certes, d'innombrables démarches, entreprises dès 1965, viennent d'aboutir au démarrage d'une première tranche de travaux. Mais, à Marseille, il faudra attendre quatre années pour que la ligne n° 1 soit opérationnelle.

Entre temps, il est indispensable de prévoir une amélioration des transports de surface par un accroissement du parc de véhicules existant, la création de lignes nouvelles et l'aménagement des tarifs.

En outre, comme nous le réclamons depuis longtemps, il convient aussi d'utiliser les voies ferrées existantes pour créer un véritable service de banlieue. A Marseille, des navettes pourraient être mises en service au départ de la gare Saint-Charles, située au centre de la ville, desservant les quartiers populaires et des villes importantes comme Aix-en-Provence et Aubagne.

La construction du métro, quant à elle, pose de graves problèmes financiers à la ville de Marseille, comme elle doit en poser à celle de Lyon.

Le coût de la première tranche entreprise est de 800 millions de francs, alors que la participation de l'Etat — qui ne porte pas, je le souligne, sur le matériel roulant — ne sera en réalité que de l'ordre de 25 p. 100, soit inférieure à 200 millions de francs, compte tenu de l'obligation faite aux communes de reverser la T. V. A.

Nous demandons que le taux de cette subvention soit accru, que l'assiette en soit plus étendue et englobe, notamment, le matériel roulant.

En réalité, la solution du problème des transports publics urbains, élément important de la prospérité nationale et du progrès social par leur influence directe sur la vie économique et sociale de la nation, réside dans l'application de la notion de service public.

Il faut moderniser, améliorer et développer les transports en commun. Cette amélioration doit être financée, pour l'essentiel, par l'Etat et aussi par les principaux bénéficiaires des transports en commun, c'est-à-dire les employeurs.

Ainsi et ainsi seulement, Marseille et les grandes agglomérations de notre pays disposeront de transports publics au niveau des besoins de notre temps, besoins auxquels la politique de votre Gouvernement, dont ce budget est le reflet, tourne le dos.

C'est pourquoi nous ne voterons pas votre budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, je vais essayer de répondre aussi clairement que possible aux orateurs qui sont intervenus et, en premier lieu, à M. Stehlin.

M. Stehlin estime que les transports à longue distance devraient être réservés à la S. N. C. F. pour éviter que des camions étrangers ne traversent notre pays, se rendant d'un pays étranger à un autre.

Les transports à longue distance constituent, effectivement, un secteur dans lequel la S. N. C. F. a un rôle — le meilleur rôle — à jouer, où elle retrouve tous ses atouts: heures fixes, grande contenance, régularité.

M. Stehlin sait bien que, malgré de grandes difficultés, nous essayons qu'il en soit ainsi. Je n'en veux pour preuve que les techniques nouvelles que nous avons mises en œuvre.

La technique des transconteneurs, par exemple, commence à porter ses fruits. Dans le domaine maritime — qui n'est pas le mien — ce procédé se généralise et nos grands ports sont maintenant dotés d'installation de transconteneurs de même que nos grandes villes. Or c'est un moyen d'éviter de nombreux transports par route.

Le système « Kangourou », qu'a évoqué tout à l'heure M. Brugnon, est également efficace.

Cependant, il me semble souhaitable de maintenir une certaine concurrence afin que des techniques différentes puissent s'affronter, que ce soit par la route ou par le rail. Il ne faut pas renoncer à cette idée du marché concurrentiel. Mais nous voulons — et nous nous y employons — qu'il s'établisse sur des bases saines.

M. Paul Stehlin. A condition d'en avoir les moyens!

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Certes, mais je vous fais remarquer que le transport routier, porte à porte, présente des avantages par rapport au transport par rail, je pense surtout aux déménagements. Toutefois, on constate effectivement une amélioration, une meilleure coordination pour les transports à longue distance.

Des mesures récentes ont été prises pour le transport des matières dangereuses. Nous en étudions d'autres qui visent à interdire le transport certains jours, notamment en fin de semaine. Nous prévoyons des itinéraires spéciaux et nous avons mis au point des spécifications techniques indispensables pour que ces transports soient assurés dans de meilleures conditions de sécurité. Personnellement, je veillerai à ce que d'autres mesures soient prises. Je vous ferai part du résultat de ces études pour améliorer ce genre de transports et éviter les drames que nous avons connus ici ou là, notamment dans une ville du Nord que je connais bien.

M. Dominique Frelaut. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Frelaut, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Dominique Frelaut. La municipalité de Colombes a déploré cet été un très grave accident de la circulation à l'occasion d'un transport d'enfants vers un centre de vacances.

Après vous avoir rencontré, monsieur le secrétaire d'Etat, nous étions convenus qu'il serait utile de convoquer une table ronde pour examiner les conditions de transport des enfants des collectivités locales ou des sociétés sportives. Cette réunion n'a toujours pas eu lieu.

Pourtant, son utilité est évidente, car elle permettrait d'étudier les possibilités de transport par rail. Il est évident que, pendant les périodes de pointe, les collectivités ne peuvent s'adresser à la S.N.C.F. et, de toute façon, les wagons ne sont pas conçus pour le transport collectif d'enfants en toute sécurité. De surcroît, dans les grandes villes, comme celles de la région parisienne, il n'existe aucun point de rassemblement permettant d'éviter les gares où l'affluence est alors considérable.

Mais le transport par car impose aussi de protéger les chauffeurs contre toute contrainte morale ou toute pression qui font que les règlements de sécurité ne sont pas toujours observés.

Cette table ronde devrait donc être organisée avec tous les intéressés, y compris les autorités médicales qui peuvent donner un avis utile sur les conditions de transport de nuit et les organisations syndicales des chauffeurs routiers — j'y insiste — qui sont concernées par ces problèmes de réglementation.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Monsieur Frelaut, j'ai présidé une table ronde consacrée aux transports scolaires qui a réuni les représentants des associations de parents d'élèves et des transporteurs de voyageurs. Ses travaux ont duré environ deux mois et certaines dispositions ont été proposées pour améliorer la sécurité, notamment pendant le transport des enfants, par des mesures techniques, des protections lors des arrêts, des mesures qui entraîneraient, dans certains cas, la modification du code de la route, ce qui exigera du temps.

Par exemple, je propose d'obliger les automobilistes à s'arrêter lorsqu'un véhicule transportant des enfants est en train de charger ou de décharger les passagers. D'autres objectifs visent le contrôle des véhicules, mais — je vous l'ai dit lors de notre entrevue, monsieur Frelaut — si nous essayons de la limiter, nous empêcherons difficilement l'erreur ou l'imprudence humaine. Bien que je n'en aie pas encore la certitude, elle a peut-être été à l'origine de l'accident que vous évoquiez.

Il nous arrive à tous d'être imprudents au volant de notre voiture, après un bon déjeuner ou le soir tard quand nous sommes pressés de rentrer et que nous sommes aveuglés par les phares d'une voiture venant en sens inverse. Originaires d'une région où le brouillard est fréquent, je sais ce qui se passe en l'espèce.

Toutes ces questions ont été débattues lors de la table ronde et il vous intéressera sans doute, monsieur Frelaut, de connaître les mesures étudiées et celles qui seront mises en œuvre le plus vite possible.

M. Dominique Frelaut. Les collectivités locales auraient dû y être représentées !

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Il n'est pas inutile que vous possédiez tous ces éléments qui font partie d'une action susceptible d'être encore améliorée par la suite.

M. Paul Stehlin. Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Stehlin, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Paul Stehlin. Monsieur le secrétaire d'Etat, l'essentiel de mon propos portait sur la coordination du rail et de la route et je crains que vous ne m'ayez pas répondu sur cette question fondamentale.

Je ne voudrais pas qu'on me fasse dire ce que je n'ai pas dit quant à la concurrence ou aux entreprises concurrentielles. Je suis tout aussi préoccupé que quiconque par l'expansion de l'industrie automobile et par le développement de la circulation

routière, mais la plus belle femme du monde ne peut donner que ce qu'elle a. Il en est de même pour la route.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. En réalité, M. Stehlin pose le problème de la coordination du rail et de la route, qui est à l'étude en France depuis 1934. Vous connaissez les décrets de Raoul Dautry et les décrets pris en 1936-1937.

Mais, permettez-moi de vous le dire, c'est un peu le passé. La coordination se fait tous les jours et dans tous les domaines.

Si nous voulons établir une meilleure coordination entre le rail et la route, nous devons tenir un plus grand compte des charges de service public de la S. N. C. F. sur les longues distances pour les transports de marchandises et des voyageurs, mais aussi et surtout sur les réseaux suburbain et rural.

Il faudrait donc — mais mon propos n'engage que moi sur cette affaire délicate — établir une distinction plus nette entre les activités de la S. N. C. F., qui sont concurrentielles et rentables, et celles qui le sont difficilement. C'est le premier aspect de la coordination.

D'autre part — c'est le second aspect du problème — il faut étudier avec les transporteurs routiers les moyens de clarifier une réglementation trop volumineuse et trop complexe — un groupe de travail s'y emploie — et de concilier leurs besoins avec les offres de service de la S. N. C. F.

Très schématiquement, nous pouvons aboutir à ce résultat de la façon suivante : nous élaborons présentement un nouveau contrat de programme avec la S. N. C. F. et, depuis le mois de juin dernier, nous étudions un contrat de programme avec les transporteurs routiers. Nous envisageons de réunir ensuite les deux parties intéressées autour d'une table pour voir comment ces deux contrats peuvent se combiner et non pas s'opposer.

Ainsi, pour la première fois, on pourra répondre aux objectifs des uns et des autres, beaucoup plus dans un esprit de complémentarité que dans un esprit de concurrence. Nous pouvons y parvenir grâce à certaines techniques mises au point par la S. N. C. F., je songe en particulier aux transconteneurs et à la méthode « Kangourou ». Ces techniques en sont encore à leur début et il faut les développer, mais en accord avec les transporteurs routiers pour qu'ils ne se sentent pas lésés.

Ces deux contrats de programme, mis en application en même temps, seront à l'origine d'une nouvelle politique de coopération entre le rail et la route.

M. Paul Stehlin. Je vous remercie.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Je réponds maintenant à M. Brugnon.

Je lui signale qu'en ce qui concerne les transports combinés des propos devancer, en quelque sorte, ses desirs, nous avons prévu au budget un crédit de un million de francs destiné aux centres d'échanges rail-route. Cela répond également à la question de l'orateur précédent.

C'est dans cette voie qu'il faut s'engager. Il faut développer ces centres d'échanges où les camions peuvent venir soit charger directement leurs conteneurs par grue, soit charger leur semi-remorque sur des wagons pour les retrouver à l'autre bout de la France.

A propos de la catastrophe de Vierzy qui nous a tous frappés, je signale que la S. N. C. F. assume intégralement la charge de l'indemnisation des familles des victimes.

En ce qui concerne la responsabilité de l'accident, je n'anticiperai pas sur les conclusions de la procédure judiciaire, qui était souhaitable et qui est en cours.

Sur les enseignements à tirer de cette triste affaire, je précise que deux rapports ont été déposés, l'un en avril et l'autre en septembre, que leurs conclusions sont maintenant examinées par la S. N. C. F., pour exécution, et par les services techniques des transports.

Nous voulons assurer une surveillance plus grande des ouvrages anciens — ponts, tunnels ou viaducs — qui peuvent être mis en cause, notamment en raison de la vitesse toujours accrue des trains, vitesse que nous réduirons, s'il est nécessaire, sur ces passages quelquefois délicats.

M. Fiszbin ne sera pas étonné de ma réponse. Il a tenu des propos tellement exagérés, tendancieux et « démolisseurs » de tout ce qui a été mis en œuvre, sans rien reconnaître de ce qui a été fait, que ma réponse pourrait être ou très longue ou très brève. Je suis désolé de constater à quel point on peut ne pas admettre la réalité, alors que les efforts spectaculaires accomplis depuis sept ou huit ans se traduisent, dans la région parisienne notamment, par la réalisation du réseau express régional, des prolongements de lignes de métro — j'en ai inauguré récemment encore ; d'autres sont en cours — et une dizaine de très gros chantiers actuellement en cours, dont nous allons accélérer l'exécution.

On sait très bien qu'on va enfin prolonger une ligne sur le Nord, une autre sur le Sud et que l'on est en train d'en prolonger une à l'Est. Tout cela est tellement évident, monsieur Fiszbin, que je n'arrive pas à comprendre comment on peut être aussi négatif.

Je remarque aussi, car j'emprunte les transports en commun comme tout le monde et comme vous, sans doute, monsieur Fiszbín, que dans beaucoup de stations on a amélioré le service, avec l'installation de trottoirs roulants et d'escaliers mécaniques, la mise sur pneus des wagons et une automatisation de plus en plus poussée de l'accès aux voies. Tout cela est effectué dans des conditions difficiles, compte tenu de la nécessité de ne travailler que pendant quelques heures par jour, quand les trains ne roulent pas. Mais cela, on ne le dit pas!

Je veux porter ici témoignage de tout ce qui a été fait de positif. Beaucoup reste à faire, c'est évident, mais que l'on songe que le métro doit transporter un million cinq cent mille voyageurs par jour!

M. Louis Odru. Dans quelles conditions!

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Dans des conditions qui s'améliorent, vous ne pouvez le nier.

La mise sur pneus des trains d'une ligne ne constitue-t-il pas un grand progrès? Le fait que les deux branches du R.E.R. vont se rejoindre dans deux ans n'est-ce donc rien?

M. Guy Ducoloné. Pensez-vous que les usagers vous croiront?

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Oui, ils me croiront. Vous me dites qu'on ne fait rien. Eh bien! je vous réponds que l'on augmente de plus de 50 p. 100 les crédits destinés aux transports dans la région parisienne. Trouvez-vous cela encore négligeable?

Pour la province, la progression sera de 70 p. 100. Sans doute par-on de chiffres bas. Mais ce n'est là qu'un commencement et nos amis de Marseille et de Lyon sont heureux de pouvoir bénéficier d'une subvention somme toute importante!

Je le répète: de nombreux travaux sont en cours dans Paris. Ils provoquent, d'ailleurs, des encombrements. Leur caractère est exceptionnel, mais vous n'en parlez pas. Or, tout le monde le sait! Chacun se réjouit de voir avancer plus rapidement la création de lignes nouvelles d'autobus, de gares, d'escaliers roulants.

Alors, qu'on ne vienne pas nous dire qu'avec un accroissement de 50 p. 100 dans ce domaine de mon budget, on ne réalise rien! (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Henri Fiszbín. Réaliserez-vous les objectifs du VI^e Plan en matière de transports en commun dans la région parisienne?

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Parfaitement!

M. Henri Fiszbín. Vous en prenez l'engagement?

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Oui, je le prends.

M. Henri Fiszbín. Vous êtes alors en contradiction avec le Premier ministre.

Celui-ci vient, en effet, de réunir un conseil interministériel, préoccupé qu'il est par le retard pris dans la réalisation des objectifs du VI^e Plan, notamment dans la région parisienne!

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. C'est précisément pourquoi des décisions seront prises par le Gouvernement, que j'aurai le plaisir de vous annoncer. (Interruptions sur les bancs des communistes.)

M. le président. Mes chers collègues, il est inutile de discuter davantage, puisque vous avez engagé un pari. (Sourires.)

M. Marc Bécam. Ce n'est pas le premier qu'ils perdront!

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'Etat!

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Je répondrai maintenant à M. Gouhier en ce qui concerne les investissements et notamment à propos de la ligne nouvelle Paris—Sud-Est.

Vous le savez, le Gouvernement avait décidé depuis un certain temps de mettre ce projet à l'étude dans la mesure où l'on démontrerait que la ligne actuelle est saturée.

Nous pensons que cette ligne nouvelle pourrait être mise en œuvre à l'horizon 80. Un groupe de travail vient d'actualiser le rapport fait à ce sujet il y a un an et demi et qui montre que, compte tenu des chiffres recueillis, il s'agit d'une bonne opération dans tous les domaines.

M. Gouhier a parlé également des tarifs préférentiels. Il est un peu trop facile de dire qu'on accorde des tarifs particuliers à des usagers qui représentent les grandes sociétés. En effet, plus le volume des marchandises exportées, importées ou transférées est important, plus le prix du transport consenti par la S. N. C. F. est avantageux. C'est l'évidence même.

M. Gouhier a fait allusion, d'autre part, à certaines procédures judiciaires en cours. Je lui dirai simplement que le ministre n'a pas à intervenir dans ce domaine; qui pourrait le contester?

On a dit aussi que la qualité du service se dégradait. Il ne faut rien exagérer, car je pourrais soutenir, au contraire, que le confort offert dans certaines de nos rames s'améliore et que nous nous employons à l'augmenter encore. Affirmer systématiquement qu'on ne fait pas ce qu'il faut dans certains secteurs de la S. N. C. F. ou de la R. A. T. P. me paraît tout aussi excessif.

A M. Lazzarino, enfin, je répondrai qu'il appartient aux collectivités locales de décider si elles entendent profiter des possibilités que leur offre la loi votée par cette assemblée au mois de juin dernier. Je confirme que la ville de Marseille, peut, si elle le souhaite, combler par ce moyen l'essentiel du déficit d'exploitation de son réseau d'autobus et même dégager des ressources supplémentaires pour financer la construction de son métro, ou d'une grande partie de celui-ci. A cela, je le rappelle, s'ajoute la subvention de l'Etat. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports.

I. — Section commune.

ETAT B

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

« Titre III : 4.432.000 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 EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 21.150.000 francs ;
« Crédits de paiement : 11.325.000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 3 millions de francs ;
« Crédits de paiement : 2.040.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

M. Guy Ducoloné. Le groupe communiste votera contre les titres III, V et VI.

(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. Personne ne demande la parole?...

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (II. Transports terrestres).

II. — Transports terrestres.

ETAT B

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

« Titre III : 299.953 francs ;
« Titre IV : 145.543.000 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 EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 12.450.000 francs ;
« Crédits de paiement : 4.460.000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 475.800.000 francs ;
« Crédits de paiement : 80.273.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

M. Guy Ducoloné. Le groupe communiste vote contre. (Le titre III est adopté.)

M. le président. Sur le titre IV, la parole est à M. Seitlinger.

M. Jean Seiflinger. Monsieur le ministre, je suis évidemment favorable au contrat de programme et surtout à son respect par les deux parties. Mais si la liberté, ou du moins une certaine souplesse dans le domaine des tarifs n'est pas accordée, nous risquons de constater chaque année que de nouvelles lignes secondaires ne se révèlent plus rentables.

Je dirai quelques mots en particulier des suppressions intervenues au mois d'août dernier car j'y ai relevé des anomalies.

Par exemple, sur la ligne Bening—Sarreguemines, la liaison « express » a été maintenue alors que le trafic « voyageurs » a été supprimé. En l'espèce donc, la ligne est maintenue en service et les frais d'entretien demeurent les mêmes puisque ce n'est pas seulement le trafic marchandises qui est conservé.

Partisan du contrat de programme, je ne conteste pas la nécessité de fermer certaines lignes secondaires sans aucune rentabilité. Mais, dans le cas présent, une quinzaine de liaisons quotidiennes étaient assurées par « omnibus » : trois ou quatre trains étaient parfaitement rentables, notamment celui qui, matin et soir, transportait les travailleurs et les élèves, soit 372 voyageurs chaque jour. Pour y suppléer, sept cars ont été nécessaires, qui roulent surchargés.

Dès lors qu'une liaison « express » était maintenue sur cette ligne, il aurait été de bonne méthode de procéder à une ventilation et de ne supprimer que les « omnibus », effectivement déficitaires, pour maintenir ceux qui étaient rentables.

Sur cette ligne, le seuil de rentabilité se situe à environ 170 voyageurs. Il me paraît donc illogique d'avoir supprimé également les trains du matin et du soir, dont le coefficient de rentabilité était deux fois plus important.

Vous comprendrez qu'il est politiquement difficile et psychologiquement impossible d'expliquer à la fois au Français moyen, au technicien et à l'expert que sur une ligne où est maintenu le service « express » ou supprime le trafic « omnibus », y compris celui qui est assuré par des trains rentables.

M. le président. M. Papon, rapporteur général, et M. Cornet ont présenté un amendement n° 90 ainsi rédigé :

« I. — Diminuer le montant des crédits du titre IV de 2.855 millions de francs.

« II. — Majorer le montant des crédits du titre IV de 2.855 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. La commission des finances a adopté cet amendement qui tend à améliorer la présentation des versements d'égalisation des charges de la S.N.C.F. En effet, le chapitre 45-44 mélange des dépenses à caractère économique — égalisation des charges d'infrastructure — et des charges sociales — subvention à la caisse de retraite. Nous proposons, dans une souci de clarté, de distinguer ces dotations en deux chapitres budgétaires séparés.

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

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement estime que cet amendement ne relève pas de la compétence du Parlement. Celui-ci vote le budget par titres et il n'a pas à intervenir dans la répartition des crédits par chapitres.

Cela dit, je suis tout à fait prêt à mettre à l'étude le problème évoqué et à m'en entretenir ensuite avec M. le rapporteur ainsi qu'avec les membres de la commission des finances.

Je serais heureux que M. Cornet veuille bien retirer l'amendement, compte tenu de l'assurance que je viens de lui donner.

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

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous avoir donné cette assurance. Mais je ne suis pas tout à fait d'accord sur votre interprétation. Je crois que l'Assemblée a légitimement le droit de s'engager dans la voie indiquée par l'amendement. Mais je prends acte de votre promesse d'étudier cette question. Nous nous consulterons à ce sujet.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur le rapporteur ?

M. Pierre Cornet, rapporteur spécial. Il s'agit d'un amendement de la commission que je n'ai pas le droit de retirer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 90 repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix le titre IV.

M. René Lamps. Le groupe communiste vote contre les crédits de la section des transports terrestres.

M. André Bouloche. Le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche également.

(Le titre IV 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. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (I. — Section commune ; II. — Transports terrestres).

TRANSPORTS

III. — Aviation civile.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (III. — Aviation civile).

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, le budget de l'aviation civile pour 1974 est un budget de stagnation, car si les dépenses ordinaires sont incontestablement en augmentation, les dépenses en capital vont diminuer non seulement en valeur relative, mais aussi en valeur absolue.

Or cette diminution engage l'avenir de l'aéronautique française, puisqu'elle est plus marquée pour les autorisations de programme que pour les crédits de paiement.

Avant de rappeler les positions prises par la commission des finances sur un certain nombre de points, j'évoquerai, dans la première partie de cet exposé, les inquiétudes qui sont celles de la commission tout entière en ce qui concerne la construction aéronautique civile. La construction aéronautique civile — c'est d'elle seule qu'il peut s'agir puisque les programmes militaires sont naturellement traités ailleurs — traverse actuellement une passe difficile.

Sans doute existe-t-il quelques éléments favorables, mais ils sont peu nombreux et ne paraissent pas de nature à modifier un jugement d'ensemble qui demeure plutôt réservé.

La S. N. E. C. M. A. va poursuivre, en collaboration avec la société américaine General Electric, le développement d'un moteur de dix tonnes de poussée, puisque les autorités américaines ont donné définitivement, semble-t-il, leur accord à cette entreprise. Il y a là un espoir considérable, mais on ne taxera pas, je pense, votre rapporteur de pessimisme s'il précise qu'il faut conduire les études de marchés avec tout le soin désirable pour être certain, en fin de compte, que le produit fabriqué sera non seulement vendable mais encore rentable.

On dit, d'autre part, que l'avion Corvette, construit par l'Aérospatiale, pourra être vendu dans de bonnes conditions. Les déboires d'un précédent contrat de vente obligent cependant à faire preuve, sur ce point, d'une certaine circonspection.

Pour l'essentiel, le plan de charge de l'industrie aéronautique française dépend des trois programmes en cours : Concorde, Airbus et Mercure. Il importe donc que la commercialisation de ces appareils puisse être effectuée dans les meilleurs conditions possibles.

Actuellement, neuf commandes ont été enregistrées pour Concorde puisque aucune n'est encore prévue en dehors de celles qui ont été passées par les compagnies nationales britannique et française. Un accord préliminaire d'achat avec la Chine était valable jusqu'au 30 juin dernier. Quant à l'accord avec l'Iran, il expire le 31 octobre prochain. A ce jour, seize avions Concorde sont en construction.

Dans ces conditions, il importe de savoir quel rythme de fabrication va pouvoir être adopté au cours des prochains mois. On parle d'une cadence de 0,72 appareil par mois, ce qui permettrait de livrer vingt et un appareils à la fin de 1976. Mais il est clair qu'on ne stocke pas des produits qui valent 200 millions de francs l'unité. Un problème réel est donc posé.

Vous devez nous dire, monsieur le ministre — je vous le demande au nom de la commission des finances — quelle cadence de production vous retiendrez pour 1974 et, si possible, pour 1975. De votre réponse dépend une partie des activités de l'aérospatiale et une fraction des activités de la S.N.E.C.M.A.

Cette question préoccupe vivement la commission des finances. Le programme Concorde aura coûté à la fin de l'année 5,5 milliards de francs budgétaires, auxquels s'ajoutent 700 millions de francs de prêts du Trésor. A la fin de 1974, c'est une somme de l'ordre de sept milliards de nouveaux francs qui aura été dépensée. C'est dire l'intérêt qu'il convient d'attacher aux résultats d'une telle entreprise.

En ce qui concerne l'Airbus, treize commandes et vingt-cinq options ont été enregistrées. La situation paraît donc plus satisfaisante que pour Concorde ; en fait, elle n'est que relativement satisfaisante. Il faut en effet produire deux cents ou trois cents appareils pour que la série soit rentable. Or la tournée américaine que l'appareil a effectuée n'a pas encore donné, semble-t-il,

de résultats positifs alors que les concurrents de l'Airbus ont pour leur part enregistré un nombre de commandes déjà fort important.

Les gouvernements allemand et français ont consenti, semble-t-il, de nouveaux efforts en faveur de cet appareil. Nous souhaiterions en connaître l'ampleur ainsi que les résultats que l'on peut en attendre.

Pour le Mercure, chacun s'accorde désormais à dire que sa situation est mauvaise. Cet appareil, mis au point dans des conditions de grande célérité, est un bon avion mais il n'a pas de clients. Lorsqu'on compare les caractéristiques respectives du Mercure et Boeing 727, on n'est guère surpris de cette conclusion décevante.

Les deux moteurs du Mercure lui permettent d'emporter 135 passagers à 1.300 kilomètres de distance, les trois moteurs du Boeing, 152 à 2.800 kilomètres.

Voulez-vous que nous comparions les prix ? Le Mercure coûte 40 millions de francs et ses performances sont moins bonnes que celles du Boeing 727 qui vaut, lui, 35 millions de francs. Comment dès lors s'étonner du choix des compagnies ?

Le Mercure pose un grave problème à Air Inter, le seul client qui ait acquis dix exemplaires de cet appareil. D'une part, il s'en faut de beaucoup que les appareils commandés soient prêts à la date prévue, ce qui place la compagnie Air Inter dans une situation particulièrement difficile. De plus, la maintenance soulèverait de délicats problèmes au cas où Air Inter resterait la seule compagnie à avoir acheté cet appareil. Si le programme devait tourner court, il faudrait, monsieur le ministre, en tirer les conséquences pour que notre compagnie nationale n'en subisse pas trop rudement le contrecoup.

Le plan de charge de l'industrie aéronautique pourrait donc baisser légèrement en 1974 si les hypothèses faites sur la construction des trois grands appareils sont vérifiées. Mais au cas où elles ne le seraient pas, vous devez nous dire, monsieur le ministre, ce qu'il est actuellement raisonnable de prévoir pour l'aéronautique civile d'une part, et pour l'ensemble de l'industrie aérospatiale, d'autre part.

Il ne faut pas que les élus apprennent brutalement, au cours de l'année 1974, qu'une situation irréversible s'est créée contre laquelle personne ne pourrait plus rien. L'insiste très vivement auprès du Gouvernement pour que les diverses hypothèses soient prévues, pour que les mesures correspondantes soient prises, pour que le personnel soit tenu informé, bref, pour que l'action des pouvoirs publics précède l'événement au lieu de le subir ou de le suivre.

Dans cet esprit, je vous serais obligé, monsieur le ministre, de nous faire connaître très précisément les modalités de la procédure de crédit-bail qui a été retenue il y a trois mois pour améliorer la commercialisation des appareils français. Cette affaire est d'importance. Aussi devons-nous connaître l'effort qui est consenti par l'Etat ainsi que les résultats qu'il attend de cette intervention.

Dans la deuxième partie de mon exposé je passerai en revue les quelques points particuliers qui ont retenu l'attention de votre commission des finances et sur lesquels elle a pris position. J'évoquerai successivement le contrôle de la navigation aérienne, les compagnies régionales, l'aéroport de Paris et les aéroports de province.

Le contrôle de la navigation aérienne a posé, nous le savons tous, un certain nombre de problèmes. Des mouvements revendicatifs ont vu le jour, le malaise s'est développé et il ne paraît pas à l'heure actuelle complètement dissipé. Les difficultés de travail sur les grandes plates-formes, le profil de carrière des agents, le décompte de leur retraite sont autant de questions qui ne paraissent pas complètement réglées. Il faut dire que ce problème n'est pas propre à la France et que des difficultés de même ordre surgissent chez nos voisins. Il n'en reste pas moins que, placés dans une position stratégique, les contrôleurs peuvent interrompre l'activité de tout un secteur de notre économie.

Ainsi que vous l'avez dit à la commission, qui a tenu à nous entendre, vous avez, monsieur le ministre, évité les positions trop tranchées. Je crois que vous avez eu raison de faire preuve d'esprit de conciliation, mais il vous faut aller plus loin. Il n'est plus possible que les compagnies aériennes voient leur situation se détériorer sous l'effet de conflits dont elles ne portent pas directement la responsabilité.

La commission des finances m'a chargé d'insister fermement auprès de vous pour que ce problème soit résolu dans les meilleurs délais, quel que soit le type de solution retenu.

Les compagnies régionales — expression que je préfère de beaucoup aux compagnies de troisième niveau — se sont développées au cours de ces dernières années de façon très notable, mais quelquefois anarchique. Il n'est donc pas surprenant qu'un mouvement de concentration soit en cours. Le Gouvernement doit d'ailleurs l'encourager, car le développement du transport aérien régional ne peut, à terme, s'effectuer qu'à partir de bases solides.

Nous constatons avec plaisir que les liaisons transversales se sont développées, ainsi que celles qui relient les principales villes françaises aux villes étrangères avec lesquelles elles sont normalement en contact sur le plan économique, culturel ou touristique. Le développement des liaisons entre les régions de pays différents se poursuit grâce au concours de la compagnie Air Inter qui a su utiliser des formules souples pour créer de nouvelles lignes.

Il faut aussi que les concours que reçoivent les compagnies locales soient judicieusement calculés et qu'ils répondent à des nécessités économiques évidentes, et non pas seulement de faux prestige. Lorsque de telles conditions sont remplies, la commission des finances ne peut que souhaiter vivement l'amélioration des liaisons à partir des villes de province.

Au moment où s'achèvent les travaux de l'aéroport de Roissy, il faut se féliciter de l'œuvre entreprise. Mais il convient aussi de signaler les difficultés financières de l'aéroport de Paris qui est contraint d'emprunter plus que de raison. L'Etat actionnaire ne devrait-il pas apporter une contribution plus convenable au développement de cet établissement ?

Le public sera pour sa part sensible aux conditions dans lesquelles sera assurée la desserte du nouvel aéroport. Il est certes prévu une bretelle ferroviaire qui permettra de desservir l'aéroport à partir de la gare de l'Est ainsi que la construction accélérée de l'autoroute B3. Il ne faut pas cependant que l'ouverture de Roissy donne lieu à des difficultés d'accès qui seraient, à juste titre, très sévèrement jugées. Il serait difficile, alors, de soutenir l'irresponsabilité des pouvoirs publics. Aussi la commission des finances insiste-t-elle pour que cette desserte soit assurée au plus tôt et dans les meilleures conditions.

Si l'aide de l'Etat aux investissements de l'aéroport de Paris va croître légèrement au cours des prochaines années — le niveau de départ étant d'ailleurs assez faible — une évolution inverse semble s'amorcer en ce qui concerne les aéroports de province. L'effort de l'Etat n'est certes pas négligeable, mais la tendance est nette qui consiste à prendre l'habitude de demander davantage aux collectivités locales et aux chambres de commerce.

Il est juste de dire que l'Etat n'a pas à financer certains investissements qui pourraient se révéler excessifs eu égard aux prévisions de trafic, mais dans la mesure où les investissements sont indispensables au développement du transport aérien — et c'est le cas pour certains aéroports de province — les pouvoirs publics doivent accompagner dans toute la mesure du possible l'effort consenti par les contribuables locaux et les chambres de commerce.

La commission des finances m'a également donné mission d'insister auprès de vous, monsieur le ministre, sur ce point.

L'aéronautique française va connaître une période difficile. Le Gouvernement ne peut espérer régler tous les problèmes qui se poseront au cours des prochaines années si son action n'est pas relayée. A cet effet, l'ensemble des responsables et des personnels doivent être informés. On ne peut espérer résoudre les problèmes de l'aéronautique française par des décisions prises dans le secret des cabinets ministériels. Il faut que les dossiers soient ouverts à ceux qui, en ce domaine, ont une responsabilité.

Le Gouvernement se doit donc d'assurer et de faire circuler l'information partout, et en premier lieu au Parlement. Il me semble, monsieur le ministre, que le Gouvernement doit adopter un comportement plus ouvert, car vous aurez besoin de la collaboration de tous. Sous les conditions que je viens de dire, la nôtre vous est assurée, monsieur le ministre, puisque la commission des finances recommande à l'Assemblée nationale, ces observations étant faites, d'adopter les crédits du budget de l'aviation civile. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, la tâche du rapporteur pour avis n'est jamais facile. Elle est d'autant plus ingrate lorsqu'il s'agit d'intervenir après un rapport aussi excellent et aussi complet que celui de mon collègue M. Baudis.

Je me contenterai, pour ma part, de tracer à grands traits les caractéristiques d'un budget que j'ai l'honneur de rapporter à cette tribune depuis 1958.

Il me faut constater, tout d'abord, la faiblesse de ses moyens. En effet, sur plus de onze milliards de francs affectés au budget des transports, les crédits de l'aviation civile ne représentent que 2.326 millions de francs. C'est dire sa modicité en comparaison des sept milliards du budget des transports terrestres que nous avons voté il y a quelques instants.

Mais, à propos de l'aviation civile, ce qui est le plus intéressant n'est peut-être pas dans le budget. Cette année, j'ai cru bon de limiter mon rapport à deux problèmes essentiels : d'abord

l'étude du budget dans ses grandes masses ; ensuite, pour bien le mettre en évidence, la situation actuelle de l'industrie aéronautique française.

A cet égard, monsieur le ministre, une part importante de la détermination des objectifs, dans le budget même, ne vous appartient pas puisque toutes les fabrications aéronautiques, civiles ou militaires, dépendent du ministère des armées. Peut-être, un jour, comme cela s'est produit dans le passé, un ministère de l'air regroupera tous ces éléments, ce qui permettrait de mieux étudier nos constructions et de favoriser la vente de nos matériels.

La situation de l'industrie aéronautique française, très prévisible d'ailleurs, n'est pas alarmante, mais elle doit tout de même faire l'objet de toutes nos préoccupations. Or, nous sommes précisément à une période charnière de nos grands programmes qui, progressivement, ne sont plus pris en compte par le budget. Après ces années d'études, la réussite technique est certaine ; la fabrication commence, mais les ventes, dans une conjoncture très difficile, ne correspondent pas à ce que nous avions souhaité.

Notre industrie aéronautique fabrique des matériels de grande qualité et met sur le marché des produits réussis. C'est le cas pour Concorde, Airbus et Mercure. Or le marché du transport aérien est, depuis un certain nombre d'années, en croissance constante, et toutes les prévisions montrent qu'il en sera encore ainsi dans les prochaines années. Pourquoi, dans ces conditions, des appareils de cette qualité, dont la demande sera certainement très forte dans l'avenir, ne trouvent-ils pas plus facilement place sur le marché ? Nous possédons des techniciens de pointe, tout au moins de très grande qualité, et de bons industriels. Mais sommes-nous de bons vendeurs, monsieur le ministre ?

Je reviens brièvement à la qualité des matériels réalisés par l'industrie aéronautique française.

Tout récemment, Concorde a réussi un exploit particulièrement brillant : son vol Washington-Paris a duré trois heures trente-trois minutes, alors que Lindbergh a effectué cette traversée ouest-est en trente-trois heures trente minutes, soit dix fois plus de temps. On mesure le chemin parcouru, mais encore mieux le progrès dans la qualité de cet appareil dont certains de nos collègues prétendaient à cette tribune qu'il ne volerait même pas !

Les quatre Concorde actuellement en service ont effectué près de mille vols totalisant déjà près de deux mille heures dont six cents environ en vitesse supersonique. Voilà ce qu'il faut dire et répéter sur la valeur de ce matériel, tout au moins sur cette grande réussite de l'industrie aéronautique française.

M. Marc Bécam. Très bien !

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Mais ce qui nous préoccupe surtout, c'est l'avenir.

Nous entrons dans une période intermédiaire où notre industrie aéronautique connaît quelques difficultés, alors même qu'elle devrait disposer de tout son potentiel. Nous devons au moins conserver intact ce potentiel. C'est la raison pour laquelle le rapport insiste sur la préservation de cet outil de production que constitue l'industrie aéronautique française, notamment de sa main-d'œuvre hautement qualifiée, qu'il s'agisse des ouvriers, des techniciens ou des ingénieurs.

Or ce secteur ne saurait, même provisoirement, faire l'objet d'une quelconque conversion. Pour l'avenir, il convient donc d'éviter de retomber dans la grave erreur que nous avons commise avec Caravelle, en ne prévoyant pas suffisamment tôt la super-Caravelle qui nous aurait permis de nous placer sur un marché mondial très vaste et très important.

De même que l'ont fait les grandes firmes Boeing ou Lockheed, nous devons prévoir des familles d'avions, c'est-à-dire, partant d'un type d'appareil, le faire évoluer progressivement de telle sorte que les études et les premières chaînes soient déjà largement amorties.

A cet effet, nous vous demandons, monsieur le ministre, de lancer dès à présent des études sur le super-Concorde, le super-Airbus et même le super-Mercure. Les programmes, qui ont coûté très cher, ne pourront être amortis que si, au lieu de nous contenter simplement d'appareils qui paraissent actuellement brillants mais qui sont déjà presque dépassés, nous prévoyons très longtemps à l'avance, pour une fois, le sort de nos matériels aéronautiques.

C'est sous le bénéfice de ces remarques, qui sont développées dans mon rapport écrit, que la commission de la production et des échanges s'est montrée, monsieur le ministre, favorable à l'adoption de votre budget. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et de l'union centriste.)

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

M. le ministre des transports. Mesdames, messieurs, les rapports et les exposés des rapporteurs constituent une analyse très pertinente du projet de budget consacré à l'aviation civile. Je tiens donc à complimenter et M. Baudis et M. Labbé de leur pré-

sentation synthétique des problèmes qui nous préoccupent, M. Baudis, en particulier m'a adjuré d'avoir un comportement très ouvert dans ce domaine. Il peut être assuré qu'il en sera ainsi, et je crois avoir répondu franchement à la commission lorsqu'elle m'a fait l'honneur de m'interroger.

Je ne reprendrai pas en détail les chiffres de ce budget. Je dégagerai seulement quelques éléments essentiels : les avions ; les bases, c'est-à-dire les aérodromes ; la régularité et la sécurité des vols, grâce essentiellement aux hommes. J'aborderai donc successivement l'avenir de la construction aéronautique, l'état des projets d'aménagement du territoire en aérodromes, les problèmes de la circulation aérienne.

Le projet de budget pour 1974 relatif à la construction aéronautique civile souligne notre volonté de poursuivre les programmes déjà engagés, de lancer des programmes nouveaux spécialement choisis pour leur intérêt technique et économique et de préparer l'avenir par des recherches et des études de base.

Les trois grands programmes civils : Concorde, Airbus et Mercure continuent de bénéficier d'une aide importante de l'Etat. Si les inscriptions budgétaires consacrées au développement de ces opérations semblent traduire une diminution des efforts annuels consentis notamment depuis 1970, puisque les crédits passent de 1.299 millions à 1.081 millions de francs, c'est que nous avons atteint un stade où la commercialisation des avions commence à prendre le pas sur les études. Mais ce serait une erreur d'interpréter cette situation comme un relâchement de l'intérêt de l'Etat vis-à-vis de l'industrie aéronautique. Les diverses prises de position intervenues depuis quelques mois à cet égard et les déclarations que j'ai faites dans une autre enceinte au mois de septembre devant un certain nombre de parlementaires français prouvent tout l'intérêt que nous attachons à la construction aéronautique civile.

Concorde aborde donc la phase finale de son développement. L'avion doit satisfaire à de multiples essais avant que lui soit accordée l'autorisation d'être exploité sur les lignes commerciales. Cette phase sera traitée avec le maximum de célérité tout au long de 1974 afin de réunir toutes les conditions requises pour l'exploitation commerciale en 1975.

J'ai déjà dit de Concorde — mais je le répète — que c'est un succès technique. M. Labbé l'a d'ailleurs souligné magistralement. Malgré certains dénigrements, nous avons réalisé ce que nous voulions, c'est-à-dire un avion commercial supersonique qui puisse traverser l'Atlantique. Mais, à côté de ce succès technique, le problème commercial se résume en trois mots : un pari, un espoir et un signe.

Le pari, c'est que nous pouvons considérer que lorsque Concorde volera, à partir de 1975, sur les lignes d'Air France et des British Airways qui l'ont acquis, la concurrence — j'en suis convaincu — sera trop forte pour les autres compagnies, qui seront alors obligées de l'acheter, car il est plus tentant de traverser l'Atlantique en trois heures trente qu'en huit heures.

L'espoir — ce n'est pas une idée en l'air — est raisonné, puisqu'un sondage d'opinion effectué il y a quelque temps aux Etats-Unis auprès d'hommes d'affaires a montré qu'ils étaient tout à fait disposés à payer un supplément de prix pour voyager en supersonique, même si le prix est un peu plus élevé que celui d'une place de première en avion subsonique. Nous avons donc une clientèle potentielle de passagers, même si nous n'avons pas encore celle des compagnies, à l'exception d'Air France et des British Airways.

Le signe, c'est l'invitation qui a été faite par les autorités texanes à Concorde de se poser aux Etats-Unis, le succès qu'a constamment obtenu notre avion supersonique, l'escale de Washington où, après des réserves, tout s'est très bien passé et le fait que les autorités de Chicago et d'Atlanta nous ont demandé d'aller leur présenter Concorde, ce que le manque de temps n'a pas permis.

Je crois donc que l'ère des voyages supersoniques va s'ouvrir grâce à Concorde, grâce à Air France et aux British Airways.

Il est vrai, messieurs les rapporteurs, en ce qui concerne la commercialisation, que nous avons vendu sept avions aux British Airways et quatre à Air France et que, pour le reste, nous avons seulement des options. Mais il ne faut pas attacher d'importance aux dates d'expiration de ces options, puisque nous avons délaissé cette formule depuis le début de l'année. En fait, nous avons toujours actuellement trois options de la République populaire de Chine et deux de l'Iran, options qui ne semblent pas actuellement devoir être annulées demain, en tout cas au moins les dernières.

Monsieur Baudis, à la fois comme rapporteur et — c'est tout à fait normal — comme député-maire de Toulouse, vous avez posé le problème difficile du rythme de production de Concorde que nous allons adopter, problème difficile parce que nous ne pouvons pas en fabriquer trop à l'avance et les laisser en attente, ni en fabriquer trop peu, ce qui ne permettrait pas de tenir le pari dont j'ai parlé le jour où d'autres compagnies vendront l'acheter.

Le Gouvernement, vous le savez, a apporté des changements dans l'organisation de l'Aérospatiale et il a, par ailleurs, demandé à un ingénieur général de procéder à une enquête très complète sur la situation actuelle de Concorde.

Les modifications au sein de l'Aérospatiale ne seront sans doute pas achevées avant quelques semaines, et nous n'aurons certainement pas avant la fin du mois de novembre le rapport que nous avons demandé. Je ne peux donc pas vous donner dès aujourd'hui une réponse sur le rythme de fabrication, puisque nous ne posséderons tous les éléments de la décision qu'à la fin de l'année.

Le Gouvernement devra alors arrêter sa position dont il aura ensuite à débattre avec nos partenaires britanniques, puisque nos deux pays participent chacun pour moitié dans cette affaire.

Je ne suis pas sûr que nous soyons obligés de nous laisser enfermer dans le choix terrible d'une cadence de production de 0,36 ou 0,72 unité par mois. D'autres approches existent, mais je n'en dirai pas plus pour le moment. Le problème est de savoir combien d'avions du premier type devront être construits, et d'adapter notre rythme à cette évolution.

Il est évident que les répercussions sur l'emploi, notamment dans l'Aérospatiale, pèseront d'un grand poids dans la décision du Gouvernement ; mais je n'ai aucune raison, en toute honnêteté, en toute sincérité, de faire à cette tribune des prédictions pessimistes.

Au sujet de la commercialisation de Concorde, M. Labbé s'est demandé si les Français étaient de bons vendeurs. On peut se le demander pour d'autres domaines ; mais j'espère que nous nous révélerons bons vendeurs d'avions. Nul n'ignore les difficultés actuelles du marché, qui tiennent au suréquipement des compagnies mondiales, lequel ira en s'atténuant, qui tiennent aussi aux désordres monétaires. Les prix respectifs que vous avez cités, monsieur Baudis, du Boeing 727 et du Mercure, s'ils sont malheureusement exacts, sont des prix conjoncturels, qui ne peuvent pas être imputés, par exemple, à un manque de productivité de l'industrie française.

En ce qui concerne les formules de crédit-bail, auxquelles nous sommes très attachés et dont vous connaissez le principe, les études se poursuivent actuellement dans les services du ministère de l'économie et des finances, en liaison avec ceux de mon ministère. Conformément à l'engagement que j'ai pris au début de mon exposé, je communiquerai immédiatement à M. le rapporteur de la commission des finances et à M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges les informations que j'obtiendrai sur ce sujet. C'est très important, c'est même capital.

Les développements des programmes Airbus et Mercure touchent en principe à leur fin.

L'inscription de crédits relativement importants — 255 millions de francs — consacrés à Airbus est due à la nécessité d'adapter l'avion aux diverses exigences du marché en construisant des versions dérivées destinées aux compagnies Air France, Lufthansa et Iberia. Nous rejoignons d'ailleurs sur ce point les préoccupations de M. Labbé. Comme les constructeurs américains — puisque les avions sont pratiquement fabriqués à l'unité, dans une série aussi importante que possible — nous devons d'ores et déjà, tout au moins pour l'Airbus, prévoir les versions dérivées.

Mercure, quant à lui, est un avion aux performances brillantes, ce qui n'étonnera pas ceux qui connaissent la qualité du constructeur. L'exploitation de cet avion doit débiter l'année prochaine, ce qui n'est pas sans poser des problèmes difficiles à Air Inter, en raison du retard dans les livraisons. Cette situation n'est d'ailleurs pas exceptionnelle dans un tel domaine ; malheureusement, la livraison de tous les avions dans le monde a probablement connu de tels retards, sauf peut-être Airbus.

L'inscription au budget de cinq millions de francs pour l'engagement des études préliminaires d'un Mercure équipé de nouveaux réacteurs, que nous pourrions appeler « super-Mercure », répond aux préoccupations de M. Labbé et montre que nous avons la volonté d'aller au-delà des versions dérivées et de prévoir, non plus un concurrent du Boeing 727 ou du D. C. 9, mais le successeur du Mercure, qui pourrait être l'avion moyen courrier français, et même l'avion moyen courrier européen car tout se traite maintenant à ce niveau.

Notre quatrième programme est celui du moteur de dix tonnes, les Etats-Unis ayant finalement donné leur accord au développement en commun et en coopération de ce moteur.

Sa construction suppose de notre part un effort de technique et de gestion industrielle considérable. C'est très important puisque l'industrie des moteurs, en France, n'est pas au niveau où nous souhaiterions qu'elle fût. C'est pourquoi nous demandons l'inscription d'un crédit de 80 millions de francs au budget pour 1974.

Notre industrie des hélicoptères nous place dans une position importante. Dans ce domaine, nous vous proposons de soutenir la fabrication de l'hélicoptère biturbine SA 365 qui est particulièrement bien adapté aux missions effectuées par de multiples exploitants civils.

Enfin, tous nos efforts seraient vains à plus long terme si nous ne préparions pas dès maintenant l'avenir par des études plus générales portant sur l'amélioration de nos connaissances dans des domaines techniques intéressants tous les compartiments de la construction aéronautique civile. A cet effet, nous vous demandons un crédit de 25 millions de francs directement inscrit au budget de l'aviation civile.

Telles sont les brèves observations que je tenais à présenter sur la construction aéronautique. Mais, après la discussion générale, je répondrai à tous les orateurs qui interviendront sur ce sujet.

L'équipement du territoire en aéroports est pour moi une préoccupation constante car, une fois l'aéroport construit, rien n'est réglé. Il faut pratiquement prévoir son doublement dans les cinq ou sept ans qui suivent, compte tenu du développement du trafic aérien.

Notre premier objectif consiste donc à adapter l'infrastructure aéroportuaire à la croissance de ce trafic.

Le transport aérien est aussi un outil de l'aménagement du territoire. Notre second objectif consiste donc à faire participer les aéroports aux efforts nationaux de promotion des métropoles d'équilibre et de développement des villes moyennes, notamment de celles qui sont enclavées par les transports routiers et ferroviaires.

M. Marc Bécam. Très bien !

M. le ministre des transports. Les crédits d'équipement de l'aéroport Charles-de-Gaulle, sis à Roissy-en-France, ne relèvent pas directement de mon budget. Ces installations sont financées directement par l'Aéroport de Paris, à l'exception d'une dotation en capital de l'ordre de 120 millions qui figure au budget des charges communes. Il s'agit toutefois d'un investissement qui intéresse au premier chef le ministre des transports.

Cet aéroport sera ouvert le 13 mars 1974 comme nous l'avions prévu. Ce point est déjà remarquable. En outre, lorsqu'on sait que la construction est commencée depuis sept ou huit ans et que la dérive des prix ne dépassera guère 2 p. 100, ce point méritait d'être signalé si on le compare à toutes les échelles de prix qu'on peut imaginer.

On a évoqué la situation financière de l'Aéroport de Paris. Il est vrai que les avances considérables qu'il a dû consentir pour un investissement qui ne sera rentable que plusieurs années après le début des travaux posent un problème financier à ses dirigeants. Vous avez eu raison, monsieur le rapporteur, de mettre l'accent sur ce point.

Je suis également d'accord avec vous pour considérer que la desserte est capitale. C'est pourquoi, depuis le début de l'année, nous avons d'abord obtenu une accélération des travaux de l'autoroute B 3, dont une chaussée sera en état le 13 mars 1974, d'après les renseignements qui m'ont été donnés par le ministère de l'équipement, puisque les routes ne sont pas de ma compétence.

D'autre part, nous avons décidé de commencer immédiatement la construction de la voie ferrée Aulnay-Roissy, qui sera opérationnelle en 1976, c'est-à-dire au moment où le trafic de l'aéroport aura pris de l'importance. Car le transfert des activités d'Orly et du Bourget sur Roissy s'opérera, c'est évident, progressivement.

En province, les efforts portent principalement sur trois aéroports.

A Lyon, nous mettons la dernière main à la construction du nouvel aéroport de Satolas.

A Nice, où l'aéroport, étroitement enserré entre la ville et la mer, était menacé d'étouffement à moyen terme, nous entreprendrons l'année prochaine une vaste opération d'extension sur la mer, ce qui est la meilleure solution à tous égards, sauf peut-être du point de vue financier. Ce sera une réalisation importante du VII^e Plan en province.

A Marseille sera poursuivi l'aménagement progressif de la plateforme.

Des aménagements nullement négligeables sont prévus à Bordeaux, Nantes, Strasbourg et Toulouse.

Sur les aérodromes d'intérêt régional, dont l'équipement a subi un retard certain depuis le début du VI^e Plan, ce budget amorce un effort de redressement qu'il conviendra d'accélérer les années suivantes. Cet effort portera à la fois sur les aéroports commerciaux et sur les aérodromes de voyage.

Ainsi, l'aviation de « troisième niveau », qui a commencé à se développer, bénéficiera d'une expansion accrue. C'est dire que nous sommes tout à fait d'accord pour le développement des aérodromes régionaux, qui facilitera les liaisons entre les villes de province. A cet égard, les efforts de l'Etat seront heureusement assortis de ceux des collectivités locales et des gestionnaires, notamment les chambres de commerce et d'industrie.

Mon département a aussi la responsabilité des aérodromes d'outre-mer. Aux Antilles-Guyane, nous terminerons l'équipement de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre pour la réception de gros porteurs Boeing 747.

Ces avions devant desservir l'océan Indien à partir de 1975, nous compléterons l'effort que nous avons déjà engagé à Djibouti et à la Réunion, dont le terrain apparaît comme une sorte de plate-forme aérienne pour l'océan Indien.

Quant au nouvel aéroport de Moroni, il sera mis en service en 1974.

J'aborderai maintenant les problèmes de la navigation aérienne, c'est-à-dire l'ensemble des moyens nécessaires à la sécurité et à l'écoulement régulier du trafic aérien.

Ce budget a été préparé principalement en vue d'agrandir la capacité du système de contrôle de la circulation aérienne et de diminuer les charges de travail imposées aux personnels, sans abaisser pour autant, bien sûr, le niveau de sécurité.

La situation géographique de notre pays lui impose des obligations particulièrement lourdes dans le domaine de la circulation aérienne : en effet, 50 p. 100 environ de la charge du contrôle aérien français est constituée de survols n'intéressant pas nos aéroports ; d'autre part, les croisements des flux de trafic au-dessus de la France lui font ressentir, avant les autres pays européens et plus qu'eux, les problèmes posés par l'accroissement des demandes de contrôle.

Aussi, avons-nous résolu de choisir de donner la priorité — par rapport au béton, si je puis dire — aux mesures destinées à assurer un meilleur écoulement du trafic aérien.

Il est évidemment un problème que je ne saurais passer sous silence.

Nous avons éprouvé des difficultés dans le domaine du contrôle aérien au cours de l'année 1973. Les personnels ont été sensibilisés à certains problèmes de charges de travail et de rémunération, et un petit nombre d'entre eux ont cru devoir manifester en cessant le travail, ce qui a entraîné une grave perturbation des activités du transport aérien.

Ce différend entre ces personnels et le Gouvernement a conduit celui-ci à prendre des sanctions en raison des violations de la loi portant statut de ces personnels, lequel, on le sait, exclut le recours à l'arme de la grève.

A mon arrivée au ministère, j'ai trouvé cette situation et j'ai pensé qu'il fallait essayer de la détendre. Nous avons renoué le dialogue avec ceux qu'on appelle les aiguilleurs du ciel. J'ai reçu le syndicat qui avait lancé la grève, y compris certains de ses membres qui n'appartenaient plus à la fonction publique. J'ai également, ainsi que mes collaborateurs, reçu à diverses reprises les autres syndicats.

Le dialogue a donc été renoué et nous devons d'ailleurs — c'est un engagement que nous avons pris — constituer un organisme de concertation, ce qui me paraît normal pour des personnels dont les droits sont limités dans certains domaines.

Nous avons préparé un arrêté qui n'a pas reçu d'emblée l'accord des organisations syndicales, ce qui était assez prévisible. Nous avons donc commencé par discuter sur la création de l'organe de concertation que nous devons mettre en place et auquel je tiens particulièrement.

Il fallait, en plus, prendre des mesures positives. Elles sont intervenues après discussion avec les syndicats. C'est ainsi que nous avons décidé de relever les primes dans des proportions convenables, avec effet au 1^{er} janvier dernier. Nous augmentons les effectifs pour l'année prochaine, et même à partir de cette année.

Enfin, nous voulons donner à nos contrôleurs des moyens de travail supplémentaires. Je veux dire par là qu'à l'intérieur de mon budget, entre les besoins des bases aériennes et ceux de la navigation aérienne, j'ai toujours choisi l'effort supplémentaire pour la navigation.

Je crois que ces diverses mesures — atténuation de nombreuses sanctions, majoration des primes, augmentation des effectifs, création d'un organe de concertation — sont de nature à apaiser les séquelles du conflit que nous avons connu, d'autant que, durant tout l'été, les contrôleurs français de la navigation aérienne ont travaillé magnifiquement, malgré la tâche écrasante qu'ils avaient à accomplir.

La création dans ce budget de 244 emplois nouveaux, dont 240 d'officier contrôleur — sur un effectif de base de 1.500 — réduira le retard pris sur les effectifs. L'accélération de la formation permettra de combler plus rapidement le déficit en personnel qualifié. En outre, les couvertures radar et les aides à la navigation seront complétées, ainsi que les liaisons entre les avions et les centres de contrôle.

Voilà, mesdames, messieurs, la présentation du budget de l'aviation civile. Je pense avoir répondu, chemin faisant, aux principales observations — elles étaient toutes importantes — des rapporteurs.

Je ne prétends pas que tous les problèmes soient résolus dans le domaine de l'aviation civile, car ce secteur de pointe est aussi un secteur fragile. Toute l'activité des compagnies aériennes comme de la construction aéronautique est très sensible aux variations de la conjoncture économique internationale et de la monnaie.

De son côté, tout le système de contrôle de la circulation aérienne peut se trouver paralysé par des aléas techniques ou des mouvements sociaux.

Mais le budget permet, me semble-t-il, de faire face à ces difficultés, et c'est dans ces perspectives que, remerciant de nouveau les rapporteurs qui ont conclu à son adoption, je demanderai à l'Assemblée de bien vouloir le voter. (Applaudissements.)

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1974 n° 646. (Rapport n° 681 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Transports :

III. — Aviation civile (suite) :

(Annexe n° 32. — M. Baudis, rapporteur spécial ; avis n° 686, tome XXI, de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges.)

IV. — Marine marchande :

(Annexe n° 33. — M. Gabriel, rapporteur spécial ; avis n° 686, tome XXII, de M. Porelli, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quarante-cinq.)

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

MARCEL CHOUVET.

(Le compte rendu intégral des 2^e et 3^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)