

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
7^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984
(47^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

1^{re} Séance du Mercredi 2 Novembre 1983.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. — **Hommage national aux soldats français tombés au Liban** (p. 4707).
2. — **Loi de finances pour 1984 (deuxième partie)**. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4707).

Transports.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la section commune.

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

3. — **Ordre du jour** (p. 4708).

PRÉSIDENTICE DE M. PHILIPPE SÉGUIN,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

HOMMAGE NATIONAL AUX SOLDATS FRANÇAIS TOMBÉS AU LIBAN

M. le président. J'informe nos collègues qu'en raison de l'hommage national qui sera rendu à onze heures, en l'hôtel des Invalides, aux soldats français tombés au Liban, la séance doit être levée avant dix heures trente.

★ (1 f.)

M. le président, MM. les vice-présidents, les présidents des groupes et le président de la commission de la défense nationale et des forces armées représenteront l'Assemblée nationale à cette cérémonie.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1984 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1984 (n° 1726, 1735).

TRANSPORTS

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports.

La parole est à M. François d'Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la section commune.

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Monsieur le ministre des transports, cette année encore, je rapporte la modeste section commune du ministère des transports, section qui ne représente que 3 p. 100 des crédits du ministère et se subdivise en trois parties : les dépenses de personnel et de fonctionnement de l'administration centrale, pour un peu plus de 600 millions de francs, les dépenses de recherche scientifique et technique du ministère des transports, pour 247 millions de francs et, enfin, les subventions pour la desserte de la Corse.

Globalement, les crédits de la section commune progressent de 11,13 p. 100, ce qui n'est pas très significatif puisque ces crédits augmentent plus que ceux de l'ensemble du ministère.

Les dépenses d'administration générale atteindront 631 millions de francs, soit une augmentation de 14,76 p. 100, légèrement supérieure à celle de l'ensemble des crédits du ministère.

Il y a deux ans, nous avions indiqué que la création de services nouveaux ne nous paraissait pas nécessaire dans un climat d'austérité budgétaire. Il semble que, cette année, notre appel ait été entendu par le ministère, puisque, par exemple, les crédits du service des affaires économiques, financières et administratives, et ceux du département des statistiques ont été maintenus dans des limites tout à fait raisonnables.

Pour le deuxième grand chapitre qui concerne les transports en Corse, l'augmentation est de 2,92 p. 100. La régionalisation modifie évidemment le cadre administratif et va se traduire, notamment, par la création d'un office des transports de la région Corse. Néanmoins, en 1984, le régime actuel va subsister. Les transporteurs maritimes recevront 557 millions de francs et les transporteurs aériens 80 millions de francs.

A ce propos, je voudrais faire observer que cette subvention à la desserte maritime et aérienne de la Corse, qui devrait normalement favoriser les exportations, si je puis dire, de la Corse vers le continent, a aussi l'effet pervers de favoriser les importations. Il serait sans doute intéressant d'établir la balance commerciale de la Corse, encore que ce soit peut-être un exercice dangereux politiquement. Quoi qu'il en soit, il serait souhaitable, à l'occasion du projet de budget pour 1985, de revoir le mode de calcul de cette subvention pour traiter différemment le trafic du continent vers la Corse et le trafic de la Corse vers le continent. En effet, économiquement, ce n'est, à l'évidence, pas du tout la même chose.

J'en viens aux dépenses de recherche.

Il y a eu une petite complication dans le budget en raison de certains transferts opérés vers la section de l'aviation civile, mais je ne m'attarderai pas sur ce sujet.

Je voudrais simplement revenir sur un point que j'avais déjà abordé l'année dernière, à savoir le statut de l'institut de recherche des transports et celui de l'organisme national de la sécurité routière, qui sont des associations régies par la loi de 1901. Or chacun sait que ces organismes, qui accomplissent un bon travail, vivent pratiquement des subventions du ministère, leurs ressources propres étant extrêmement faibles.

Nous avions déjà évoqué ce sujet l'année dernière, monsieur le ministre. A notre observation, vos services avaient répondu, dans la meilleure veine de la littérature administrative, qu'un effort de programmation à moyen terme des actions d'étude et de recherche était en cours et devait conduire à une meilleure cohérence d'ensemble des relations contractuelles entre les services du ministère et l'Onser. Cette réponse classique ne résout évidemment en rien le problème du statut. Il convient donc de le poser à nouveau.

La commission des finances demande donc que les statuts de l'Onser et de l'institut de recherche des transports soient mis en conformité avec leurs véritables missions qui sont pratiquement celles d'une administration centrale et qui, de ce fait, font apparaître ces organismes comme des démembrements peu justifiés de votre ministère.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je souhaitais présenter en tant que rapporteur spécial de la commission des finances pour la section commune du budget des transports.

Puisqu'il me reste quelques instants, je voudrais, non plus à titre de rapporteur mais en tant que député de l'opposition, poser deux questions qui me paraissent d'actualité et qui concernent la S.N.C.F.

Vous avez déclaré, monsieur le ministre, en évoquant la situation financière de la S.N.C.F. : « La S.N.C.F., ce n'est pas la catastrophe. » Je rappellerai quand même que ses charges financières représentent 8 milliards de francs, soit 12 p. 100 des dépenses d'exploitation, et que son déficit atteint 8 milliards de francs. M. Chadeau, avec beaucoup de courage et, je l'espère, beaucoup de lucidité, s'est d'ailleurs engagé à réduire ce déficit de 25 p. 100. J'ajoute que la subvention à la S.N.C.F. en 1984 dépassera 36 milliards de francs, soit une augmentation de plus de 17 p. 100.

Ma première question concerne l'endettement de la S.N.C.F. Nous avons appris récemment que, une fois de plus, elle avait fait appel aux marchés financiers internationaux pour emprunter 75 millions de livres sterling. Je souhaite donc, monsieur le ministre — et ma question n'est pas insidieuse — connaître le montant de l'endettement en devises de la S.N.C.F.

Ma deuxième question relève du domaine social.

La presse s'est fait l'écho, il y a quelques semaines, du problème de la mise en place du comité d'entreprise de la S.N.C.F.

Déjà, certains avaient pu s'étonner de la place accordée au sein du conseil d'administration de la S.N.C.F. à des personnes, au demeurant tout à fait qualifiées, mais qui ont aussi cette particularité de posséder une carte du parti communiste. Il semblerait qu'elles occupent au sein de ce conseil une place plus importante que dans le pays. Je pense, par exemple, au maire de Saint-Pierre-des-Corps. Je sais que Saint-Pierre-des-Corps est une grande gare, mais s'il fallait que tous les maires de villes qui possèdent une grande gare entrent au conseil d'administration de la S.N.C.F., il faudrait beaucoup de place !

Mais ce qui me préoccupe surtout, c'est la mise en place du comité d'entreprise, des comités de groupe, des comités d'établissement. Quel est le niveau de décentralisation qui a été choisi ? A-t-on choisi les régions de la S.N.C.F. ou les établissements, c'est-à-dire, essentiellement, les gares ? Cela n'a évidemment pas la même signification en ce qui concerne l'organisation ni les mêmes conséquences pour la place que pourrait éventuellement occuper la C.G.T.

Par ailleurs, monsieur le ministre, quelle pourrait être, d'après vos prévisions, la répartition des sièges entre les différents syndicats au sein du comité d'entreprise, et notamment quelle pourrait être la place de la C.G.T. ?

M. Louis Odru. Voilà des questions un peu policières !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Elles traduisent la curiosité normale d'un député de l'opposition !

M. Louis Odru. Bien entendu !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. Je pense d'ailleurs, monsieur le ministre, que vous me pardonneriez ce petit écart...

M. Louis Odru. D'inspiration policière !

M. François d'Aubert, rapporteur spécial. ... puisque, après avoir rapporté la position de la commission sur ce petit budget, je vous ai simplement posé quelques questions qui me paraissent légitimes.

M. Louis Odru. La chasse aux sorcières, cela vous connaît !

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

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

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1984 n° 1726 (rapport n° 1735 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) :

Transports et articles 66 et 112 (suite) :

Section commune :

Annexe n° 39. — François d'Aubert, rapporteur spécial.

Transports intérieurs :

Annexe n° 40. — M. Alain Chénard, rapporteur spécial ; avis n° 1740, tome XV, de M. Jean Bernard, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aviation civile et météorologie :

Annexe n° 41. — M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial ; avis n° 1740, tome XVI, de M. Claude Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges.

Mer :

Annexe n° 42. — M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 1737, tome X, de M. Alain Madelin, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 1740, tome XVII, de M. André Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges.

Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

La séance est levée.

(La séance est levée à dix heures quinze.)

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