CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

(45e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

3e Séance du Mardi 30 Octobre 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND DOUYÈRE

1. — **Fixation de l'ordre du jour** (p. 5427).

2. — **Loi de finances pour 1985 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5428).

Urbanisme, logement et transports (*suite*).

II. — TRANSPORTS ET BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (*suite*).

M. Chénard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports intérieurs.

M. Jean Bernard, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports intérieurs.

M. Tranchant, suppléant M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile et la météorologie et pour le budget annexe de la navigation aérienne.

M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'aviation civile et la météorologie.

MM. Christian Goux, président de la commission des finances ; Labbé, rapporteur pour avis.

M. Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

MM. Auroux, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports ; Tranchant, rapporteur spécial suppléant.

MM. Duroméa,
Fèvre, Chénard, rapporteur spécial ;
Gaillard,
Nungesser,
Jacques Brunhes,
Raymond, le secrétaire d'Etat,
Mellick,
Michel Bérégovoy.

M. le ministre.

M. le secrétaire d'Etat.

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

3. — **Dépôt d'un rapport sur l'application de l'article 3 de la loi n° 79-1113 du 22 décembre 1979 relative à Mayotte** (p. 5446).

4. — **Ordre du jour** (p. 5447).

PRESIDENCE DE M. RAYMOND DOUYERE, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mardi 13 novembre 1984 inclus.

Ce soir et mercredi 31 octobre :

A neuf heures trente et quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1985 :

Transports ; navigation aérienne (*suite*) ;

Mer.

Lundi 5 novembre :

A dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente :

Recherche et technologie ;

Intérieur et décentralisation.

Mardi 6 novembre :

A neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :

Agriculture ; B. A. P. S. A.

Mercredi 7 novembre :

A neuf heures trente, quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente :

Techniques de la communication ;

Agriculture ; B. A. P. S. A. (*suite*) ;

Imprimerie nationale ; monnaies et médailles ; comptes spéciaux du Trésor ; taxes parafiscales.

Jeudi 8 novembre :

A neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Relations extérieures ; affaires européennes ; coopération et développement ;

Economie, finances et budget ; consommation.

Vendredi 9 novembre :

A neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Economie, finances et budget ; consommation (suite) ;

Défense ; service des essences.

Lundi 12 novembre :

A dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente :

Education nationale.

Mardi 13 novembre :

A neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :

Affaires sociales et solidarité nationale ; rapatriés.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1985 (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 1985 (nos 2347, 2365).

URBANISME, LOGEMENT ET TRANSPORTS (*suite.*)

II. — TRANSPORTS ET BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (*Suite.*)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports concernant les transports et du budget annexe de la navigation aérienne.

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

M. Alain Chénard, *rapporteur spécial.* Monsieur le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports, mesdames, messieurs, mieux maîtriser la dépense publique pour poursuivre l'effort en faveur des priorités retenues, à savoir la modernisation, l'amélioration de la vie quotidienne et du service rendu aux usagers, l'accroissement de l'efficacité des entreprises publiques, l'amélioration de la sécurité, voilà des objectifs ambitieux qui auraient été facilement atteints en période euphorique, mais qui sont plus difficiles à cerner dans la période actuelle.

Nous disposerons de 53 025 millions de francs en moyens de paiement et de 8 584 millions de francs en autorisations de programme pour l'ensemble du budget des transports, soit une progression des dotations globales de 4,3 p. 100, la baisse des autorisations de programme étant plus que compensée par l'action du fonds spécial de grands travaux.

La transformation du ministère de l'urbanisme et du logement en ministère de l'urbanisme, du logement et des transports — du « M.U.L. » en « M.U.L.E.T. » (*sourires*), si vous me permettez ce mauvais jeu de mots — ne change rien à la conception de base de la politique définie auparavant : le secrétaire d'Etat assume l'ensemble des tâches relevant des transports, à l'exception des routes et de la sécurité routière directement rattachées au ministre.

Je me réjouis de ce que les transports collectifs urbains constituent l'une des priorités de ce budget, et ce tant en province qu'en région parisienne où la progression de la contribution de l'Etat atteint 7,3 p. 100, très largement supérieure à l'évolution générale du budget de la France.

Voilà une réponse attendue, car sont ainsi respectés les engagements des P.P.E. nos 10 et 11 : « Mieux vivre dans la ville » et « Réussir la décentralisation ». Votre ministère tient les promesses du Gouvernement et respecte la volonté du Parlement : cela mérite d'être souligné.

Je constate une évolution significative de la situation à la S.N.C.F., qui doit conduire de pair le redressement financier et la croissance. Son déficit d'exploitation réduit et le remarquable succès du T.G.V. n'effacent pas l'inquiétude de l'évolution de la charge financière due principalement à l'endettement.

En ce qui concerne les voies navigables, notons les réformes de structure dans la batellerie et un programme modeste d'entretien, de restauration et de poursuite des opérations engagées.

Plus vigoureux est l'important programme d'entretien et de modernisation du réseau routier national, grâce au « plus » du fonds spécial de grands travaux — le F.S.G.T. — l'ambition et le souci du concret caractérisant l'effort consenti pour la sécurité routière. Les crédits pour les actions d'incitation en faveur de la sécurité routière augmentent de 286 p. 100. Nous souhaitons, dans ce domaine, que l'objectif « moins 10 p. 100 d'accidents » soit atteint.

Autre effort qui sera apprécié par la profession : la progression de 13,2 p. 100 des crédits affectés aux transports routiers, sans compter les mesures d'allégement fiscal.

Je ne peux procéder à l'examen du projet de budget de 1985 sans souligner l'effet des annulations de crédits du 29 mars 1984 sur l'exécution du budget de 1984, effet modulé sans doute, mais regrettable à bien des égards ; je vous renvoie sur ce point à la page 6 de mon rapport et au tableau qui y figure.

S'agissant plus précisément de la S.N.C.F., mangeons d'abord notre pain blanc. Le T.G.V. est une réussite complète, tant sur le plan commercial et technique que sur le plan financier : respect des devis initiaux, 14,5 millions de voyageurs, avec un taux d'occupation proche de 65 p. 100. Son exploitation sera bénéficiaire dès 1984 alors que son financement aura été supporté, seul, par la S.N.C.F.

Quand on sait que la nation prendra à sa charge, et c'est justice, 30 p. 100 du coût des infrastructures pour la réalisation du T.G.V. Atlantique, comment ne pas se réjouir de la volonté du Gouvernement non seulement de poursuivre vers l'Ouest, mais également d'envisager avec détermination la percée vers l'Est. L'évolution technologique du fer conduit ce mode de transport à perforer les frontières. Puisque nous disposons d'une avance dans le monde entier, décidons de programmes internationaux : ils ne pourront que favoriser notre industrie et notre balance des paiements. J'y reviendrai dans ma conclusion.

Après le pain blanc, le pain gris, je veux dire : les résultats d'exploitation.

Il convient de noter la progression du nombre des voyageurs de près de 2,5 p. 100, principalement en deuxième classe — plus 3,13 p. 100 — ce qui démontre, s'il en était besoin, le caractère populaire du transport par voie ferrée.

Il faut retenir aussi la réforme envisagée de la restauration à bord dont nous suivrons avec curiosité la mise en place et les résultats.

En revanche, il nous faut constater la chute du trafic marchandises — moins 3 p. 100 entre 1982 et 1983 — avec cependant une amélioration au premier semestre de 1984.

Le déficit d'exploitation, qui était de 8,360 milliards de francs en 1983, ne devrait atteindre que 5,5 milliards de francs en 1984. L'amélioration est d'importance et mérite d'être soulignée, même si le déficit cumulé atteint 22 milliards de francs. La courbe est inversée, et c'est l'essentiel. Le déficit d'exploitation, qui ne date pas d'hier, s'était aggravé en 1982 et en 1983 : 1984 sera donc la première année du redressement.

Après le pain blanc et le pain gris, le pain noir, c'est-à-dire la dégradation inquiétante de la situation financière de la S.N.C.F. L'an dernier déjà nous avions alerté le Gouvernement. La gravité de la situation tient, avant tout, à la progression très rapide de l'endettement de la S.N.C.F. En onze ans, le poids des charges financières a été multiplié par 6,7. Entre 1982 et 1983, il s'est alourdi de 28,5 p. 100, l'augmentation du volume des emprunts à l'étranger et une évolution défavorable de la partié franc-devises constituant les principaux facteurs aggravants.

Il faut réagir, sans quoi, en dépit de son dynamisme et de son effort de rigueur et de modernisation, la S.N.C.F. ne supportera pas cette situation. Nous ne sommes plus à l'heure de la prévention, mais à celle du traitement radical, car le mal lui-même est terrible.

Il faut réagir, je le répète, sinon, pourra-t-on encore parler, à propos de la S.N.C.F., de service public ? Le service public des transports, en effet, doit irriguer les principaux axes de communication de la France, mais aussi, de manière plus intime, grâce à la coopération régions-S.N.C.F., envisagée par l'article 22 de la loi d'orientation sur les transports intérieurs, rapprocher les décideurs des usagers.

Cette dimension nouvelle de la S.N.C.F. se traduit concrètement par des conventions, signées ou à signer bientôt, mais aussi par la réouverture, envisagée ou réalisée, de certaines lignes. Nous souhaitons que toutes les régions comprennent l'intérêt qu'elles ont à coopérer avec la S.N.C.F.

« Droit au transport assuré par une priorité aux transports collectifs de personnes », affirment les articles 1 et 4 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. Le Plan, dans les programmes prioritaires d'exécution nos 9 et 10,

en répète l'ardente nécessité. Il convient, à cet égard, de distinguer l'urbain de l'interurbain et la province de la région parisienne.

Les crédits en dépenses ordinaires et en crédits de paiement pour les transports collectifs urbains s'élèvent à 5,7 milliards de francs, enregistrant une progression de 8,1 p. 100 par rapport à 1984. Les autorisations de programme augmentent, de leur côté, de 12,9 p. 100. La traduction budgétaire de cette priorité est donc bien assurée.

La contribution de l'Etat aux transports parisiens connaît une progression modérée de 7,3 p. 100. L'indemnité compensatrice versée à la R. A. T. P., qui s'élève à 3,837 millions de francs, et non pas à 3,563 millions de francs, comme l'indique le rapport, croît de 7,6 p. 100. Celle qui est versée à la S. N. C. F., d'un montant de 949 millions de francs, augmente de 8,7 p. 100.

Rappelons que l'écart entre les tarifs et les coûts est supporté par l'Etat pour 70 p. 100, et pour 30 p. 100 par les départements, qui prennent en charge l'indemnité compensatrice, et par les employeurs, qui acquittent les versements transport.

Les investissements en Ile-de-France atteindront 300 millions de francs en 1985, contre 246 en 1984.

Le contrat de plan Etats-Régions a été signé le 17 avril 1984, le volet « transports collectifs » représente 4,553 milliards de francs, soit 30 p. 100 de l'ensemble des investissements.

Parmi les opérations nouvelles, notons l'amélioration de la desserte de La Défense, le pilotage automatique de la ligne A et la première tranche de la réouverture de la grande ceinture.

Une somme de 739,9 millions de francs est inscrite au chapitre 63-41 pour les transports collectifs urbains de province, contre 594 millions de francs en 1984, soit une progression de 24,4 p. 100. Comment ne pas applaudir ?

Soulignons encore que 137,4 millions de francs d'autorisations de programme sont affectés à la réalisation d'opérations « tramways » dont la première ligne à Nantes — entièrement su sol sur dix kilomètres avec vingt-trois stations — entrera en service au 1er janvier 1985. Qu'il me soit permis d'en tirer quelque fierté, en compagnie de M. Floch, président de la Semitan qui a lancé cette opération et que je salue ici.

Ce tramway français, mis au point à cette occasion, apparaîtra également dans des opérations de création ou de modernisation à Marseille, à Lille, à Grenoble et à Saint-Etienne.

Les métros de province sont dotés de 257 millions de francs d'autorisations de programme dont 94 affectés aux études, aux recherches, au développement et aux expérimentations.

A ces crédits, depuis 1984, s'ajoutent les prêts F. D. E. S. décentralisés portant sur des opérations pluriannuelles. La dotation de 1984 atteint 917 millions de francs pour des prêts à long terme au taux avantageux de 12,25 p. 100.

Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs, les régions et les départements sont désormais compétents pour l'organisation des services non urbains de voyageurs. En 1985, une dotation de 212 millions de francs, en augmentation de 51 p. 100 par rapport à 1984, s'inscrit dans le cadre du P. P. E. « Réussir la décentralisation ».

On notera également qu'un dispositif de modernisation des autocars a été mis en place afin de rajeunir le parc. Remarquons, à ce sujet, que l'effort de l'A. F. M. E. — l'agence française pour la maîtrise de l'énergie — est de 7,5 millions de francs et non de 10 millions, comme il est indiqué par erreur à la page 25 du rapport.

En ce qui concerne les voies navigables, à condition qu'il n'y ait pas, comme en 1984, d'annulation de crédits, le passage de 402 millions à 520 millions de francs des autorisations de programme pourrait paraître satisfaisant. Je n'ai pas la certitude que cela suffise pour couvrir les besoins en restauration, investissement et modernisation.

L'événement est donc l'amélioration des structures de la batellerie envisagée dans la loi d'orientation et qui devient réalité tant au niveau de la chambre nationale de la batellerie artisanale que de l'entreprise artisanale de transport par eau.

Il s'agit aussi de rendre la route plus sûre et ce, malgré une pause dans le développement du réseau routier et autoroutier, admissible d'ailleurs après le développement de ces dernières années.

Notons la priorité accordée à l'entretien du réseau : 5,6 milliards de francs pour le réseau routier, 144 kilomètres d'autoroutes mis en service en 1985.

A ce propos, la loi de finances rectificative pour 1982 créait l'établissement public : « Autoroutes de France », outil de péréquation des ressources, mais aussi lieu de transfert des créances que détient l'Etat dans les sociétés d'économie mixte concessionnaires, la gestion étant assurée par la Caisse des dépôts et consignations.

L'exercice de 1983 a permis de dégager, après péréquation, un solde positif de 128,1 millions de francs. Cet assainissement se traduit par une politique d'harmonisation des tarifs des péages.

Le pari « moins 10 p. 100 d'accidents » grâce à des contrats entre les collectivités locales et l'Etat vaut la peine d'être tenté. Il peut être gagné.

Dans l'agglomération nantaise, nous avons obtenu une diminution de 25 p. 100 des accidents, mais un tel résultat fut le fruit d'un effort continu.

Notons aussi la réduction, en 1983, de 6 p. 100 du nombre des blessés et des accidents, mais de 3,7 p. 100 seulement du nombre des tués.

Le programme « Réagir », outil de connaissance des causes des accidents, permettra sûrement de remédier à la situation actuelle. On dénombrait encore, en 1983, 11 497 tués. Ce programme est un véritable plan de mobilisation générale de la police, gendarmerie, des médecins, pompiers, services départementaux et municipaux. Mais rien de réellement efficace ne sera réussi sans une grande sensibilisation du public aux causes des accidents : alcool, vitesse et, désormais, fatigue. Il est indispensable que le résultat des enquêtes connaisse la plus large diffusion.

J'ai évoqué au début de mon propos la progression de 13,2 p. 100 des crédits affectés aux transports de marchandises. C'est l'une des progressions les plus significatives de ce budget. Elle concerne la modernisation de la gestion des entreprises, les techniques informatiques et gestion des frets, la réalisation de plates-formes d'échange associant les activités de transport à celles de manutention et d'emballage, le réseau des centres de transport combinés.

Le respect des engagements du Gouvernement conduit à l'accélération de la récupération de la T. V. A. sur le gazole : 50 p. 100 au 1er novembre 1984 ; 65 p. 100 au 1er novembre 1985 ; 85 p. 100 au 1er novembre 1986 ; 100 p. 100 au 1er novembre 1987.

Ce budget permet donc aux institutions et administrations de réaliser et de maintenir les objectifs définis.

Mais il n'y aura pas de véritable exécution de ce budget sans une ferme volonté visant à donner une autre dimension au domaine des transports : la dimension européenne.

Il faut donner un nouveau souffle à une grande ambition : l'Europe des transports. Cette politique européenne, prévue par le traité de Rome, n'a pas été suivie ; d'où un procès en carence à l'initiative du Parlement européen.

La demande européenne doit être le prolongement logique d'une politique nationale ayant fait ses choix au plan européen, dans le domaine des communications, afin d'assurer de meilleures liaisons pour les personnes et les marchandises.

Un premier pas peut être franchi en décidant de perforer les frontières, par exemple en réalisant l'axe de communication Paris-Cologne selon un schéma qui n'amputerait pas la possibilité d'un raccordement vers Londres, ou en créant des pools de recherche et de coopération européens pouvant déboucher sur des programmes communs qui, lorsqu'ils ont été mis en place, ont toujours été fructueux ; le contrat Panam en est l'illustration.

Penser, réaliser, gérer européen, doit, à partir d'un choix politique, la foi en l'Europe, s'accompagner d'une féroce volonté de consolider l'Europe. L'action efficace du Président de la République, François Mitterrand, a permis les conclusions positives de Fontainebleau. C'est prolonger cette action que de marquer à l'occasion de ce budget cette volonté européenne qui est celle de la commission des finances, laquelle a adopté un vœu en ce sens en même temps que les crédits proposés et les articles rattachés 59 et 71. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Jean Bernard, *rapporteur pour avis.* Monsieur le ministre, lors de votre conférence de presse du 9 octobre dernier, M Auroux a conclu son exposé par cette formule : « Le changement, ce n'est pas toujours une addition, c'est aussi la recherche de nouveaux concepts et aussi la modification de certains comportements. »

Le rapporteur, qui partage ce sentiment, constate que le budget de 1985, tel qu'il nous est présenté, s'il est limité dans sa progression, en particulier en ce qui concerne le fonctionne-

ment et les autorisations de programme, traduit cependant, cette année encore, une ambition certaine et, pour l'essentiel, une grande netteté dans les choix, pour tout dire une volonté.

Volonté de respecter les orientations générales du budget, tout d'abord : lutte contre l'inflation, discernement dans l'utilisation des crédits, sans rien sacrifier de ce qui est essentiel, recherche des grands équilibres, diminution des prélèvements. Mais n'est-ce pas déjà chercher à recréer, dans le domaine des transports, les conditions, pour les entreprises comme pour les particuliers, d'une croissance de la demande en investissement ou en consommation ? Par ailleurs, il faut souligner le rôle que sera appelé à jouer, dans le même sens, la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux, que nous allons être conviés à voter.

Volonté aussi de tenir les engagements pris lors des grands débats récents. Je veux parler du 9e Plan, de la décentralisation, de la loi d'orientation et de l'aménagement des grandes liaisons routières d'aménagement du territoire.

En ce qui concerne les routes, j'évoquerai surtout la prise en compte des contrats Etat-régions, le financement des programmes spéciaux, des renforcements coordonnés, de la tranche autoroutière, des déviations et des rocades. Je noterai, à cet égard, l'effet multiplicateur pour les entreprises de ces contrats, appelés par ailleurs à assurer dans les régions un volume régulier de travaux, ce qui m'apparaît indispensable.

J'évoquerai l'effort spectaculaire fait en faveur du financement des transports urbains et des plans de développement des transports interurbains, effort qui correspond à la fois au souhait de favoriser les économies d'énergie et à celui d'améliorer la vie quotidienne des Français.

Volonté, également, de prendre en compte l'aspect qualitatif des choses, ce qui n'est pas toujours synonyme d'augmentation des coûts.

C'est le cas, par exemple, de tout l'effort fait en faveur de la sécurité routière, avec les opérations « Réagir » et « moins 10 p. 100 d'accidents », ainsi que des mesures en préparation sur le permis de conduire. De telles opérations, si elles vous ont conduits à engager des crédits en progression sensible, visent en effet à responsabiliser les conducteurs, à épargner des vies humaines et à économiser des dépenses sanitaires et sociales considérables. Les premiers résultats sont là et nous nous en réjouissons.

Volonté de privilégier la recherche et de promouvoir la modernisation des transports, tout d'abord parce qu'ils sont une des bases de toute économie moderne, donc de notre économie, et qu'ils conditionnent d'autre part l'emploi, l'aménagement du territoire, l'amélioration de nos conditions de vie, ainsi que nos possibilités d'exportation.

Je citerai le succès impressionnant rencontré par le T.G.V., le métro, la fusion de l'institut de recherche des transports et de l'organisme national de la sécurité routière, qui entraînera la création de 135 emplois nouveaux, l'apport de moyens nouveaux pour un fonctionnement moderne des services.

Volonté d'aider certains modes de transport, de favoriser l'assainissement de leur gestion et d'assurer leur avenir. J'ai abordé tous ces points dans mon rapport, étudiant la situation de la S.N.C.F. et son avenir ainsi que le transport routier de marchandises et de voyageurs.

Après une progression significative des concours de l'Etat en sa faveur, la S.N.C.F. connaîtra en 1985 une progression plus modeste des aides. En effet, un palier semble atteint et, surtout, des signes positifs apparaissent sur le plan de l'activité et de la gestion. Certes, l'effort de gestion doit se poursuivre, mais, face au déficit cumulé, le rapporteur retiendra surtout que la situation de la plupart des réseaux ferrés européens, voire mondiaux, est plus dégradée que la nôtre, l'outil n'étant pas toujours et de loin, aussi performant qu'ici.

Quant aux transports routiers de marchandises, le ministre a clairement annoncé devant notre commission ainsi que devant le récent congrès de la fédération nationale des transporteurs routiers sa ferme résolution, conformément à la loi d'orientation, non seulement de traiter les différents modes de transport avec équité, mais aussi de poursuivre concrètement la mise en œuvre de la politique d'allégement des charges des entreprises et d'encouragement à l'investissement. Il est cependant certain qu'un effort conjoint doit porter sur la formation des hommes et sur la réorganisation de la profession, afin que disparaissent certaines pratiques. Sur le même sujet, je noterai l'effort fait par l'Etat, et qui sera poursuivi, afin de favoriser le renouvellement du parc d'autocars.

Je me félicite de la cohérence du projet politique et de l'action globale menée par votre ministère. Si elle est sélective et stricte, elle ne néglige aucun des acteurs et prépare l'avenir.

Je terminerai cependant par quelques remarques que m'ont suggérées les documents distribués et les observations faites par mes collègues.

En ce qui concerne la mise en place des crédits, la régulation budgétaire intervenue en mars 1984 — mon collègue Chénard y a fait allusion — a perturbé et freiné le programme des travaux financés conjointement par le budget et la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux. Il est souhaitable qu'il en soit tenu compte pour l'avenir, car cela est mal ressenti par les élus et par les entreprises.

La décentralisation a eu parfois pour effet de susciter l'incertitude au sein des personnels, plus particulièrement en ce qui concerne la répartition des tâches et le sort de chacun. Il est souhaitable que les directions départementales retrouvent les moyens de leur efficacité pour faire face aux charges et aux tâches nouvelles. Cela suppose qu'elles disposent, outre de moyens matériels nouveaux, d'un personnel suffisant et bien formé.

Le rapport Grégoire, la définition et la négociation des actions avec les régions, le programme d'entretien des canaux, l'organisation de la profession à travers la chambre de la batellerie, l'office national de la navigation et l'entreprise artisanale de la batellerie sont autant d'éléments positifs enregistrés au plan de la navigation fluviale, commerciale ou touristique. Il n'en reste pas moins vrai qu'au-delà des objectifs nécessaires mais modestes, vu le retard pris, que s'est fixés le 9e Plan, une réflexion au fond s'impose, sans complaisance, sur les objectifs à plus long terme. L'aménagement du territoire et l'avenir de certaines régions en dépendent.

Le développement du T. G. V. et la nécessaire harmonisation du transport routier de marchandises nous donnent à penser qu'une vision des transports à l'échelle européenne s'impose et qu'elle a besoin d'être rapidement définie ; je partage en cela le point de vue de mon collègue Chénard. Quel est l'état de la réflexion et des orientations dans ce domaine ?

Les économies d'énergie sont une réponse à l'augmentation du prix des carburants. Elles constituent un moyen de lutter à la fois contre l'inflation et la dégradation des moyens des ménages et des entreprises. La recherche dans l'industrie des moteurs est-elle menée avec ténacité dans ce domaine ? De quels moyens d'incitation disposez-vous ?

Les transports parisiens bénéficient cette année encore d'une aide importante de l'Etat, au plan des réseaux en particulier. Cela semble se justifier, la période d'investissement n'étant pas arrivée à son terme. Comment voyez-vous, à moyen terme, l'évolution de la situation, dans le cadre des procédures décentralisées, bien entendu ?

La présence de véhicules lents sur les routes, et pas seulement sur les autoroutes, est source de nombreux accidents, souvent mortels. N'est-il pas souhaitable que de tels véhicules soient munis de dispositifs de signalisation lumineuse permettant de les identifier de loin ?

Je conclurai, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, en précisant que la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable au budget que vous présentez. Quelles que soient les difficultés que l'on peut rencontrer, eu égard aux circonstances actuelles, il n'est que de se reporter quelques années en arrière pour constater qu'il s'est passé des choses importantes et significatives dans le domaine des transports comme dans d'autres domaines. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Tranchant, suppléant M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile et la météorologie, et pour le budget annexe de la navigation aérienne.

M. Georges Tranchant, *rapporteur spécial suppléant.* Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mon collègue Robert-André Vivien, retenu, ne peut présenter lui-même son rapport et vous prie de l'en excuser. J'en donnerai donc lecture.

« Je crois que, jamais, dans ma carrière de membre de la commission des finances, je n'ai été confronté à des conditions de travail aussi détestables. »

Je peux en témoigner, étant moi-même membre de la commission des finances.

« Je ne vous en fais pas grief personnellement, monsieur le ministre, car vous êtes conscient de cette situation et vous vous êtes employé à me permettre de disposer du maximum d'éléments pour la rédaction de mon rapport écrit.

« Il ne s'agit pas, une fois de plus, de la triste litanie d'un rapporteur spécial mais, plus gravement, du sort qui est fait à la représentation nationale à un moment où, par excellence, elle doit pouvoir être en mesure d'apprécier les propositions que lui fait le Gouvernement en lui présentant la loi de finances.

« Derrière des questions matérielles que l'on voudrait subalternes se pose une question véritablement institutionnelle sur laquelle je veux appeler l'attention.

« En effet, cette année, la présentation des crédits de l'aviation civile et de la météorologie présente, par rapport à l'an dernier, deux éléments comparables et deux traits nouveaux qui ont accru les difficultés de la fonction de rapporteur spécial.

« La première difficulté, c'est le caractère tardif, allusif et laconique des réponses apportées aux questions posées dès la fin du mois de juin par le rapporteur spécial.

« Le deuxième fait, qui accroît cette complexité, tient aux annulations de crédits qui, une fois encore, ont dénaturé le vote émis par le Parlement lors de l'adoption de la loi de finances pour 1984.

« Là aussi, à mon sens, est posé un véritable problème institutionnel. En effet, si ce Gouvernement n'est pas le premier à remettre en cause en cours d'année les crédits votés par le Parlement, rarement des annulations d'une telle ampleur ont à ce point montré que le Gouvernement traite l'Assemblée par la dérision.

« Je me suis, en ma qualité de rapporteur spécial, inquiété au printemps dernier des conséquences de ces annulations sur le déroulement des différents programmes de construction aéronautique.

« Les réponses qui m'ont alors été fournies m'ont paru singulièrement désinvoltes et je ne peux me convaincre que des annulations de crédits d'une telle ampleur n'aient pas d'incidences graves sur le déroulement des programmes de construction aéronautique.

« Deux éléments nouveaux ne facilitent pas ma tâche cette année : il s'agit d'abord de l'intégration des crédits de l'aviation civile dans cet énorme fascicule budgétaire, monstre de 537 pages et de 1.185 kilo (*Rires*) qui est la conséquence de la constitution de ce ministère de l'urbanisme, du logement et des transports. »

Il est tout à fait exact, mes chers collègues, que ce fascicule budgétaire est un véritable monstre et que les crédits de l'aviation civile y sont intégrés. Cela n'a pas facilité la tâche du rapporteur spécial de la commission des finances.

« L'autre innovation est la création du budget annexe "navigation aérienne", dit "B. A. N. A. ', que j'aurai l'occasion d'exposer tout à l'heure.

« Retard apporté au questionnaire, ampleur des annulations de crédits, énormité du nouveau fascicule budgétaire et création d'un budget annexe : autant de facteurs qui ne favorisent ni la clarté ni la sincérité de la discussion de crédits pourtant essentiels à l'industrie aéronautique française.

« Dans le cadre de cette intervention orale, je voudrais d'abord m'attacher à examiner rapidement la situation des deux compagnies nationales, Air France et Air Inter, ainsi que les incertitudes qui pèsent sur notre industrie aéronautique et, enfin, évoquer brièvement le sort de la météorologie nationale.

« Les crédits consacrés cette année aux subventions d'exploitation accordées à Air France et à Air Inter sont réduits globalement de plus de 66 millions de francs.

« Même si ces dispositions relèvent d'accords antérieurs, vous ne m'empêcherez pas de penser, monsieur le ministre, qu'il s'agit là, d'une certaine manière, d'un désengagement de l'Etat qui le conduit à faire supporter aux compagnies aériennes des charges jusqu'alors assumées par lui.

M. Bernard Poignant. Un libéral ne peut pas dire ça ! Ou alors, c'est un hypocrite !

M. Georges Tranchant, *rapporteur spécial suppléant.* « La compagnie Air France, par une gestion rigoureuse, a consolidé cette année sa situation, et je m'en félicite.

« Air Inter, pour sa part, demeure soumise au choc que constitue la mise en service du T. G. V., qui représente, d'après ses responsables, une perte de 810 000 passagers en 1983.

« Cependant, il m'apparaît nécessaire que la compagnie Air Inter adopte une attitude plus dynamique et plus offensive, par l'amélioration en particulier des services rendus à bord, et qu'elle ne considère pas la concurrence du T. G. V. comme une fatalité qui la conduirait à « baisser les ailes ». (*Sourires.*)

« La construction aéronautique civile connaît une situation dans l'ensemble préoccupante, même si les réponses — partielles — apportées à votre rapporteur spécial affichent un certain optimisme.

« Je voudrais, sur ce point, soulever un problème de fond. Je suis rapporteur spécial des crédits de l'aviation civile et je dois donc pouvoir apprécier la situation et l'évolution des crédits du chapitre 53-22, « Programmes aéronautiques civils », qui concernent l'Airbus, l'A 320, le Falcon 900, l'A. T. R. 42, le C. F. M. 56, etc.

« J'ai donc posé à cet effet des questions au ministère de l'urbanisme, du logement et des transports pour connaître l'évolution de l'activité et les résultats de chacune des sociétés de construction aéronautique : A. M. D.-B. A., S. N. E. C. M. A., Aérospatiale. Or, les réponses qui m'ont été apportées et que j'ai tenu à faire figurer dans mon rapport écrit sont particulièrement sommaires.

« La raison en serait qu'elles ont été élaborées par la délégation générale à l'armement et que le ministère de l'urbanisme, du logement et des transports n'a pas « autorité » sur ces informations.

« Vous avouerez, monsieur le ministre, qu'il s'agit là d'une situation quelque peu paradoxale et, en ma qualité de rapporteur spécial des crédits de l'aviation civile, je souhaite pouvoir être en mesure à l'avenir, quelles que soient les réserves du ministère de la défense, d'apprécier les crédits qui sont inscrits à votre budget.

« Si je me suis félicité, comme tous les Français, de la commande de vingt-huit Airbus passée par la compagnie Panam au mois de septembre dernier, commande qui constitue à l'évidence un succès très important pour la construction aéronautique européenne et pour notre industrie française, je ne peux dissimuler ma préoccupation à l'égard d'autres programmes. Il me paraît essentiel, monsieur le ministre, que vous informiez très précisément notre assemblée de l'état d'avancement et du déroulement des différents programmes de construction aéronautique et que vous abandonniez l'optimisme de façade que j'ai constaté dans les réponses qui me sont parvenues.

« Enfin, évoquant la situation de la météorologie nationale, je voudrais vous poser une question et formuler un souhait.

« La question est la suivante : entendez-vous poursuivre ou non la décentralisation des services de la météorologie à Toulouse, engagée depuis 1972 ?

« Vous avez pris connaissance, comme moi, des observations de la Cour des comptes dans son dernier rapport annuel. Il est nécessaire qu'une décision soit prise au plus tôt.

« Mais le vœu est que les directions que vous avez tracées à la météorologie soient accompagnées de moyens qui leur confèrent dès cette année une véritable crédibilité.

« Voilà, mes chers collègues, les considérations que je voulais formuler, rapportant au nom de la commission des finances, laquelle vous demande d'adopter les crédits de l'aviation civile et de la météorologie. »

J'en viens maintenant à un second rapport, concernant le budget annexe de la navigation aérienne :

« Ce nouveau budget annexe qui, d'après le Gouvernement, s'inscrirait dans le cadre très précis de l'article 20 de l'ordonnance du 2 janvier 1959, répondrait à la particularité de l'activité du contrôle aérien et aux besoins d'équipement nécessaire à sa modernisation.

« En effet, dans une réponse apportée à votre rapporteur spécial, il a été indiqué qu'en proposant la création d'un budget annexe de la navigation aérienne, le Gouvernement tire, sur le plan financier, les conséquences des caractéristiques de l'activité des services de l'Etat chargés du contrôle de la circulation aérienne en France.

« Ce budget annexe doit permettre de mieux planifier la mise en place de nouveaux équipements nécessaires à la sécurité aérienne, et qui était gravement menacée au cours de ces dernières années en raison de la grande faiblesse des moyens budgétaires qui y ont été consacrés.

« Cependant, derrière ces intentions déclarées de bonne gestion et de modernisation de la navigation aérienne, et sans vouloir revenir sur les considérations qui ont été développées lors de la discussion de la première partie du projet de loi de finances, il apparaît à votre rapporteur spécial que la création, cette année, d'un budget annexe de la navigation aérienne, répond d'abord à la nécessité, pour ce gouvernement, de trouver hors du budget général de nouveaux moyens de financement qui lui permettent de faire face à une situation budgétaire chaque jour plus dégradée. Tel est l'objet, d'ailleurs, de l'emprunt de 251 millions de francs inscrit au chapitre 79-02 du budget annexe.

« Je ne reviendrai pas, dans cette brève intervention, sur la présentation générale du budget annexe que vous retrouverez dans mon rapport écrit, m'étant attaché, avec les informations parfois maigres qui m'ont été transmises, à analyser les différents chapitres de ce budget, tant pour les recettes que pour les dépenses.

« A ce propos, je voudrais indiquer qu'à mon sens la plupart des évaluations qui figurent dans ce budget annexe relèvent d'une forme de convention, ou plutôt de fiction, comptable à l'égard de laquelle, pour ma part et compte tenu des indications que j'ai pu recueillir, je ne peux formuler d'appréciation.

« L'objet essentiel de ce budget annexe est donc la possibilité qui lui sera offerte de financer par l'emprunt des investissements importants rendus nécessaires par l'état d'abandon dans lequel se trouve très largement, par rapport à nos voisins, notre dispositif de contrôle de la navigation aérienne.

« A cet égard, j'aurais souhaité, au nom de la commission des finances, avoir deux précisions.

« D'une part, il me paraît nécessaire que soient connues, dès que possible, les conditions dans lesquelles le B. A. N. A. sera conduit à emprunter 251 millions de francs. Je comprends que vous ne puissiez pas encore apporter des indications trop précises. Cependant, dès qu'elles seront connues, elles devront, me semble-t-il, être transmises au rapporteur spécial de la commission des finances.

« Par ailleurs, je regrette que le programme d'investissement prévu aux chapitres 69-50 et 69-51 ne fasse pas l'objet d'une présentation plus détaillée qui aurait permis à la commission des finances et à l'Assemblée nationale d'apprécier l'ampleur des investissements nécessaires que vous allez pouvoir réaliser en 1985 avec ces moyens nouveaux.

« Rapporteur spécial de la commission des finances, je me dois d'être le fidèle interprète de ses décisions. Je vous demande d'adopter le budget annexe de la navigation aérienne. » (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française. — Très bien ! Très bien ! sur les bancs des socialistes.*)

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 et la météorologie.

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le privilège du rapporteur pour avis — il faut bien qu'il en ait un — c'est de pouvoir s'éloigner des généralités et de ne pas reprendre, comme vient de le faire M. Georges Tranchant, au nom de mon ami Robert-André Vivien, la totalité des problèmes posés par ce projet de budget de l'aviation civile. Ainsi, ne rapportant pas « spécialement », je vais me permettre de rapporter sélectivement : j'ai choisi de m'exprimer uniquement sur la partie de mon rapport concernant l'espace.

Chacun admettra qu'entre l'aéronautique et l'espace il n'est de frontière que celle de l'altitude. Pourtant, plusieurs secteurs gouvernementaux ont la charge des questions aéronautiques et spatiales. Nous connaissons déjà la division des secteurs de l'aéronautique : défense, transports. Avec l'espace, il s'agit aussi de l'industrie, de la recherche, des postes et télécommunications. Il y a donc là un certain facteur de dispersion. C'est pourquoi, à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances, j'ai voulu que, lors des travaux de la commission de la production et des échanges, l'espace fasse l'objet d'une préoccupation particulière. Dans cet esprit, je formulerai plusieurs propositions.

Tout d'abord, pour mieux connaître la politique suivie dans ce domaine, je renouvellerai aujourd'hui une proposition faite par M. Michel Debré il y a deux ans : un grand débat sur l'espace devrait s'ouvrir à l'Assemblée nationale. Chacun a, en effet, intérêt à ce que ces problèmes mêlés soient évoqués ici.

J'insisterai également, une fois de plus, sur la nécessité d'améliorer la coordination entre les différents départements ministériels concernés. Cette coordination pourrait être plus étroite. Et même — c'est une proposition que j'ai déjà présentée dans le passé — pourquoi ne pas créer un véritable ministère de l'air traitant des problèmes industriels et commerciaux qui relèvent à la fois de la politique aéronautique et de la politique spatiale ?

Lors de la présentation de mon rapport devant la commission, j'ai évoqué certains points qui me paraissent aujourd'hui être d'une grande actualité puisqu'ils sont au cœur des entretiens franco-allemands de BadKreuznach. En effet — nous débordons là un peu sur le domaine de la défense, mais je viens d'expliquer que tout était lié — si la France prend aujourd'hui une nouvelle conscience de l'avenir de sa force nucléaire de dissuasion, personne ne peut imaginer qu'elle ne cherche pas à se doter d'un élément à la fois complémentaire et essentiel : un satellite militaire d'observation, voire une station orbitale habitée. Il lui faut donc en tirer les conséquences. Or notre partenaire allemand semble préférer la participation unique au projet américain Colombus, en abandonnant — je précise que les pourparlers ne sont pas encore terminés — l'idée d'une coopération européenne concernant des satellites militaires.

Ce fait doit nous inquiéter.

En revanche, le succès de la technologie française et de notre industrie dans tous les domaines liés à l'espace, tout le potentiel que cela représente actuellement, doivent nous inciter soit à poursuivre nos réalisations propres, soit à rechercher des accords de coopération européenne. Qu'il s'agisse de satellite d'alerte, de satellite de télécommunications opérationnel ou de la militarisation de l'espace, nous avons le devoir, si nous voulons maintenir notre indépendance nationale, de ne pas laisser le monopole aux initiatives des Etats-Unis et de l'Union soviétique.

Je ne pense pas être sorti du cadre de mes attributions en évoquant brièvement ces sujets dans la mesure où ils m'apparaissent entièrement liés à des développements industriels communs.

Personne ne s'étonnera de me voir — pour le principe, dirai-je — refuser un fascicule budgétaire particulier alors que je ne cache pas mon désaccord sur l'ensemble du projet de loi de finances. Mais c'est une autre préoccupation qui m'a conduit, m'inquiétant de la baisse des crédits de développement et de recherche, à ne pas recommander personnellement l'adoption des crédits de ce fascicule. J'ai dit devant la commission qu'il me semblait qu'un mauvais choix était fait et que, si l'on avait voulu réduire les crédits, on aurait pu viser un autre secteur que celui de l'espace, qui est un secteur de pointe et d'avenir.

Bien sûr, la commission, dans sa majorité, ayant adopté ce projet de budget de l'aviation civile et de la météorologie, c'est en son nom que je vous recommanderai à mon tour, mes chers collègues, de l'adopter. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Goux, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Christian Goux, *président de la commission des finances.* Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaires d'Etat, mes chers collègues, vous connaissez l'attention que je porte à la situation du transport aérien et plus particulièrement à celle de la compagnie nationale Air France, situations sur lesquelles j'ai déjà eu l'occasion d'intervenir dans cette assemblée.

Est-il nécessaire d'évoquer de nouveau devant vous les effets tragiques supportés par les compagnies aériennes depuis des années et engendrés par la politique de déréglementation décidée par le président Carter, politique qui n'avait d'autre but, rappelons-le-nous, que d'anéantir toute concurrence des autres compagnies internationales et de défendre les seuls intérêts américains ?

Face à ces contraintes économiques, Air France a gagné de haute lutte la bataille pour s'imposer aujourd'hui comme la quatrième compagnie mondiale pour le transport des passagers, la troisième pour le nombre de tonnes-kilomètres de fret transportées sur liaisons internationales.

Un tel succès n'a été rendu possible que par la mise en œuvre d'une gestion stricte des capacités, une modernisation de la flotte et une diversification des produits pour affronter la concurrence étrangère. A cet égard, la rentabilité de lignes sur le continent nord-américain est significative : Air France se situe à cinq points au-dessus des autres compagnies, à l'exception, il est vrai, de British Airways, mais au prix des milliers de licenciements que l'on connaît.

L'exemple d'Air France donne également la mesure de la capacité de l'entreprise non seulement à résister à la concurrence, mais aussi à affermir sa position sur le marché. Quelques chiffres le confirment : la compagnie s'assure 42 p. 100 du trafic avec l'Amérique du Nord contre 47 p. 100 pour Panam et T.W.A. réunies.

Air France connaît aussi des positions dominantes, sur les compagnies nationales, sur les lignes qui desservent le Canada, le Mexique, le Venezuela, le Brésil, le Japon, l'Inde et bien d'autres encore.

Sur les moyens courriers, enfin, la mise en ligne du Boeing 737 a permis à la compagnie de mieux adapter ses services aux besoins et d'améliorer ainsi sa part du marché en Europe.

Pour 1984, la compagnie devrait consolider son résultat d'exploitation positif de 1983 et dégager une marge brute d'autofinancement égale à 10 p. 100 de son chiffre d'affaires.

Si Air France, après deux années encore difficiles, 1981 et 1982, connaît aujourd'hui une situation financière rétablie — évolution dont peuvent se prévaloir peu de compagnies étrangères — elle n'en a pas pour autant sacrifié les exigences qu'implique pour elle son statut d'entreprise nationale.

Tout en prouvant sa capacité à assurer son développement dans des conditions d'efficacité économique et sociale, elle a témoigné de sa volonté de maintenir coûte que coûte le pavillon français là où les intérêts nationaux le demandaient. C'est à

ce titre qu'à mes yeux Air France est un exemple particulièrement intéressant. Il fait la preuve qu'une compagnie nationale peut être bénéficiaire tout en menant effectivement à bien sa mission de service public. (*Très bien ! Très bien ! sur les bancs des socialistes.*) Le service qu'elle rend en assurant la liaison aérienne entre la métropole et les départements et territoires d'outre-mer est caractéristique de cette nature.

A cet égard, deux chiffres sont significatifs : alors que les vols en direction des Antilles représentent 17 p. 100 de son trafic, ils ne concourent qu'à 9 p. 100 de ses recettes. Aussi ses efforts, pour répondre de manière satisfaisante à la demande sur ce secteur géographique où pèsent lourdement les contraintes de directionnalité et de saisonnalité du trafic, sont-ils d'autant plus remarquables qu'ils ne l'empêchent pas de maintenir sa compétitivité.

Voilà, mes chers collègues, le satisfecit tout simple que je voulais décerner à l'une de nos entreprises publiques dont l'exemplarité internationale devrait dissuader certains de remettre en cause, par libéralisme démagogique, les liens qui unissent cette compagnie d'intérêt national à l'Etat. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes. — M. Labbé, rapporteur pour avis, applaudit également.*)

M. Robert Cabé. M. Labbé a applaudi les entreprises nationalisées !

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Monsieur le président, me permettez-vous de m'expliquer, sans lancer de polémique ?

M. le président. Soit ! Mais très brièvement, monsieur Labbé. Vous avez la parole.

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Cher président Goux, il est tout à fait normal que j'applaudisse la compagnie dans laquelle j'ai fait une carrière professionnelle. D'ailleurs, devant la commission de la production et des échanges, j'ai dit exactement la même chose que vous, ce dont les commissaires qui m'ont entendu peuvent témoigner.

J'ajoute simplement que la réussite d'une bonne nationalisation — qui n'a jamais été mise en cause par quiconque, et certainement pas par notre mouvement ou par l'opposition aujourd'hui — ne signifie pas pour autant que cette solution soit adaptable à d'autres domaines. La réussite d'Air France conforte la thèse selon laquelle il ne faut pas tout nationaliser car il y a de bonnes et de mauvaises nationalisations.

En tout cas, je le répète, personne n'a jamais songé ni ne songe aujourd'hui à remettre en cause le monopole d'Air France, qui est une excellente chose. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et des socialistes.*)

M. Christian Goux, *président de la commission,* et **M. Jean Bernard,** *rapporteur pour avis.* Très bien !

M. Robert Cabé. Cela méritait d'être précisé !

M. Jean-Pierre Fourré. Mais il faudrait peut-être expliciter !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. Paul Quilès, *ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, pour l'examen de la seconde section, consacrée aux transports, du projet de budget de l'urbanisme, du logement et des transports, je mentionnerai simplement quelques orientations en insistant plus particulièrement sur les routes et la sécurité routière avant de céder la parole à Jean Auroux.

Les dotations globales — dépenses ordinaires plus crédits de paiement — augmenteront de 4,3 p. 100 : 53,025 milliards de francs contre 50,809 milliards en 1984.

S'agissant des autorisations de programme, leur baisse, qui est de 12,4 p. 100, sera plus que compensée par l'action du fonds spécial de grands travaux.

Les priorités dont j'ai parlé ce matin, lors de l'examen de la partie consacrée à l'urbanisme et au logement, se retrouvent tout naturellement dans le secteur des transports.

Première priorité : moderniser et préparer l'avenir, bien sûr.

Le développement de la recherche en matière de transports sera poursuivi. Le programme de recherche et de développement technologique « Transports terrestres » bénéficiera de crédits en forte hausse permettant d'accélérer les recherches en matière de véhicules économes en énergie ou encore d'organisation des systèmes de transports.

En outre, la fusion de l'institut de recherche des transports et de l'organisme national de sécurité routière au sein d'un futur établissement public à caractère scientifique et technique facilitera les échanges entre les différents domaines du secteur transport.

De grands programmes concernent, enfin, la sécurité dans le domaine de l'aviation civile et la prévision météorologique immédiate.

Le soutien de l'Etat au secteur de la construction aéronautique civile en vue de développer les techniques de pointe pour les avions et les moteurs sera maintenu de façon que ces matériels puissent continuer à remporter des succès sur le marché mondial.

Sur la navigation aérienne, je ne reviens pas : la modernisation se traduira par la création d'un budget annexe.

La préparation de l'avenir suppose également la modernisation des entreprises. A cet égard, la meilleure gestion des entreprises publiques entraîne un maintien de l'effort budgétaire en leur faveur après des années de forte progression.

Un contrat de Plan est en préparation avec la S. N. C. F. L'Etat continuera de lui accorder en 1985 un concours exceptionnel de 3,2 milliards de francs pour alléger ses charges financières.

De plus, près d'un milliard de francs en provenance du budget et du fonds spécial de grands travaux permettra de financer un grand programme d'infrastructures concernant notamment le T. G. V. Atlantique et des opérations d'électrification.

L'Etat vient de signer un contrat de Plan 1984-1985 avec Air France qui donne à l'entreprise les moyens d'assurer son développement.

Enfin, pour la R. A. T. P., l'effort de modernisation, de gestion rationnelle des réseaux, de politique commerciale et surtout de développement de la communication en direction des usagers et du personnel permettront à la Régie de poursuivre en 1985 les progrès déjà enregistrés.

Je ne saurais terminer cette première partie, consacrée à l'avenir, sans mentionner, comme l'a fait M. Chénard, mon désir de voir l'Europe des transports se développer de façon à assurer de meilleures liaisons pour les personnes et pour les marchandises.

La deuxième priorité est d'améliorer la vie quotidienne et le service rendu aux usagers. Je veux d'abord, bien entendu, parler de la sécurité routière.

En 1985, l'Etat consacrera plus de 1,2 milliard de francs à la sécurité routière. Il s'agit d'abord de développer le programme « Objectif moins 10 p. 100 », dont le but est de diminuer le nombre des accidents en agissant en étroite collaboration avec les collectivités locales : 62 départements et 77 communes se sont déjà engagés dans ce programme, ce qui traduit la volonté et la capacité des collectivités locales à conduire des politiques locales de sécurité routière fondées sur un véritable dialogue entre les élus et la population.

Il est souhaitable d'amplifier ce mouvement. C'est pourquoi l'effort financier de l'Etat connaîtra une progression marquée : il est passé de 16 millions de francs en 1983 à 35 millions de francs en 1984 et il atteindra 101 millions de francs en 1985.

Le programme « Réagir » sera poursuivi en 1985. Plus de 4000 enquêtes sur les accidents mortels ont d'ores et déjà été entreprises, à la suite desquelles de nombreuses actions locales ont été décidées et réalisées. Ces enquêtes doivent bien entendu, comme le suggérait M. Chénard, être diffusées et largement exploitées.

Pour ce qui est de l'équipement et de l'exploitation de la route, l'effort sera soutenu grâce au traitement des points noirs, grâce à l'équipement complet de 700 kilomètres de routes nationales en dispositifs de sécurité, tels que glissières de sécurité, marquage au sol, bornes d'appel d'urgence, entre autres, grâce aussi à l'informatisation des recueils de données routières, en vue de l'information des usagers, et au renforcement des programmes de régulation du trafic.

Des réflexions seront poursuivies et des décisions seront prises, de caractère réglementaire notamment, pour favoriser la lutte contre ce fléau qu'est l'alcoolémie au volant, et je pense aussi à la réforme du permis de conduire. L'expérience engagée dans les départements des Yvelines et de l'Essonne sera certainement un élément essentiel de la mise au point de cette réforme.

Enfin, la sensibilisation du corps social doit être renforcée sur la sécurité routière, ressentie en effet par nos concitoyens comme un thème de préoccupation extrêmement fort. Les usagers seront informés en temps réel sur les conditions de la circulation, ou mieux informés, car ils le sont déjà, mais des progrès doivent être accomplis.

Il faudra également mieux sensibiliser les automobilistes aux causes et aux conséquences des accidents. Dans un autre secteur, mais toujours dans le domaine de la sécurité, un très gros effort sera également fait en matière de travaux et d'installations destinées à la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes.

Pour le transport, la bonne qualité du service rendu aux usagers implique de développer des actions pour moderniser les entreprises.

L'aide de l'Etat en faveur des transports urbains et non urbains sera fortement accrue, ainsi que l'ont souligné MM. Bernard et Chénard. Elle donnera notamment les moyens de financer des infrastructures en région parisienne, les métros de Lyon, Lille et Marseille, le tramway de Grenoble, les études de transports urbains à Strasbourg et Toulouse et les nouveaux systèmes de transports comme « Aramis » ou « Poma 2000 ».

Troisième priorité de la politique gouvernementale enfin, le soutien de l'activité économique.

Un grand programme d'entretien et de modernisation du réseau routier national, financé sur le budget et le fonds spécial de grands travaux, sera engagé en 1985. Les dotations consacrées à l'entretien, soit plus de 2 milliards, augmenteront de plus de 5 p. 100, ce qui permettra de traiter 576 kilomètres de chaussées.

Pour la première fois, les itinéraires renforcés feront l'objet d'un véritable bilan de sécurité afin de déceler les points dangereux et les aménagements nécessaires, rectifications de virages ou aménagements de carrefours. Ces aménagements seront exécutés en même temps que les travaux de rénovation des chaussées.

De surcroît, 1 865 millions de francs seront réservés aux programmes routiers des contrats de Plan « Etat-régions ». Ainsi sera financée la totalité des engagements pris par l'Etat.

Une enveloppe de 985 millions de francs sera également affectée à la poursuite des programmes d'aménagement du territoire : plan routier breton, plan Massif central, mise à deux fois deux voies de la R.N. 20 entre Vierzon et Limoges.

Enfin, le programme autoroutier prévu permettra de lancer les travaux d'au moins 100 kilomètres de liaisons nouvelles contre 76 kilomètres en 1984.

Une nouvelle étape de l'amélioration des liaisons avec la Bretagne et les Pays de la Loire commencera alors avec le lancement de la première section de l'autoroute A 11 Angers-Le Mans, d'Angers à Durtal, soit 30 kilomètres. Quant au désenclavement du Massif central, il sera poursuivi grâce au lancement d'une section de l'autoroute A 71 Gannat-Montluçon avec la section Gannat-Montmarault, de 32 kilomètres. Enfin, la liaison transversale A 26 Calais-Reims sera complétée par la section Saint-Quentin - Laon de 35 kilomètres.

Je compte bien pouvoir majorer encore ce programme des 100 kilomètres que je viens de vous décrire lorsque la répartition définitive du fonds spécial de grands travaux sera effectuée.

Telles sont mesdames, messieurs les députés, les grandes orientations du budget des transports. Elles traduisent bien, ainsi que l'a montré M. Bernard, une volonté.

Je vais laisser Jean Auroux développer plus avant la partie dont il a la responsabilité. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports.

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, je tiens d'abord à remercier les rapporteurs pour la qualité de leurs travaux en indiquant, pour répondre aux observations de certains, que le nombre des questions posées, plusieurs centaines, n'a pas toujours simplifié notre tâche pour leur répondre dans les délais souhaités ! Je crois qu'il y a des progrès à faire de part et d'autre. J'y suis tout disposé afin que tout le monde ait satisfaction.

Avant d'engager plus avant mon propos, il me paraît utile de rappeler pour mémoire le champ de compétence de mon département : le secrétaire d'Etat aux transports a en charge tout ce qui concerne les transports à l'exclusion des routes et de la sécurité routière.

Le projet de budget des transports n'est pas, peut-être au moins à première vue, la traduction la plus proche de ces compétences : M. le rapporteur spécial suppléant pour l'aviation civile et la météorologie a remarqué le caractère peu commode du document budgétaire qui lui a été remis. Mais la nomenclature est restée inchangée. Je m'y référerai donc pour présenter ce projet de budget.

Le domaine des transports étant ainsi précisé — au demeurant il n'est pas totalement nouveau — le projet de budget de 1985 s'inscrit dans la politique définie par le Gouvernement et dans la cohérence de l'action du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports.

Je résumerai cette politique volontaire des transports en déclarant qu'elle vise deux grands objectifs : d'une part préparer l'avenir par la modernisation, en contribuant le plus efficacement possible à la compétitivité de notre économie ; d'autre part, améliorer la vie quotidienne dans et par les transports.

Il s'agit donc en premier lieu de préparer l'avenir par la modernisation, technologique, économique et sociale.

Nous avons enregistré des réussites technologiques dans presque tous les domaines. Vous les connaissez ; déjà fort nombreuses, elles justifient amplement nos projets et nos programmes. Elles nous ouvrent la porte de l'exportation. Dans le domaine de l'aéronautique civile, le succès rencontré par les Airbus est reconnu par tous. Je précise, monsieur Tranchant, que les commandes portent sur 91 appareils et non sur 28. Le succès justifie notre décision de lancer l'A 320, de soutenir l'ATR 42 et le Falcon 900, de permettre à l'Aérospatiale et à la S.N.E.C.M.A. de continuer leur programme de recherche, notamment dans la motorisation.

Le T.G.V. Sud-Est est un succès. Son exploitation bénéficiaire permettra de lancer, dès le début de l'année prochaine, les travaux pour le T.G.V. Atlantique, le grand projet ferroviaire des cinq années à venir, et de prévoir un T. G. V. Nord-européen qui « déborderait », comme l'a si bien montré M. Chénard, nos frontières. Mais je précise que cet objectif a déjà été atteint avec nos amis suisses !

Les techniques de pointe sont mises au service de la météorologie, une des plus compétitives et des plus performantes du monde, mais aussi de nouveaux concepts de transports urbains évoqués tout à l'heure : « Poma 2000 », « Aramis », « Val », dont les prototypes, au moins, sont déjà en fonctionnement.

Pour conduire la modernisation économique, le Gouvernement a l'intention de susciter, de stimuler, d'encourager une gestion dynamique, rigoureuse et responsable, en particulier pour les entreprises publiques. Le projet de budget qui vous est présenté porte la marque de cette volonté, par exemple pour les compagnies aériennes Air France, Air Inter, mais aussi pour la S. N. C. F. — le président Goux l'a souligné précédemment.

Je n'oublie pas, bien sûr, vous vous en doutez, la modernisation sociale. Il faut la susciter avec la responsabilisation, la dynamisation et la concertation de tous les acteurs sociaux dans les entreprises.

En ce qui concerne mon secteur, j'y veillerai particulièrement : les contrats de Plan entre l'Etat et les entreprises publiques en sont à l'évidence l'occasion la mieux appropriée.

Il nous faut donc non seulement préparer l'avenir mais aussi penser au présent, c'est-à-dire améliorer la vie quotidienne dans et par les transports.

Tel est le second objectif de notre politique des transports. Qu'il s'agisse des transports urbains, qui améliorent la qualité de la vie en ville, en facilitant les liaisons domicile-travail, et aussi — on l'oublie un peu trop aujourd'hui — domicile-loisirs, un effort notable s'accomplit actuellement dans les principales villes de France, singulièrement en région parisienne avec la modernisation constante de la R. A. T. P.

L'effort porte aussi sur les liaisons intercommunales avec les transports départementaux que désormais, en toute liberté, et par conséquent en toute responsabilité, les conseils généraux auront le pouvoir d'organiser.

Dans ce domaine, une décentralisation bien comprise doit permettre de libérer les initiatives qui concourent à améliorer les services existants, à en créer de nouveaux, à mettre en place de nouvelles liaisons locales, régionales et même interrégionales : la liaison Lille - Lyon par T. G. V. en est l'illustration quasiment historique et culturelle puisque, désormais, on traverse la France sans s'arrêter à Paris.

M. Bernard Poignant. Très bien !

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Enfin, il faut que tout citoyen et tout habitant ait la possibilité concrète d'exercer son droit au transport.

Dans ce domaine, l'Etat sera attentif à la place des handicapés et des personnes âgées, notamment en matière d'accessibilité. Priorité est donc donnée aux transports collectifs, et cette priorité se conjugue parfaitement avec notre politique d'économie d'énergie et de sécurité des personnes.

Telles sont les grandes lignes de la politique destinée à moderniser nos transports et à améliorer la vie quotidienne.

Cette politique, comme l'ont fort justement souligné MM. Bernard et Chénard dans leurs rapports, s'inscrit en parfaite cohérence avec les objectifs du 9e Plan et, plus précisément, dans le cadre des cinq programmes relatifs aux transports.

Pour mettre en œuvre cette politique, des moyens sont nécessaires. Ils ont été déjà largement présentés.

Parlons chiffres : si nous additionnons dépenses ordinaires et crédits de paiement, ce qui ne saurait être interdit en bonne comptabilité puisqu'il s'agit de l'argent effectivement engagé, c'est un accroissement de 6,9 p. 100 par rapport à 1984 qui vous est proposé. Cet effort significatif ne saurait donc justifier la sévérité de certains jugements et *a fortiori* un refus d'approbation.

Dans une conjoncture de rigueur et d'exigence, le budget qui vous est présenté est un budget satisfaisant. C'est aussi un budget d'action et de mouvement.

Au surplus, maintenant que le cadre de la décentralisation est en place, le budget des transports doit s'apprécier au regard de l'ensemble des budgets engagés par les diverses collectivités territoriales et en fonction de leurs compétences en matière de transport et de leurs choix politiques.

Leur action s'ajoutera à celle de l'Etat et à celle des entreprises publiques et privées. C'est en tenant compte de l'ensemble de ces composantes que l'on pourra mesurer concrètement l'effort de la collectivité nationale en faveur des transports.

A cet égard, sur le plan juridique, je signale que les décrets d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs viendront progressivement, mais sans retard, compléter l'organisation de ce secteur et favoriser l'amélioration des relations entre ses diverses composantes, dans le cadre d'un pluralisme reconnu.

Parallèlement, les contrats Etat-régions, les contrats de développement des transports urbains ainsi que les contrats d'entreprise jalonneront l'itinéraire que je vous propose pour 1985, section par section.

Dans la section commune, qui recouvre pour l'essentiel le financement des frais généraux des transports, je noterai les grandes actions intéressant la recherche : d'abord la fusion de l'institut de recherche des transports et de l'organisme national de la sécurité routière. Dans le cadre d'un établissement public à caractère scientifique et technique : 135 postes budgétaires sont prévus.

Je pense que cette action répond aux préoccupations exprimées. Le secteur des transports aura ainsi à sa disposition un organisme de recherche cohérent et reconnu par ses pairs, au niveau national et international.

Je précise, à cet égard, que des dispositions nécessaires seront prises pour assurer l'intégration des personnels concernés dans les meilleurs délais et dans les meilleures conditions légales.

Il y a ensuite la poursuite de l'effort de sécurité et de réglementation dans le domaine de l'aviation civile.

Les recherches permettant de formuler la réglementation nécessaire renforcent la crédibilité de ce qu'il est convenu d'appeler le « système français pour la sécurité aéronautique » vis-à-vis des usagers nationaux et des clients étrangers. L'amélioration de ce système est particulièrement importante, on le verra à propos du budget annexe de la navigation aérienne, le B. A. N. A.

Ainsi et je tiens à le souligner au moment où un mouvement positif de l'aviation civile commerciale se dessine — la France disposera des outils et des moyens nécessaires pour assurer sa modernisation et conforter une place d'ores et déjà reconnue au niveau international.

En ce qui concerne l'aviation civile, chacun peut reconnaître que 1984 a été un grand cru technologique et commercial pour l'aéronautique française. Dans la même ligne, 1985 sera l'année de l'industrie, du commerce et de l'exportation, c'est-à-dire de l'emploi conforté, au niveau non seulement des grandes entreprises mais aussi de la sous-traitance et des équipementiers.

En amont, l'effort de recherche et de développement sera conforté avec des crédits significatifs, par exemple, pour les parties haute pression des gros moteurs civils dans lesquels la France a désormais sa place assurée. Plus généralement le soutien à la construction aéronautique civile sera maintenu à un haut niveau.

M. Georges Tranchant, *rapporteur spécial suppléant.* Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Je termine ce passage de mon propos puisqu'il s'adresse à vous et je vous autoriserai ensuite volontiers à m'interrompre.

Monsieur Tranchant, l'inquiétude que vous avez manifestée m'apparaît excessive. Je crois en effet que ce budget donne à ce secteur qui nous intéresse tous un maximum de chances pour réussir sur le marché mondial, et si le niveau des crédits concernant la recherche et le développement varie d'une année à l'autre, c'est parce qu'au cours de celles où nous préparons un prototype il faut consentir des efforts plus soutenus que pour les années où nous avons simplement des processus de production en série à assurer.

Monsieur Tranchant, je vous autorise maintenant à m'interrompre.

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

M. Georges Tranchant, *rapporteur spécial suppléant.* Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

Tout à l'heure, en présentant ce rapport j'ai souligné que nous étions, comme tous les Français, ravis d'apprendre que vingt-huit Airbus avaient été commandés par la compagnie Panam, mais vous avez indiqué que ce chiffre était inexact et que la quantité d'Airbus commandés par cette compagnie était bien supérieure.

Or les éléments qui ont été utilisés pour l'élaboration de ce rapport viennent d'une fiche interrogative qui vous a été adressée. C'est dans la question n° 31 que nous vous demandions quel était actuellement le carnet de commande des Airbus. Vous avez vous-même répondu, monsieur le secrétaire d'Etat, que 362 appareils étaient commandés et que ce chiffre tenait compte de la lettre d'intention de Panam a signée avec Airbus Industrie et qui doit se transformer en contrat ferme avant le 15 novembre prochain.

Il est même précisé que douze A 320 et quatre A 310 — soit seize appareils — seront loués à cette compagnie en attendant la livraison des appareils définitifs et que douze A 310 sont commandés ferme. Cela donne donc bien un total de vingt-huit appareils et c'est ce chiffre qui figure dans le rapport, lequel ne fait que reprendre les indications que vous avez données.

Je voudrais donc savoir si la compagnie Panam a commandé quatre-vingt-dix Airbus ou vingt-huit.

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Je ne veux pas ouvrir un débat sur les commandes fermes et les options. Je maintiens ce que j'ai dit tout à l'heure et je vous fournirai les précisions par écrit sur ce montage un peu particulier, il est vrai, compte tenu de la présence d'Airbus actuellement invendus sur la plate-forme de Toulouse et de la dernière livraison des futurs A 320. Vous constaterez que le compte est tout à fait bon.

Dans son intervention, M. Labbé a fait allusion à l'espace et notamment à sa militarisation. Son propos était quelque peu marginal par rapport au débat d'aujourd'hui, mais je ne peux le laisser affirmer, sans pour autant entrer dans les détails, que la France n'aurait pas une politique spatiale digne de ce nom et notamment dans le cadre européen. On peut certes, faire toujours davantage, mais la France a conquis sa place dans le domaine de l'espace.

En tout état de cause ces propos sont un peu sévères pour tous les techniciens de Kourou et du C. N. E. S. qui ont réalisé des choses tout à fait remarquables, ce que vous ne contestez sans doute pas.

M. Pierre Micaux. C'est l'héritage !

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Je ne céderai pas à la facilité. Mes propos n'étaient pas sévères, mais ambitieux !

M. François Grussenmeyer. Il y a une nuance !

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* L'année 1985 sera également celle de la mise en place du budget annexe de la navigation aérienne. Je n'insiste pas davantage sur ce point, sauf pour souligner qu'il faut, à mon sens, qu'un état d'esprit nouveau anime désormais ce secteur essentiel du transport aérien.

Parallèlement, la sécurité au sol sera améliorée puisqu'une augmentation très significative des crédits concernant des aménagements relatifs à la sûreté des passagers dans les aéroports vous est proposée.

Ainsi que vous le savez, le contrat de Plan d'Air France est signé et la convention d'Air Inter est en préparation. Les bons résultats de ces deux compagnies permettront à l'Etat-actionnaire de réduire son intervention à l'égard de ces sociétés et je ne trouve pas que nous méritions des reproches pour cela. Il s'agit au contraire, comme l'a souligné le président Goux, d'un élément de satisfaction d'autant que cette situation leur permettra d'assurer leur développement dans le cadre d'une réglementation internationale, peut-être rénovée pour tenir compte des nouveaux marchés, mais, en tout cas, maintenue, car elle protège, à l'évidence, du chaos d'abord et du désastre économique ensuite.

Qu'il me soit permis à ce sujet, m'adressant aux tenants du libéralisme sauvage, de reprendre une dépêche venue de Grande-Bretagne dont les gouvernants actuels sont très partisans de

cette méthode de déréglementation. Je vais me contenter de vous la lire car elle est très explicite. Cela vous permettra de comprendre qu'il y a des limites au libéralisme sauvage.

« Londres, le 26 octobre. — A. F. P. — Le gouvernement britannique vient d'intervenir pour imposer des tarifs plus élevés aux cent mille personnes ayant déjà acheté des billets à prix réduit sur des vols transatlantiques.

« Le sous-secrétaire d'Etat aux transports, M. Michael Spicer, a indiqué jeudi que cette décision avait été prise afin de prévenir tout risque de « chaos commercial sur l'Atlantique Nord » après le refus la semaine dernière du gouvernement britannique de nouveaux tarifs moins élevés à partir du 1er novembre prochain pour les grandes compagnies aériennes transatlantiques.

« Cette décision signifie que les cent mille porteurs de billets à prix réduits... devront payer un supplément de 40 livres ou accepter d'être remboursés...

« M. Spicer a ajouté que les autorités britanniques « vérifieront aux aéroports pour être sûres que les compagnies ne continuent pas à vendre des billets à des tarifs qui n'ont pas été approuvés. » (*Exclamations sur les bancs des socialistes.*)

Ce document se passe de tout commentaire.

M. Georges Tranchant, *rapporteur spécial suppléant.* C'est très bien, de quoi vous plaignez-vous ?

M. Pierre Micaux. On est en France !

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* En ce qui concerne les transports routiers, l'action du Gouvernement tend à favoriser leur modernisation et à donner un rôle international élargi à ce secteur. Les moyens budgétaires qui lui seront consacrés augmenteront de plus de 12 p. 100 en 1985. Ils devront se conjuguer avec les efforts des régions et surtout des professionnels pour moderniser les entreprises et améliorer les chaînes de transports de marchandises.

La modernisation de cette profession — j'insiste sur ce point — ne sera pas réalisée sans formation. C'est pourquoi j'ai prévu de consacrer des crédits substantiels — 13,8 millions de francs — à la formation des conducteurs routiers en France, en 1985. Il s'agit d'un effort considérable, mais il constitue un bon investissement dans les hommes, et un pas à la fois vers une meilleure qualification et vers une reconnaissance plus large de cette profession.

Les transports collectifs de voyageurs — urbains et non urbains — resteront une priorité essentielle, à Paris comme en province. Ainsi, 300 millions de francs sont prévus pour la réalisation d'infrastructures en Ile-de-France associant S. N. C. F. et R. A. T. P. et également avec le concours du F. S. G. T.

Nous poursuivrons également la politique des contrats de développement de transports urbains et départementaux conclus à l'initiative des collectivités locales auxquels s'ajoute le dispositif de modernisation des autocars qui doit permettre le renouvellement d'un parc vétuste au rythme de deux mille véhicules par an. Cela aura bien entendu des effets bénéfiques pour notre industrie du poids lourd.

En ce qui concerne les métros et les tramways, 395 millions sont prévus pour poursuivre les chantiers entrepris et en ouvrir de nouveaux ; le dernier en date sera probablement celui de Toulouse.

Le développement des relations contractuelles avec les collectivités territoriales est le corollaire de la décentralisation. C'est pourquoi la S. N. C. F. étudiera avec les régions les projets de dessertes régionales qui pourraient déboucher sur des conventions pluriannuelles. Quelques-unes ont déjà été passées avec certains conseils régionaux.

A propos de la S. N. C. F., je tiens à souligner que l'Etat continue à assumer ses responsabilités à l'égard de cette entreprise et à payer ce qu'il doit. Mais il revient également à l'entreprise d'apporter ses propres réponses à l'enjeu majeur et prioritaire qui est pour elle de maîtriser et d'assurer son avenir, sur des bases solides et durables avec les adaptations et les évolutions nécessaires. L'ensemble des contributions inscrites au budget des transports a été ajusté en fonction de l'évolution des variables économiques, sans complaisance ni désengagement. Cependant, pour tenir compte des efforts de gestion et d'assainissement entrepris par la S. N. C. F., la participation de l'Etat a été allégée et ramenée à 3 250 millions.

Effort de gestion, poursuite de l'ouverture sur les régions, les clientèles, les élus locaux et les nouveaux besoins, lancement du T. G. V. Atlantique, telles sont les lignes de force qui accompagnent les chiffres inscrits dans le projet de budget de 1985 pour la S. N. C. F. Il faut souligner que le F. S. G. T. continuera — par ailleurs — d'aider la S. N. C. F. dans son effort d'investissement pour ses grands programmes nationaux. Il lui attribuera ainsi plus d'un milliard de francs pour environ huit milliards de francs d'investissements décidés à l'initiative de la S. N. C. F. Ces sommes sont, elles aussi, porteuses d'emplois dans le secteur industriel et dans celui du B. T. P.

Bref, dans la responsabilité clairement établie de chacun, nous donnons les moyens aux cheminots de France de rester les premiers du rail dans le monde. Le contrat de Plan en cours de préparation sera d'abord un contrat de confiance. Il devrait normalement être prêt à la fin de cette année.

Quant aux transports fluviaux, au-delà des chiffres budgétaires dont on a souligné à la fois l'insuffisance et la progression, j'indique que l'année 1985 sera caractérisée par le plein fonctionnement des nouvelles structures de la profession.

La rénovation de l'office national de la navigation, la création du fonds d'intervention commerciale pour l'entreprise artisanale du transport par eau, l'attribution de ressources fiscales spécifiques pour la chambre nationale de la batellerie artisanale, seront autant de nouveaux outils qui devront apporter une contribution active à la reconquête non seulement de la confiance, mais aussi de marchés dont la profession a besoin. A cet égard, j'indique à la représentation nationale qu'un accord a été établi entre E. D. F. et la compagnie nationale du Rhône, qui permettra à cette dernière de disposer de moyens nécessaires à la poursuite de sa mission.

Enfin, je dirai quelques mots, sans doute trop brièvement, pour la météorologie. Mais celle-ci a eu les honneurs d'un conseil des ministres récent, ce qui me permettra d'être plus concis.

Dans ce secteur, la modernisation, la présence sur un grand nombre de marchés internationaux, les progrès technologiques d'une météo plus fine permettent, en liaison avec les télécommunications, d'aborder de nouveaux marchés, nationaux, sectoriels, professionnels, voire individuels. Près de 700 millions de francs de moyens, regroupés dans cette section, permettront de lancer la météorologie vers ces nouveaux marchés, où les retombées actuelles de l'action publique sont déjà estimées à près de 12 milliards de francs.

Voilà mesdames, messieurs les députés, définis en quelques instants, nécessairement trop brefs, les lignes d'action et les moyens mis en œuvre pour animer ce vaste secteur d'activités dont dépend la vie quotidienne des Français sur le plan social et économique.

Il apparaît à l'évidence, chaque jour, que nos frontières sont trop étroites, et je ne puis en cela que souscrire aux conclusions de votre rapporteur et de votre commission des finances qui soulignent la nécessité d'une politique de dimension européenne, au moins, pour les transports.

Certes, ici et là, nous avons commencé à simplifier les formalités — aujourd'hui même vous avez appris les initiatives prises au sommet franco-allemand — et à harmoniser des normes, ce qui n'est pas chose facile compte tenu de toutes les implications commerciales, industrielles et même sociales. Mais, nos machines allant plus vite, il nous faut aller plus loin. Telle est l'autre tâche que nous nous sommes assignée : il faut que cette modernisation serve la compétitivité de notre économie et, par nos exportations propres de biens et de services, contribue à améliorer les résultats de notre commerce extérieur, dont les transports sont déjà — dois-je le rappeller ? — l'une des composantes les plus fortes et les plus dynamiques.

Mesdames, messieurs les députés, en votant ce projet de budget, vous nous donnerez les moyens de cette politique et, en outre, vous conforterez dans leur action toutes les femmes et les hommes qui font vivre ce secteur depuis la conception la plus technologiquement avancée jusqu'à la gestion la plus quotidienne. En votant ce projet de budget, vous poserez, en quelque sorte, la première pierre de ce grand projet qu'est le T. G. V. Atlantique, nouvel et puissant outil d'aménagement du territoire en faveur de notre grande façade océanique et, au-delà, vous confirmerez que tout le secteur des transports dans son pluralisme et sa diversité a sa place dans la vie de la nation. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. Dans la discussion, j'ai de nombreux inscrits. Je demande à tous les orateurs de respecter strictement leur temps de parole.

La parole est à M. Duroméa, premier orateur inscrit.

M. André Duroméa. C'est à la lumière des enjeux nouveaux définis depuis 1981 et nécessaires pour notre pays que nous avons été conduits à examiner les infléchissements apportés à la politique des transports, d'abord en 1984 à la suite d'une série d'annulations de crédits, puis en considérant le projet de budget de 1985.

En effet les annulations de crédits ont réduit le budget initial de 1984 des transports intérieurs de plus de 7 milliards en crédits d'investissement et de plus de 44,5 milliards en crédits de fonctionnement, tandis que, dans le même temps, les crédits de l'aviation civile et de la météorologie étaient amputés de 343 millions de francs en autorisations de programme et de 134 millions de francs en crédits de fonctionnement.

Les crédits de 1985 pour les transports intérieurs progressent en moyens de fonctionnement de 4,3 p. 100 par rapport à 1984. Cependant, si l'on tient compte d'un transfert de plus d'un milliard de francs du budget des charges communes vers celui des transports, on constate que la progression n'est plus que de 1,9 p. 100.

Par ailleurs, ces crédits diminuent de 13,7 p. 100 en autorisations de programme.

Certes, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous avez indiqué que la faiblesse des crédits d'investissement sera largement compensée par la mise en œuvre de la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux que le Parlement examinera dans quelques semaines. Or le F. S. G. T. avait été conçu lors de sa création comme permettant — je cite M. Delors — « d'accélérer, dans quelques secteurs d'application, certaines opérations dont l'utilité économique et sociale est incontestable et qui sont susceptibles de conduire à... » — permettez-moi d'insister sur ce passage — « ... un supplément d'activité concentré sur les mois à venir ».

Nous constatons aujourd'hui que le F. S. G. T. tend, aussi bien dans le budget de l'urbanisme et du logement que dans celui des transports ou dans celui de la mer, à venir compenser des dotations budgétaires défaillantes.

Ce n'est pas pour cela qu'il avait été conçu : il s'agissait d'un fonds destiné à apporter un « plus » dans le secteur des transports permettant de soutenir l'emploi, d'équiper plus vite le pays, de mieux répondre aux besoins.

Les différentes actions qui seront engagées en 1985 seront marquées par la poursuite d'une rigueur dont les conséquences risquent de peser défavorablement sur le développement de la politique engagée, sur le maintien de l'emploi direct et induit dans le secteur et sur les performances économiques de la branche.

Notre principale préoccupation à cet égard, monsieur le ministre, concerne la S. N. C. F.

En diminuant en 1985 de 7,4 p. 100 le concours exceptionnel que l'Etat apporte à l'assainissement de la S. N. C. F., vous avez choisi une orientation critique, et le risque est grand de retomber dans les ornières du passé.

Deux scénarios étaient possibles.

Le premier prévoit — comme c'est le cas dans le projet de budget — une réduction de la contribution exceptionnelle en 1985 de 260 millions de francs puis de 100 millions par an jusqu'en 1988, couplée à une chute de 251 500 emplois en 1984 à 237 500 en 1988. Il aboutit à un déficit annuel qui se maintient à haut niveau : 6,8 milliards en 1985, 6,6 milliards en 1986, 6,2 milliards en 1987 et encore 5,8 milliards en 1988.

La logique sous-tendue par un tel scénario est une logique de crise qui a abouti à la situation que l'on connaissait avant 1981 : endettement élevé, en particulier en raison de la progression énorme des frais financiers liés aux emprunts à l'étranger qui se poursuivent d'ailleurs encore aujourd'hui ; réduction des effectifs, des investissements et des services offerts, entraînant une désaffection de la clientèle, donc perte de ressources et ainsi de suite.

Une telle démarche, que sous-tendait le plan Guillaumat dont on se souvient, a abouti dans plusieurs pays d'Europe à la liquidation du transport ferroviaire. En France, le démantèlement était en marche avant 1981. Il a pu être freiné par les luttes puissantes des cheminots, puis interrompu par l'arrivée du gouvernement de la gauche. Ainsi les causes de la situation financière de la S.N.C.F. sont bien à rechercher non pas dans les deux ou trois dernières années, mais dans la politique suivie à l'égard de l'entreprise pendant les quinze ans qui ont précédé.

Nous sommes donc particulièrement inquiets du grave infléchissement apporté à la politique menée depuis trois ans. L'enjeu est en effet de la première importance.

La S.N.C.F. contribue de façon déterminante à la mise en œuvre de la nouvelle politique des transports que j'évoquais précédemment.

L'effort de redressement entrepris par la société doit être soutenu avec détermination, d'autant que la S.N.C.F., loin d'être une entreprise dépassée et moribonde dont la survie ne tiendrait qu'à l'injection massive des crédits publics, porte en elle-même les germes de son redressement. La S.N.C.F. est en effet une entreprise moderne, performante et productive dont la réputation s'étend bien au-delà de nos frontières. Ainsi, par exemple, avec 20 p. 100 de trafic en plus, la S.N.C.F. a 30 p. 100 de personnels en moins que les chemins de fer de la République fédérale d'Allemagne. C'est donc un investissement payant pour tout le secteur des transports et au-delà pour le pays tout entier.

Un autre scénario que celui retenu est possible. Il suppose que l'Etat s'y engage avec la volonté d'aller jusqu'au bout de l'apurement du passé de la S.N.C.F.

Les projections montrent que le déficit annuel nouveau peut être totalement résorbé à l'horizon 1988 et les effectifs maintenus à condition de porter la contribution exceptionnelle à un niveau suffisant — 6,5 milliards de francs — pendant quatre ans à partir de 1985, ce qui aurait pu se réaliser sans dommage pour les finances de l'Etat par la mise en place d'un fonds d'intervention assurant par l'emprunt le niveau de financement nécessaire jusqu'en 1988 et remboursé ensuite par une S.N.C.F. revenue à l'équilibre.

Cette option reste la seule capable de répondre aux nécessités de rénovation et de développement de la place du rail dans notre pays tout en garantissant un haut niveau de qualité du service rendu et en préservant l'emploi. C'est à cette condition que la politique des transports mise en œuvre depuis 1981 pourra être poursuivie.

Je voudrais à présent évoquer quelques autres aspects du projet de budget.

Le raisonnement que je tenais pour la S.N.C.F. doit s'appliquer aux autres modes de transport : il s'agit, là encore, de favoriser les investissements, de moderniser les secteurs et les réseaux, de dynamiser les politiques commerciales, de qualifier et de former les hommes.

En matière de transports collectifs urbains, le niveau des crédits proposés semble satisfaisant. Cependant l'effort engagé les années précédentes se traduira en 1985 par une pointe des mises en chantier.

Pouvez-vous nous assurer, monsieur le ministre, que le calendrier de réalisation des projets, notamment en banlieue parisienne, sera respecté ? Comptez-vous à ce sujet engager rapidement la réforme des transports en Ile-de-France, cette région restant toujours en dehors de la décentralisation pour les transports ?

Concernant les transports collectifs interurbains, les crédits permettront la modernisation du parc d'autocars, répondant ainsi aux engagements pris par votre prédécesseur. Cependant, tant que ne sera pas mise en place une ressource spécifique demandée par les professionnels et de nombreux élus, les départements et régions ne seront pas en mesure de répondre efficacement aux besoins.

Dans le domaine du transport routier, la loi d'orientation des transports intérieurs a posé les bases nécessaires à l'assainissement et à la modernisation de ce secteur. Il faut encore que cette loi s'applique pleinement. Vous avez annoncé que les décrets d'application paraîtraient progressivement.

Le Gouvernement concrétisera-t-il, dans ces décrets, la nécessité de résorber les formes les plus contestables de la sous-traitance et du tractionnariat, et de créer les conditions d'un meilleur fonctionnement économique et social des entreprises routières, en particulier artisanales ?

En ce qui concerne les routes et les autoroutes, les besoins nécessiteraient une enveloppe de 3,8 milliards de francs, alors que seulement 2,7 milliards sont prévus au budget. Le compte n'y est donc pas. Il serait, là encore, fait appel au F. S. G. T.

S'agissant du transport aérien, la politique menée depuis trois ans a porté ses fruits : Air France et Air Inter connaissent, on l'a souligné, de bons résultats. Air France, par exemple, sans licenciement, en modernisant son matériel et en étendant sa flotte pour conquérir de nouvelles parts de marché, est revenu à une situation financière satisfaisante.

Au sujet de la construction aéronautique, les décisions clefs pour l'A 320, le Falcon 900 et le moteur CFM 56-5 ont été prises au cours des trois années précédentes. Les crédits permettant leur mise en œuvre sont inscrits au budget pour 1985, ce qui est satisfaisant.

La mise en place du budget annexe de la navigation aérienne en 1985 concrétise là encore une décision annoncée et attendue.

Je note enfin que les services de la météorologie accusent une importante baisse des crédits d'investissement, supposée être compensée par le développement de recettes propres, par exemple, la facturation des répondeurs téléphoniques.

M. le président. Veuillez conclure, s'il vous plaît, monsieur Duroméa.

M. Paul Duroméa. En ce qui concerne le fonctionnement, les crédits sont insuffisants et de nouvelles suppressions de vacation sont à craindre.

Voilà résumé en quelques mots le sentiment que nous inspire ce projet de budget.

Elaboré dans un cadre général d'approfondissement de l'austérité, dont les premiers indices apparaissaient déjà en 1984, le budget de 1985 comporte une dangereuse remise en cause des engagements précédents en matière de transport ferroviaire.

Votre budget, monsieur le ministre, n'est pas non plus un budget de soutien à l'emploi. L'emploi stagne ou baisse dans les entreprises publiques tandis que l'insuffisance des investissements provoquera directement ou indirectement des pertes d'emploi.

Je confirme donc, comme l'a fait ce matin mon ami Paul Chomat pour la partie « urbanisme et logement », que notre groupe émettra un vote négatif pour ce budget de 1985 des transports. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

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

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, commentant votre projet de budget en commission, M. Bernard, rapporteur pour avis, déclarait de manière peu triomphante et embarrassée : « Ce budget est limité dans sa progression, mais pas dans ses ambitions. »

Je dirai pour ma part qu'à une progression de façade — une façade qui cache la misère — répond un manque total d'ambitions.

En effet, si la progression globale est bien de 4,20 p. 100, moindre que celle du budget général, et si les dépenses ordinaires, qui comprennent les lourdes subventions aux entreprises publiques, augmentent de 7 p. 100, les dépenses d'investissement vont diminuer de plus de 13 p. 100 d'une année sur l'autre. Cette diminution affectera directement en 1985 l'entretien, la rénovation et l'amélioration de nos infrastructures de transport, notamment routières.

Plus grave encore, les autorisations de programme, c'est-à-dire les engagements et les lancements d'opérations sur plusieurs années, qui engagent donc l'avenir, régressent de 13,7 p. 100.

Ainsi, globalement et comme l'an dernier, votre budget, monsieur le ministre, est un budget étriqué et régressif qui, avec un certain nombre d'artifices et de camouflages, tente de faire face, tant bien que mal, aux dépenses inévitables de fonctionnement que vous maîtrisez beaucoup moins bien que l'investissement, victime expiatoire de vos coupes sombres.

Au congrès de Valence, vous vouliez « couper des têtes » (*Exclamations sur les bancs des socialistes*), image fâcheuse que votre campagne aux élections municipales de Paris a rectifiée. Aujourd'hui, vous coupez les crédits. Vous êtes vraiment un moissonneur, mais vous ne moissonnez pas dans l'intérêt national !

En revanche, votre budget n'a d'ambition qu'au travers du rêve. Vos ambitions butent en effet irrémédiablement sur les dures réalités financières que vous impose votre gestion imprudente, irresponsable et incompétente des années 1981 et 1982.

Oublions, si vous le voulez, les engagements qui dans votre budget font aborder l'avenir à reculons, pour examiner les moyens de paiement dont vous disposerez pour 1985. Je ne citerai dans mon exposé que des chiffres extraits des rapports de M. Bernard et de M. Chénard.

S'agissant du réseau routier national, les crédits d'investissement régressent de 12,4 p. 100.

Si l'on tient compte d'une augmentation des prix des travaux, modeste et optimiste, de 5 p. 100, la régression sera de 17 à 18 p. 100 en volume de travaux d'une année sur l'autre.

Ce n'est pas tout. Lorsqu'on observe les artifices du budget général, on peut craindre le pire si — jamais deux sans trois — vous êtes contraint à des annulations de crédits. C'est sans joie que, à cet égard, je vous rappelle les taux d'annulation de mai 1983 et de mars 1984, respectivement 17 p. 100 et 15 p. 100 des crédits votés par le Parlement quelques mois auparavant.

Est-il sérieux, monsieur le ministre, de voter un projet de budget en régression sur lequel, l'expérience le montre, pèse la lourde épée de Damoclès d'annulations aussi graves ?

M. Pierre Micaux. Sur celui-ci comme sur les autres !

M. Charles Fèvre. Pouvez-vous aujourd'hui nous garantir au moins qu'il n'y en aura pas en 1985 ?

En dépit des 576 kilomètres prévus dans ce projet de budget, il faudra quinze ans pour achever le programme de renforcements coordonnés.

Cent kilomètres d'autoroute engagés en 1985 au lieu de soixante-seize en 1984, constitue, selon vous, une performance. Mais les engagements financiers baissent de 926 à 662 millions de francs et les paiements de 855 à 583 millions de francs. Les chiffres démentent donc concrètement vos affirmations et vos espérances.

S'agissant de ces travaux routiers, M. le rapporteur de la commission des finances, un peu gêné dans son rapport, et on le comprend, essaie de nous faire croire que la « pause » — il faut entendre le « repli massif » à travers cet euphémisme — serait admissible en raison du « très fort développement de ces dernières années. »

Je tiens, au nom de l'opposition, à la remercier pour ce coup de chapeau à ce que vous appelez « l'héritage ».

M. Alain Chénard, *rapporteur spécial.* Je parlais bien des trois dernières années, et non d'avant 1981 ! (*Sourires.*)

M. Charles Fèvre. Votre héritage, il faut le regretter, sera moins brillant car en 1983 vos crédits ont augmenté de 16 p. 100 mais ont fait l'objet d'annulations à hauteur de 17 p. 100. En 1984, ils ont diminué de 4 p. 100 et ont été de surcroît amputés de 15 p. 100. Chacun voit bien ce qu'il en a été en volume de travaux compte tenu de l'augmentation de leur prix.

Voilà en tout cas comment vous soutenez l'activité économique !

Il est vrai, monsieur le ministre, que les régions vous aideront grâce à ce transfert de charges maintenant banalisé que constituent les contrats de Plan Etat-région à 50 p. 100 de participation sur les routes nationales. L'Etat s'était pourtant engagé à les améliorer seul.

M. Jean Bernard, *rapporteur pour avis.* Ils existaient avant !

M. Charles Fèvre. Vous nous avez dit en commission que ces contrats seraient honorés par l'Etat. Nous en prenons acte ; mais c'est encore heureux puisque la part de l'Etat représente globalement la moitié seulement de vos crédits routiers !

Vos crédits pour la sécurité routière baissent aussi sérieusement — comme si le nombre de tués et de blessés sur les routes ne pouvait plus diminuer ! — moins 27,8 p. 100 pour les crédits de paiement et moins 41 p. 100 pour les autorisations de programme. Ce sont les chiffres des rapporteurs. Vous mettez l'accent sur le plan « Réagir » et sur le plan « Moins 10 p. 100 d'accidents » pour démontrer une majoration de 286 p. 100. Mais, là encore, vous mobilisez les ressources des collectivités locales. Nouveau transfert de charges !

Certes, le Gouvernement a prévu une quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux, de 6 milliards de francs. Si les routes bénéficient de 30 p. 100, comme pour la moyenne des trois premières tranches, la baisse se limitera en volume de travaux, il est vrai, à 2 ou 3 p. 100, sauf annulation de crédits, laquelle a en 1984 supprimé purement et simplement les dotations attribuées aux routes au titre du fonds spécial de grands travaux. En tout état de cause, le fonds spécial de grands travaux limite le déclin de l'effort de l'Etat, mais le volume des travaux continuera à diminuer.

Malgré tout, avec cette quatrième tranche, le carburant augmentera tout de même de trois centimes : nouveau transfert de charges du contribuable sur l'usager de l'automobile et du camion, qui n'en peuvent plus de vos argumentations à répétition. De toute façon, il s'agit de la même poche puisque le taux de motorisation est, en France, de 43,6 véhicules pour 100 habitants.

Vous alourdirez, ce faisant, un peu plus le handicap de nos compatriotes en milieu rural dans la mesure où ils sont très dépendants de la voiture individuelle.

De toute façon, monsieur le ministre, on ne sait plus où l'on en est ni où l'on va ! Le budget régresse, le fonds spécial de grands travaux compense, les annulations soldent ! Comment voulez-vous que le Parlement s'y retrouve et y voie clair avec de telles combines financières ?

M. Pierre Micaux. Eux non plus n'y voient pas plus clair !

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, avec cette politique déjà désastreuse depuis deux ans pour l'équipement routier de notre pays, que vous accentuez cette année, avez-vous conscience du péril que vous faites courir au secteur des travaux publics ?

J'avais déjà lancé le cri d'alarme à cette même tribune l'an dernier. Cela n'avait pas touché spécialement votre prédécesseur. Savez-vous que l'activité des travaux publics a régressé de plus de 15 p. 100 en deux ans et que 25 000 emplois ont été perdus en un an ?

En septembre dernier, toute la presse a écrit que le budget pour 1985 annonçait le Waterloo de la profession.

La situation est d'autant plus grave qu'il s'agit de 6 000 entreprises réparties sur tout le territoire national, y compris en milieu rural, et que cette profession ne tiendra pas le coup encore longtemps. Car, en raison des investissements lourds et du matériel très coûteux qu'elle doit amortir, elle peut demain atteindre un seuil critique qui la fera s'effondrer tout entière.

Ne vous étonnez donc pas que les travaux publics régressent sur les marchés extérieurs : avec le budget pour 1985, vous démolissez une nouvelle fois, après celui de 1984, les bases nationales de cette profession. Sans marché national solide, comment voulez-vous que nos travaux publics soient forts à l'extérieur ?

Le problème se pose de façon analogue pour les transports routiers.

Le transport routier international français perd du terrain par rapport à ses concurrents étrangers. Les charges croissantes que supportent les entreprises françaises expliquent cette évolution, mais aussi les conditions particulières dans lesquelles est prévue la déduction de la T. V. A. que supporte le gazole.

La déductibilité à 100 p. 100 promise en transport international pour 1987 est beaucoup trop tardive. D'ici là le transport international français aura vécu. Même pour les transports routiers nationaux, la déductibilité de la T.V.A. sur le gazole, acquise à 50 p. 100 au 1er mai 1985, est insuffisante. Elle maintient en effet une surcharge qui pèse sur les prix de revient des produits français et qui les défavorise par rapport aux productions étrangères transportées avec un carburant détaxé.

Sans sous-estimer votre effort, voyons les choses lucidement : le cumul des augmentations de l'automne 1984 et de celles prévues jusqu'au 1er mai 1985 représente 18 centimes par litre de gazole. Or, 10 p. 100 de déductibilité en 1985 conduisent à une amélioration de 6 centimes, soit trois fois moins. En somme, ce que vous donnez d'une main, vous le reprenez avec trois autres mains. Vous êtes habile, monsieur le ministre ! C'est vraiment de la cleptomanie ! (*Exclamations sur les bancs des socialistes.*)

Je vous disais en commençant que la façade cachait la misère de votre budget ; voilà encore une preuve que vous jouez l'apparence, mais que vous devez faire subir aux entreprises la dure réalité à laquelle vous conduit votre politique de rigueur, nécessaire pour réparer les dégâts irrémédiables causés par vos erreurs de 1981-1982.

Sans doute me direz-vous que les crédits affectés aux transports routiers *stricto sensu* augmentent de 13 p. 100 — M. Auroux l'a rappelé il y a un instant — mais le crédit est de 68,5 millions, soit 0,14 p. 100 de votre budget.

Votre mérite est donc très limité, d'autant que les crédits dont il s'agit seront saupoudrés, alors qu'il aurait été plus utile de les concentrer sur le transport international qui en a bien besoin.

Mais au moins, traitez-vous un peu mieux le chemin de fer ? Il est permis d'en douter, surtout lorsqu'on observe l'ampleur qu'a revêtue la grève des cheminots le 25 octobre dernier.

Les concours et subventions à la S. N. C. F. représentent 33,5 milliards de francs sur un budget de 46,4 milliards de francs. Il est vrai que s'ils ont augmenté de 18 p. 100 en 1984, leur croissance prévue ne sera qu'un peu supérieure à 4 p. 100 en 1985 par rapport à 1984.

Mais ce qui me paraît significatif de votre politique, c'est qu'ils représenteront 72 p. 100 de votre budget en 1985 contre 63 p. 100 en 1984 et 60 p. 100 en 1983.

M. le président. Monsieur Fèvre, je vous demande de bien vouloir conclure.

M. Charles Fèvre. Malgré la rigueur que vous lui imposez de manière parfaitement irréaliste, la S.N.C.F. va donc consommer près des trois quarts de vos crédits, au détriment d'autres actions que j'ai signalées.

Vous invoquez les charges financières liées aux emprunts réalisés par la société nationale. Il est vrai qu'elles sont lourdes. Mais comment ont-elles progressé ? Les pourcentages sont éloquents : 262 p. 100 entre 1973 et 1980, 257 p. 100 entre 1980 et 1983. Le rythme a donc doublé depuis que vous êtes au pouvoir.

Vous nous reprochiez les emprunts de la S.N.C.F. : elle a dû en faire deux fois plus avec vous. Le rapport de M. Chénard évoque à juste titre la situation catastrophique qui en résulte.

Votre prédécesseur avait mis le gros projecteur sur la dotation en capital de 2 milliards en 1983. En 1984, il n'y a rien eu, et il n'y a rien pour 1985. Il y a seulement une contribution de 3,250 milliards à l'assainissement financier de la S.N.C.F. qui va inévitablement l'obliger à emprunter la différence avec le chiffre de son déficit résiduel évalué à 6 milliards.

En réalité, vous n'avez pas de politique vis-à-vis de la S.N.C.F. qui fonctionne et circule dans le brouillard que vous lui imposez. Votre leitmotiv, c'est le T.G.V. Atlantique financé en partie par le fonds spécial de grands travaux, c'est-à-dire par l'usager de l'automobile et par le transport routier. Espérons que nous pourrons l'inaugurer lorsque nous aurons repris le pouvoir.

Ainsi, vous imposez la rigueur à la S.N.C.F. et aux cheminots sans pour autant remédier à l'endettement qui la ronge. Vous perdez donc sur les deux tableaux. Vous avez surtout contribué à l'enfoncer depuis trois ans, notamment en ne parvenant pas à faire décoller notre économie de la croissance zéro.

Je n'évoquerai que pour mémoire les transports fluviaux, car le temps m'est compté maintenant.

M. le président. Vous avez largement dépassé votre temps de parole, monsieur Fèvre.

M. Charles Fèvre. Pas largement !

M. le président. De quatre minutes !

M. Charles Fèvre. Cela m'étonne, monsieur le président, j'ai regardé la pendule en commençant !

M. le président. Nous avons vérifié !

M. Alain Chénard, *rapporteur spécial.* M. Fèvre ne sait même pas compter son temps de parole, comment voulez-vous, monsieur le président, qu'il s'y retrouve dans le budget ?

M. Charles Fèvre. Monsieur le rapporteur, j'ai regardé la pendule avant de commencer !

M. Alain Chénard, *rapporteur spécial.* Vous ne l'avez pas plus regardée que votre dossier. Vous vous plaignez de la stagnation de la dotation de l'Etat à la S. N. C. F. Or l'année dernière, vous nous proposiez un amendement tendant à la diminuer. Où est la cohérence ?

M. Charles Fèvre. Je m'étonne qu'un parlementaire aussi chevronné que M. Chénard ignore, ou feigne d'ignorer que ce type d'amendement est purement indicatif et tend simplement à appeler l'attention du Gouvernement sur un problème sérieux. Son argumentation ne vaut absolument rien.

M. Alain Chénard, *rapporteur spécial.* Je vous renvoie à l'exposé sommaire de l'amendement.

M. Charles Fèvre. Je reviens aux transports fluviaux. Le Gouvernement voulait les promouvoir et remédier aux insuffisances passées. Que ferez-vous avec des crédits qui diminuent de près de 11 p. 100 par rapport à 1984, tant pour l'amélioration que pour l'entretien des voies navigables ?

Le seul point sur lequel votre budget est à peu près satisfaisant, ce sont les transports collectifs, urbains et non urbains. Encore que, ainsi que je le disais tout à l'heure pour un autre chapitre, si les crédits de transports interurbains augmentent de 51 p. 100, ils ne représentent que 0,45 p. 100 du total. Dans un budget de 46,4 milliards de francs, c'est insignifiant.

Je disais l'an dernier à votre prédécesseur, M. Fiterman, que son budget de 1984 était mauvais. Celui-ci l'est encore plus. M. Fiterman en avait conscience et en quittant le Gouvernement cet été, il a dit à des journalistes qu'il ne voterait pas le budget tel qu'il était prévu et, j'ajouterai, tel qu'il est resté.

Vous comprendrez donc que sans se référer ni s'aligner pour autant sur un avis pourtant aussi autorisé, le groupe U. D. F. ne puisse l'approuver. Ce budget compromet le développement et l'entretien de nos infrastructures de transports, handicape une fois de plus lourdement nos entreprises de travaux publics, tue à grand feu l'industrie de l'automobile ainsi que les entreprises de transport routier.

En votant contre ce budget, notre groupe exprimera sa volonté d'une autre politique dans tous ces domaines, une politique plus dynamique, plus efficace et plus cohérente. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

M. le président. Je demande instamment aux orateurs de respecter leur temps de parole.

La parole est à M. Gaillard.

M. René Gaillard. La présentation du budget des transports de 1985 souligne, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, les grands axes de la politique que vous entendez appliquer, à savoir : la modernisation et le renforcement de notre capacité à exporter ; l'amélioration de la vie quotidienne et du service rendu aux usagers des transports ; l'accroissement de l'efficacité des entreprises publiques ; l'amélioration de la sécurité.

Le groupe socialiste adhère à ces orientations que j'ai moi-même préconisées à plusieurs reprises au cours des dernières années et qui s'inscrivent dans la continuité de l'action engagée par le gouvernement précédent.

Dans le souci d'aider votre politique — car il vaut mieux construire que détruire — et de lui permettre de mieux atteindre sa pleine efficacité, permettez-moi de formuler quelques observations sur un certain nombre de questions.

Soumis à de nouvelles règles de jeu par la loi d'orientation des transports intérieurs et par les lois de décentralisation, le secteur des transports locaux et régionaux de voyageurs est en pleine mut[illegible] Les régions et les départements hésitent parfois à prendre [illegible]as-le-corps leurs nouvelles responsabilités en la matière.

Craignant des dérapages financiers, leurs élus sont tentés de solliciter des ressources spécifiques avant d'avoir conduit la nécessaire approche globale du dossier des transports réguliers et des services spéciaux scolaires et d'avoir dégagé les économies substantielles que celle-ci permet généralement.

Vous avez, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'occasion de vos rencontres avec les responsables locaux, tout comme les services de votre administration, tant au niveau central que local, à jouer un rôle important de sensibilisation des différentes parties prenantes : vous disposez d'ailleurs des moyens budgétaires d'incitation des départements à aller dans cette voie en signant avec eux des contrats de développement.

Le dispositif de modernisation des autocars permet en outre, sans attendre l'aboutissement des études indispensables à une telle approche, de rajeunir le parc en faisant disparaître les véhicules les plus âgés et donc d'améliorer, notamment sous l'angle de la sécurité, la qualité du service offert aux usagers.

Toujours au niveau local, quelques régions ont déjà, par des conventions signées avec la S. N. C. F., engagé un processus d'amélioration des services ferroviaires régionaux : la réponse en termes de fréquentation ne s'est pas fait attendre, mettant en évidence combien nos concitoyens sont sensibles aux caractéristiques de l'offre de transport mise à leur disposition.

Il faut encourager la S. N. C. F. à poursuivre sa politique d'ouverture vers les élus dans le souci de mettre au point avec eux des solutions adaptées aux besoins tels qu'ils les ressentent. Pour cela, il y a lieu d'expliciter dans le contrat de plan Etat-S. N. C. F. les règles de transfert au niveau régional des dotations de l'Etat pour l'exploitation des services ferroviaires régionaux ainsi que le mécanisme de leur évolution future.

Les transports urbains connaissent un renouveau spectaculaire dans les agglomérations moyennes, grâce aux ressources ouvertes aux collectivités locales par l'abaissement à 30 000 habitants du seuil à partir duquel le versement transport peut être institué. Ce processus ne doit cependant pas se faire au détriment des services réguliers non urbains. Des formules visant à les associer aux nouvelles lignes urbaines doivent être recherchées si l'on veut éviter un appauvrissement de ces réseaux qui serait préjudiciable à terme à la desserte du tissu rural qu'ils irriguent.

Dans les grandes villes, on constate un tassement du développement des transports collectifs. Il nous paraît tout à fait naturel, après la forte croissance de ces dix dernières années. Il s'accompagne souvent aussi d'une dérive de la contribution des collectivités locales au coût de fonctionnement des exploitations de transport qui inquiète les élus locaux. Un moyen de freiner ces évolutions consiste dans la mise en œuvre des plans de déplacements urbains dont peuvent résulter des gains considérables de productivité externe pour les réseaux.

Il importe d'activer la sortie du décret sur ces plans et de faire un grand effort de sensibilisation des élus locaux aux effets bénéfiques qu'ils doivent en attendre à la fois sous l'angle financier que je viens d'évoquer, mais aussi sous celui de l'amélioration de la qualité de la vie en ville et de la sécurité des déplacements des citadins.

Je ne ferai pas de nouveaux et longs développements sur la S. N. C. F., laissant le soin à mon collègue Michel Bérégovoy d'aborder en détail ce dossier. Permettez-moi cependant de souligner la satisfaction du groupe socialiste de voir, pour la première fois, l'Etat contribuer au financement d'une infrastructure ferroviaire d'intérêt national. Il s'agit, vous l'avez compris, du T. G. V.-Atlantique, tout spécialement intéressant, je l'espère tout au moins, pour le maire de Niort que je suis, et dont 30 p. 100 du coût de construction seront pris en charge par l'Etat.

Vous êtes actuellement dans la phase de mise au point du contrat de plan avec la S. N. C. F. : ce document est important pour l'Etat comme pour l'entreprise nationale. Il permettra de clarifier les relations entre les deux parties et de définir les modalités de l'assainissement financier de la société qui ne saurait demeurer dans la situation, par bien des aspects inquiétante, dans laquelle elle se trouve. Il doit surtout être l'occasion de fixer des objectifs ambitieux à l'entreprise et à son groupe visant à ce qu'ils sachent saisir les marchés porteurs qui s'ouvrent à eux, tant dans le domaine des voyageurs, pour les jeunes comme pour les anciens, que dans celui des marchandises-prestations, logistiques, transport combiné, transport international.

Ces objectifs ne pourront être atteints que si les cheminots se mobilisent, que s'ils comprennent que l'avenir de la S. N. C. F. à laquelle ils sont à juste titre très attachés est d'abord entre leurs mains et sera essentiellement assuré par leur effort collectif. Pour cela, il nous semble indispensable d'inclure dans le contrat de plan un volet social dynamique, incitant l'entreprise à se décloisonner et à tirer au maximum parti des possibilités ouvertes par les lois de démocratisation du secteur public et par les lois Auroux.

Du secteur des voies navigables, nous dirons qu'il a connu une année 1984 importante avec l'avis favorable donné par toutes les régions concernées au schéma directeur des voies navigables, approuvé par le conseil des ministres du 18 avril dernier, et avec la mise en place de l'entreprise artisanale de transport par voie d'eau, et de la chambre nationale de la batellerie artisanale. Ce secteur et, en particulier, ses nombreux artisans auront à s'inscrire dans l'effort général de modernisation du pays : les outils désormais en place devraient permettre ces évolutions de façon harmonieuse et équilibrée.

Les transports routiers de marchandises, quant à eux, risquent de connaître une révolution dans leur mode de fonctionnement avec les effets de l'introduction des techniques modernes de télécommunications qui, par exemple, devraient conduire à limiter les retours à vide ou à réduire les temps d'attente aux points de livraison.

Il nous semble que les pouvoirs publics ont à veiller à ce que les très nombreux artisans et petites entreprises du secteur ne soient pas exclus du processus de modernisation en cours.

La parution prochaine des décrets d'application de la loi d'orientation contribuera à l'assainissement nécessaire, en particulier par une définition plus claire des relations de sous-traitance et du rôle respectif du transport public et de la location de véhicules industriels avec conducteur.

En matière de tarification, il importe que vous confirmiez le maintien de règles d'ordre public sans pour tant interdire les évolutions jugées souhaitables par toutes les parties de la tarification routière obligatoire en vigueur depuis le début des années 1960.

De ce point de vue, la démarche amorcée par les donneurs d'ordre et par les transporteurs dans le domaine des denrées périssables nous paraît avoir un caractère exemplaire : si, comme nous le souhaitons, elle aboutit à un accord entre les parties, le Gouvernement pourrait s'en inspirer pour d'autres catégories de produits.

De même, un effort significatif mérite d'être entrepris pour conforter notre position en matière de transport international. A cet effet, il y a lieu de développer l'implantation à l'étranger des opérateurs nationaux de transports et de faciliter la solidarité entre, d'une part, ceux qui par leur taille ont une bonne connaissance des flux de transports de marchandises — chargeurs, transitaires ou grosses entreprises de transports — et, d'autre part les P. M. E. ou entreprises artisanales du secteur. Ce type d'expérience est en cours dans le Benelux où se développent des systèmes informatisés de données relatives au fret et il pourrait utilement être transposé dans notre pays.

Enfin, sur ce point, il nous paraît souhaitable que le Gouvernement permette aux services de transport de bénéficier plus facilement des aides au commerce extérieur qui, actuellement, sont essentiellement dévolues de fait aux activités industrielles.

Je terminerai par la question des infrastrucures et de la sécurité routières.

Il nous paraît sain que vous ayez tenu à respecter la totalité des engagements pris par l'Etat dans les contrats de Plan qu'il a signés avec les régions.

Par ailleurs, nous approuvons la priorité donnée à l'entretien et à la modernisation du réseau routier national avec le souci constant d'améliorer la sécurité des infrastructures et de résorber les points noirs.

Les orientations de la politique de sécurité routière nous semblent très positives. Entre la poursuite des programmes « Réagir » et « Objectif moins 10 p. 100 » il est très important de persévérer dans la démarche de sensibilisation des Français sur les causes et conséquences des accidents. Il faut aussi continuer à moderniser notre réglementation en la matière avec, en particulier, une réforme du permis de conduire lorsque tous les enseignements de l'expérience en cours dans les départements des Yvelines et de l'Essonne auront été triés.

En définitive, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat dans le contexte économique difficile que connaît notre pays, votre budget de rigueur et d'effort nous paraît être un bon budget.

Le fonds spécial de grands travaux que, sur votre demande, le Gouvernement a décidé de porter à 6 milliards de francs, vous permettra de maintenir à un niveau correct le volume des investissements.

Tout en vous demandant de prêter attention aux observations qu'en son nom je viens de formuler, le groupe socialiste votera le budget des transports de 1985. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mon groupe a procédé à une analyse du budget des transports qui nous conduit à une appréciation de l'évolution des masses de crédits assez différentes de celle de M. le rapporteur de la production et des échanges.

En effet, il nous apparaît pour le moins paradoxal de parler de progression même modeste des moyens de paiement lorsque ceux-ci n'augmentent que de 4,2 p. 100 par rapport à 1984, ce qui, compte tenu du taux d'inflation marque dans les faits une régression de 4 p. 100.

Non moins paradoxale est la présentation de la réduction, moins modeste, des autorisations de programme — il ne s'agit que de 13,6 p. 100 — comme la preuve d'une politique ambitieuse et porteuse d'avenir en matière d'infrastructure des transports.

Ce n'est point le lancement d'une nouvelle tranche du fonds spécial de grands travaux qui permettra de rétablir les investissements à un niveau convenable et la situation particulièrement difficile des entreprises de travaux publics mériterait plus d'attention.

Le Gouvernement répète souvent qu'il connaît des difficultés de communication. En l'occurrence, je veux bien croire qu'il faudra recourir aux meilleurs spécialistes des relations publiques pour présenter ce budget de régression comme le reflet d'une politique économique conforme aux objectifs du 9e Plan et de la loi d'orientation des transports intérieurs.

Ainsi, par exemple, le secteur des voies navigables reste, malgré les déclarations gouvernementales souvent renouvelées, le parent pauvre du budget des transports. En effet, il est maintenu avec 400 millions de francs en dessous de l'hypothèse la plus basse du rapport de la commission Grégoire qui prévoyait 500 millions de francs. Celle-ci avait étudié cinq hypothèses financières pour le 9e Plan en soulignant que les deux plus basses ne permettaient pas la constitution d'un vrai réseau. La commission concluait que l'on ne pourrait parler de vraie politique fluviale qu'à compter de la troisième.

Nous sommes donc bien loin du compte, même en y ajoutant le fonds spécial de grands travaux et les fonds de concours des collectivités locales et régionales.

Dans ces conditions, on peut se demander quelle sera la portée pratique des conclusions du rapport Grégoire. Quel est l'intérêt des priorités qu'il a élaborées si aucun crédit n'est ouvert pour engager les premiers travaux d'exécution en application de celles-ci ?

Le problème se pose donc aujourd'hui de savoir comment le Gouvernement entend financer, dans un délai raisonnable, le schéma directeur des voies navigables qui a été adopté par le conseil des ministres du 18 avril 1984.

Faute de crédits d'Etat, envisagez-vous enfin de recourir à l'une des solutions préconisées par le rapport Grégoire, et qui tendrait à financer les équipements fluviaux par une rétribution normale des fournitures d'hydro-électricité produite par la compagnie nationale du Rhône ?

En attendant, la réalisation des grandes liaisons fluviales — Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône — est d'autant plus compromise que les 24 millions de francs d'autorisations de programme prévus en 1934 pour un premier ouvrage sur la liaison Compiègne-Soissons ont été annulés. De même, le canal à grand gabarit entre le bassin de la Seine et le Nord-Pas-de-Calais ne sera pas encore engagé cette année, bien que cette liaison ait été considérée comme indispensable et urgente par toutes les administrations compétentes.

Ce qui est plus grave, c'est que vous n'assurez pas non plus l'entretien du réseau existant qui connaît une baisse de 2 p. 100 en francs courants de ses crédits. Ceux-ci sont inscrits pour 98 millions de francs seulement pour 1985, alors que le rapport Grégoire estime à 150 millions de francs les crédits nécessaires à l'entretien et à la sauvegarde du patrimoine fluvial.

Dans le domaine des voies navigables, comme dans tant d'autres, le Gouvernement semble compter sur les fonds de concours des collectivités régionales pour pallier ses propres insuffisances, notamment grâce aux contrats de plan Etat-régions. Ce sont donc de nouveaux transferts de dépenses vers les régions qui sont ainsi effectués. Malgré la recherche de ces fonds de concours complémentaires, il est évident que ce budget ne pourra pas répondre aux orientations du Plan et aux espérances, pourtant très raisonnables, inspirées par le rapport Grégoire. Ce n'est pas non plus la création de la chambre nationale de la batellerie artisanale, dont on semble faire grand cas, qui fera croire à l'existence d'une politique dynamique en faveur des voies navigables. En effet, si l'Etat a pris l'initiative de cette nouvelle institution, il en a, en revanche, laissé la charge aux artisans qui devront payer une taxe fiscale de plus pour la financer.

En ce qui concerne le transport routier, les dotations budgétaires consacrées à la modernisation et à l'entretien du réseau suscitent des inquiétudes comparables à celles éprouvées par les armateurs fluviaux.

En effet, même en tenant compte de l'apport résultant de la quatrième tranche du fonds de grands travaux, le recul en moyens d'engagement devrait atteindre au moins 4 p. 100. On est loin encore des orientations du 9e Plan qui prévoyait la réalisation de 500 à 800 kilomètres en cinq ans, soit une moyenne annuelle de 100 à 160 kilomètres. Or le budget de 1984 ne permettra que la mise en chantier de 96 kilomètres, soit moins que l'hypothèse la plus basse du Plan.

De même, le gros entretien et la remise en état des routes nationales se poursuivent à un rythme trop faible : 580 kilomètres par an environ pour parvenir à leur achèvement avant quatorze ans.

A ce tableau peu optimiste viennent s'ajouter les craintes légitimes d'une quatrième annulation de programmes. En effet, le Gouvernement n'a jamais laissé s'écouler une année sans prendre des mesures d'annulation de crédits, crédits qui ont pourtant été ouverts par le vote du budget.

Aussi la situation des transporteurs routiers n'est-elle guère plus brillante que celle des armateurs fluviaux. De plus, ils subissent le double effet de la tendance constante à la baisse des prix de transport et de la diminution des volumes transportés. Ces évolutions particulièrement défavorables ont été révélées par les mouvements de grève, d'une ampleur sans précédent, qui ont paralysé la France pendant plusieurs jours.

Une attention plus soutenue à l'accroissement spectaculaire du nombre de faillites d'entreprises routières et l'acceptation des quelques mesures fiscales réclamées depuis longtemps auraient sans doute évité de tels débordements.

Et pourtant, il y avait de quoi s'inquiéter puisque les faillites ont augmenté de 8,2 p. 100 entre 1982 et 1983. Et la situation est encore plus grave aujourd'hui puisque le nombre de faillites a progressé de 5,9 p. 100 au premier semestre de 1934 par rapport au premier semestre de 1983.

Les licenciements pour cause économique, qui frappèrent 11 p. 100 des salariés de 1982 à 1983, ont augmenté de près de 20 p. 100 au cours des cinq premiers mois de 1984 par rapport à la même période de 1983.

Il serait temps de s'attaquer efficacement à l'un des problèmes de fond évoqué précédemment, celui de la diminution des volumes transportés qui entraîne une concurrence exacerbée entre les différents modes de transport.

Aussi les transporteurs routiers se plaignent-ils, comme les transporteurs fluviaux, des méthodes commerciales de la S. N. C. F. qu'ils accusent d'être protégée des risques commerciaux par la subvention d'équilibre de l'Etat. Les uns et les autres souhaitent qu'un effort vers la vérité des prix rétablisse les conditions d'une concurrence loyale.

Il est vrai que, si la S. N. C. F. fait preuve de beaucoup de qualités dans l'exécution de son service public, et si sa renommée sur le plan technique est internationale, sa situation financière est moins brillante. Faut-il rappeler que son niveau d'endettement s'est encore accru de 21 p. 100 à la fin de 1983, pour atteindre 70 milliards de francs ?

Le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a, lui aussi, dénoncé l'ampleur de ce déficit, mais en soulignant que l'aggravation de l'endettement de la S. N. C. F. est « due aux gouvernements de l'ancienne majorité ». Ainsi, on évoque volontiers le passif de l'héritage, mais quand il s'agit d'inaugurer en grande pompe le T. G. V., le Gouvernement, ministre des transports en tête, flanqué — on ne sait pourquoi — de M. Georges Marchais, oublie de souligner qu'il s'agit d'une partie très positive de cet « héritage ».

Quoi qu'il en soit, la situation de l'endettement de la S. N. C. F. est de plus en plus préoccupante, et l'existence d'une situation analogue dans d'autres pays ne saurait servir de justification.

Comment voir dans l'évolution du déficit d'exploitation de la S. N. C. F. un signe encourageant, alors qu'on lui a imposé un recrutement de plus d'une dizaine de milliers de postes en 1981 ce qui a conduit la société nationale à connaître en 1983 un déficit de 36 p. 100 supérieur à celui de 1982. Et ce déficit va s'accroître encore d'au moins 8 p. 100 en 1984.

Pourtant, dans ce domaine comme dans tant d'autres, l'Etat tend aussi à se désengager financièrement en faisant participer de plus en plus les collectivités régionales à l'effort d'investissement. C'est ainsi que l'Etat ne participe au financement du projet du T. G. V. Atlantique qu'à hauteur de 30 p. 100 des dépenses d'infrastructures.

M. Alain Chénard, *rapporteur spécial.* Non, il participe enfin pour 30 p. 100 ! Nuance !

M. Roland Nungesser. Vous trouvez que c'est suffisant pour les infrastructures ferroviaires ?

M. Alain Chénard, *rapporteur spécial.* C'est mieux qu'avant !

M. Roland Nungesser. Vous trouvez que 30 p. 100 c'est parfait ?

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* 30 p. 100 c'est mieux que zéro !

M. Roland Nungesser. Certes, mais jusqu'à présent les grandes infrastructures de transport devaient incomber à l'Etat. C'est ce que j'ai souligné pour les voies navigables.

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Que ne l'avez-vous fait !

M. Roland Nungesser. Pour les voies navigables, les contributions régionales étaient tout à fait exceptionnelles. Il n'y en avait que dans le Nord - Pas-de-Calais. Mais je sais maintenant qu'on s'efforce de faire participer l'ensemble des régions à l'effort pour les infrastructures fluviales.

M. Jean Bernard, *rapporteur pour avis.* Et en Lorraine ?

M. Jacques Mellick. C'est un bon exemple, monsieur Nungesser !

M. Roland Nungesser. C'est une tendance générale que je rappelle à propos des travaux d'infrastructure ferroviaire.

A propos de l'aviation civile, je ne reviendrai pas sur les rapports de mes amis M. Claude Labbé et M. Robert-André Vivien. Je me bornerai à souligner les bons résultats d'ensemble obtenus par les trois grandes compagnies aériennes dans une conjoncture particulièrement difficile.

Je tiens néanmoins à appeler votre attention sur la nécessité pour les grands constructeurs de tenir compte de la situation de leurs nombreux sous-traitants, qui accusent durement le contrecoup du ralentissement général de la construction aéronautique. Le risque est grand de voir ainsi atteinte une fraction importante de l'industrie mécanique et métallurgique.

Ainsi, monsieur le ministre, qu'il s'agisse des crédits de fonctionnement ou d'équipement, qu'il s'agisse des transports ferroviaires, routiers, fluviaux ou aériens, le budget que vous nous présentez est loin de répondre aux prévisions du 9e Plan et aux objectifs de la loi d'orientation, pourtant récente, des transports intérieurs. C'est pourquoi mon groupe s'est prononcé contre son adoption. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, une fois encore j'interviendrai, au nom du groupe communiste, sur les crédits affectés aux voies navigables.

Ils donnent le sentiment de la continuité : 402 millions de francs pour l'équipement, cela signifie globalement, en francs courants, le maintien en volume des efforts de l'année précédente. Mais ces chiffres ne traduisent nullement les conclusions de la commission Grégoire, le schéma directeur des voies navigables adopté par le Gouvernement, après consultation des régions, et le contenu de la deuxième loi de Plan.

En effet, faut-il rappeler que ce rapport, comme cette loi et comme le communiqué du conseil des ministres de juin 1984, donnait la priorité à l'entretien et à la restauration du réseau ?

S'il ne faut assurer qu'une seule priorité, n'est-ce pas celle-là ? Or les crédits d'entretien régresseront en 1985. L'effort engagé en 1981-1982 et 1983 est ainsi réduit à néant après la stagnation de 1984, puis la régression de 1985, alors que — tous les rapports le confirment — il faudrait, pour bien faire, doubler les crédits d'entretien. Certes, cela ne peut se faire en un jour, mais l'effort entrepris a été stoppé, et le projet de budget de 1985 que vous nous présentez nous engage dans la voie de la récession. N'y avait-il vraiment aucune autre possibilité ?

En ce qui concerne l'équipement du réseau, il faut se souvenir que, sur ce sujet aussi, nous sommes loin, très loin de tous les textes officiels. Certes, le budget ne peut tout faire. Mais alors les 150 millions de francs de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux ont-ils été consommés ? A ma connaissance, non. Les 75 millions de francs prévus sur le bief de Niffer-Mulhouse et annoncés par une lettre du Premier ministre sont toujours bloqués. Le décret nécessaire est-il en bonne voie, monsieur le ministre, chez votre collègue des finances ? Que prévoyez-vous sur la prochaine tranche du fonds spécial de grands travaux pour les voies navigables ?

M. Charles Fèvre. Rien !

M. Jacques Brunhes. La deuxième loi de Plan prévoyait l'extension des missions de la compagnie nationale du Rhône aux grandes liaisons interbassins, c'est-à-dire aux liaisons Seine-Nord et Seine-Est, puisque la réalisation de Rhin-Rhône lui incombe déjà.

Un pas de plus avait donc été franchi par votre prédécesseur en ce qui concerne le dossier qui doit nous conduire à utiliser une part des redevances hydroélectriques de la C. N. R. pour les infrastructures des voies navigables. Avez-vous fait avancer ce dossier ? Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, répondu en partie tout à l'heure, mais nous souhaitons des précisions.

Vos réponses intéressent au plus haut point les milieux favorables à la voie d'eau.

Un effort, faible certes, a été réalisé en 1981. Il fut plus important en 1982 et 1983. Souhaitez-vous le poursuivre ?

Allez-vous, si les grandes liaisons ne démarrent pas, lancer des tronçons utiles comme celui de la haute Seine de Bray à Nogent ?

M. Pierre Micaux. Bravo !

M. Jacques Brunhes. Voilà un exemple de ce qui serait utile si vous ne faites que gérer le repli.

Concernant l'aide à la profession, les moyens prévus, malgré une légère diminution des crédits, devraient permettre de faire face tant aux besoins de la modernisation de l'artisanat qu'à celui des flottes des compagnies.

Permettez-moi d'y voir le résultat de l'action efficace des trois dernières années. Un effort important a été fait en 1981, l'ancienne majorité avait voté 3.5 millions de francs de crédits. En 1984, nous en avions voté 55 millions. Ces efforts n'ont pas été vains, et le coup de collier donné à permis de limiter les pertes d'emplois et de renouveler les structures de la batellerie artisanale. Le mouvement n'est pas à son terme, et les rebondissements de la conjoncture peuvent toujours tout remettre en question. Mais les premiers résultats apparaissent, et cela ne peut que vous encourager à persévérer.

Voilà l'analyse que fait le groupe communiste du projet de budget pour les voies navigables.

Je veux encore insister sur la nécessité de réaliser très vite les liaisons Seine—Nord et Seine—Est, en particulier en raison de l'évolution du contexte européen.

En effet, la liaison Rhin—Main—Danube se poursuit à vitesse accélérée et sera vraisemblablement achevée en 1990. Ainsi sera réalisé le couloir mer Noire—mer du Nord.

Il est indispensable, dans cette perspective, que nos liaisons Seine—Nord et Seine—Est soient mises à grand gabarit pour être — comme on dit — dans le coup, faute de quoi notre région capitale sera laissée de côté par manque d'infrastructures fluviales adéquates. Toute notre façade maritime atlantique subirait les conséquences d'une telle situation et, à plus long terme, toute notre économie, puisqu'on connaît le rôle structurant des réseaux de transport pour les activités économiques.

Nous sommes donc aujourd'hui à la croisée des chemins et l'avenir de nos ports se jouera dans les mois et les années à venir.

M. Charles Fèvre. C'est l'impasse !

M. Jacques Brunhes. Dans une récente interview donnée au journal *Les Echos*, monsieur le ministre, vous avez déclaré : « Ce qui a été fait est sans doute entre autres le plus facile, au moment le plus favorable, c'est-à-dire en période de relance en 1981 et 1982. Aujourd'hui, la mise en œuvre concrète des principes de la L. O. T. I. est plus difficile, et c'est pourtant ce que je vais faire. »

Ces propos concernaient le transport routier, et je vous en laisse la paternité. Mais pour qu'ils soient crédibles, il faudrait au moins que, dans un secteur comme la voie d'eau, où, je pense

que vous ne le contesterez pas, le plus difficile en termes de réformes de structures a été fait — et cela se retrouve dans les annexes du projet de loi de finances pour 1985 — les moyens assurent la continuité de cette politique. Or je ne suis pas sûr qu'il en soit ainsi, et je le regrette. (*Applaudissements sur les bancs des communistes.*)

M. Charles Fèvre. C'est un vrai réquisitoire !

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

M. Alex Raymond. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'aéronautique est un secteur où la France tient une place éminente. Ses équipes de techniciens, tant dans les grandes entreprises conductrices de projets, que dans le tissu de sous-traitants qui les accompagnent, ont un niveau de compétence reconnu et très concurrentiel.

Pourtant, même dans cette activité nous avons à déplorer encore aujourd'hui une stagnation, voire des baisses de charge dans certains secteurs qui témoignent des erreurs du passé.

Certains peuvent répéter qu'il y a trois ans ils avaient laissé les caisses pleines — lesquelles d'ailleurs ? — Mais ce qu'il y a de sûr, c'est que leur imprévoyance ou leur manque de dynamisme ont laissé tarir des projets générateurs d'emplois.

Certes, nous disait-on — et on me l'a répété souvent en dix ans — les marchés aéronautiques ont un caractère cyclique, et nous sommes au creux de la vague. Cette affirmation n'était pas tout à fait fausse, et, d'ailleurs, le marché des avions gros porteurs n'a guère été plus brillant ces deux dernières années outre-Atlantique que pour Airbus-Industrie, mais c'est précisément pourquoi nous aurions dû diversifier beaucoup plus tôt nos programmes, afin d'équilibrer plus harmonieusement la production.

Or combien de fois n'a-t-on pas entendu promettre le lancement d'un moyen courrier de 150 places de 1975 à 1980 ! Rien n'a été décidé et, durant ce temps, les constructeurs américains lançaient le Douglas M. D. C. 80 et le Boeing 737-300.

Le premier a déjà, depuis 1980, été livré à plus de 200 exemplaires, et les années qui viennent verront plus de 400 de ces deux appareils livrés avant la sortie du premier A 320 enfin lancé.

Sur ce marché, l'Europe pouvait prendre une part importante, sinon majoritaire. Elle aurait pu, entre 1983 et 1988, fabriquer 200 ou 300 de ces moyens courriers à fuselage étroit. Combien de chômeurs, directs ou indirects, compte tenu des effets d'entraînement de ce type d'industrie, aurait-on pu éviter ainsi ? Peut-être valait-il mieux avoir les caisses pleines, nous diraient les mêmes !

J'ajouterai que les dépenses supplémentaires que devra consentir Air France en gardant jusqu'après 1988 ses Boeing 727, grands consommateurs de carburant, ne font que confirmer notre remarque et nos regrets.

Ce retard signifie aussi des difficultés sur le plan des moteurs. Certes, la S. N. E. C. M. A. a su heureusement se placer sur le 737-300 et voit ainsi la baisse de la production des moteurs de 20 tonnes, à la réalisation desquels elle participait, compensée par la sortie des C. F. M. 56-3. Toutefois, ce retard a permis le lancement d'un moteur concurrent du C. F. M. 56, construit par un groupement comprenant tout ce qui compte de motoristes rassemblés contre l'association General Electric - S. N. E. C. M. A.

C'est pourquoi j'affirme que faute d'avoir investi à temps pour barrer la route de la concurrence, il va falloir maintenant investir davantage, pour la rejoindre et, plutôt, pour la dépasser de nouveau.

Ce détour me ramène au budget qui nous est proposé. Ce budget est satisfaisant dans la mesure où il permet la poursuite de trois projets nouveaux décidés depuis 1981, à savoir l'ATR 42, le Falcon 900 et l'A 320 et, pour ce dernier, la construction des moteurs C. F. M. 56-5, ainsi que la poursuite du développement des A 300 et A 310 et de divers hélicoptères.

Au passage, qu'il nous soit permis de complimenter nos constructeurs, sans oublier, bien sûr, le G. I. E. Airbus-Industrie, pour les efforts qu'ils déploient et les résultats qu'ils obtiennent dans une conjoncture difficile.

M. Charles Fèvre. Et aussi les gouvernements précédents !

M. Alex Raymond. M. Tranchant a cité des chiffres relatifs à la commande passée par la Panam à Airbus-industrie, mais je n'ai pas très bien compris quel était, finalement, le nombre exact d'avions commandés. Pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, le préciser ?

M. Jean Auroux, *secrétaire* d'Etat. Puis-je vous répondre tout de suite, monsieur Raymond ?

M. Alex Raymond. Je vous en prie.

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

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Je confirme ce que j'ai dit tout à l'heure à la tribune, en regrettant l'absence de M. Tranchant.

Les chiffres sont les suivants : pour l'Airbus A 300, douze commandes fermes ; pour l'A 310-200, quatre commandes ; pour l'A 310-300, douze commandes fermes plus treize options, soit vingt-cinq au total : pour l'Airbus A 320, seize commandes fermes plus trente-quatre options, ce qui fait cinquante. Douze plus quatre plus vingt-cinq plus cinquante, cela fait bien quatre-vingt-onze.

M. Charles Fèvre. Vous êtes un très bon comptable !

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Peut-être aussi un bon animateur commercial ! (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. Alex Raymond. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, pour ces précisions.

Votre projet de budget permet aussi de maintenir une relance de la production dans le domaine des avions légers, qui avait été laissé à l'abandon dans les années 1970.

Néanmoins, lorsque je vois les sommes destinées aux recherches à moyen et long terme diminuer dans le projet de budget de 1985 par rapport au budget de 1984 — 82 millions de francs contre 115 — je crains que les efforts consentis ne soient insuffisants dans ce domaine. Cette crainte est particulièrement vive en ce qui concerne les avions, pour lesquels notre principal constructeur d'avions civils, contrairement à ce qui se passe ailleurs, ne bénéficie pas d'une production d'appareils militaires assurant à la fois une confortable marge d'autofinancement et le financement d'importants développements technologiques.

En outre, la S. N. I. A. S. et la S. N. E. C. M. A. ne disposent toujours pas d'un capital proportionné à la taille des projets dans lesquels elles doivent s'engager, et l'obligation qui leur est faite de rembourser — même si c'est en cas de succès — les sommes budgétaires qui leur sont allouées pour le développement des projets, leur interdit la reconstitution d'un capital propre, condamnant l'Etat à faire perpétuellement transiter par son budget des sommes qui devraient rester à l'intérieur des sociétés dont il est actionnaire.

La modernisation doit consister ici à augmenter les capitaux propres par des dotations budgétaires et à accroître ainsi les capacités d'emprunts à des conditions économiquement raisonnables, par exemple par l'émission d'obligations à taux faibles mais liés à l'inflation, et à financer plutôt les recherches et développements technologiques que les projets proprement dits.

Il me semble qu'on devrait voir aussi des signes plus concrets d'un enrichissement réciproque des potentiels de la S. N. I. A. S. et d'A. M. D.-B. A., échange que devrait permettre la position maintenant majoritaire de l'Etat dans cette dernière société. Qu'il nous soit permis, au passage, de nous réjouir du développement du Falcon 900.

En contrepartie, l'Etat actionnaire devrait veiller particulièrement à ce que les résultats financiers à court terme ne soient pas obtenus par le biais d'un investissement insuffisant dans les technologies du futur. Il devrait également veiller à rendre exemplaire l'application dans la lettre, mais aussi dans l'esprit, des lois — que vous connaissez bien, monsieur le secrétaire d'Etat — visant à améliorer les relations sociales dans l'entreprise.

Le député que je suis d'une région très fortement concernée par l'aéronautique estime, sans citer d'exemples précis, que cette vigilance est de plus en plus nécessaire. Au moment où l'on parle de modernisation, il conviendrait que certains songent un peu plus à la modernisation des rapports sociaux. C'est vrai pour l'aéronautique, mais aussi pour d'autres activités. Nous pourrions citer de nombreux exemples.

Laissant la construction aéronautique pour aborder le budget de la navigation aérienne, je constate que la création d'un budget annexe de la navigation aérienne, loin d'être un artifice pour « dégonfler » le budget général de l'Etat, est un élément important d'une meilleure gestion : ce département de l'Etat est, en fait, fournisseur de services autant que de contrôle. A ce titre, il doit percevoir des recettes d'autant plus souhaitables qu'elles comportent une forte proportion de devises étrangères.

Nous ne pouvons, par conséquent, que nous féliciter de cette initiative qui permettra des contacts beaucoup plus étroits entre ceux qui organisent la circulation des aéronefs et les utilisateurs.

Le budget d'ensemble de la navigation et des bases aériennes est caractérisé par une courageuse augmentation des dépenses de sécurité. Il me semble, néanmoins, qu'un effort de même

type devrait être entrepris dans le domaine du contrôle technique de façon à mettre, dans ce domaine, notre organisation nationale au niveau des ambitions de notre industrie aéronautique, qui intéresse d'ailleurs tout autant la défense.

A ce sujet, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, sans vouloir faire miennes les conclusions du rapport de M. le conseiller d'Etat Gilbert Guillaume, je pense qu'il serait souhaitable d'en reparler.

Enfin, le budget de la météorologie me semble plus critiquable. En effet, si ce budget enregistre, en apparence, une revalorisation de 11,5 p. 100, la réalité est quelque peu différente puisqu'il supporte désormais des dépenses jusqu'alors financées par d'autres sources.

En fait, pour les crédits de fonctionnement hors personnel, il y a une décroissance réelle de 4 p. 100 par rapport au budget de 1984. En effet, le fonds de contribution de l'Aéroport de Paris disparaît des recettes pour un montant estimé à 37 millions, et la météorologie nationale se voit maintenant obligée de contribuer pour 82 millions à Météosat. D'où une situation très critique, interdisant tout progrès technique en 1985 dans un domaine pourtant très bénéfique à l'économie nationale.

La météo, elle aussi, produit des services. Ces services étant principalement rendus aux entreprises françaises, je ne préconise pas de les assortir de redevances, comme pour la navigation aérienne. En revanche, il est indispensable que le budget de l'Etat tienne compte des bénéfices économiques que procurent ces services pour doter convenablement la météorologie nationale et lui permettre ainsi de continuer à progresser.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Raymond.

M. Alex Raymond. Je termine, monsieur le président.

Je me fais aussi l'écho des soucis des responsables de la fédération nationale aéronautique. Ils s'inquiètent, tout d'abord, d'une diminution de 5 millions de francs des aides apportées, notamment, aux fédérations de vol à voile, d'aéromodélisme et de vol à moteur. Ensuite, ils souhaitent un aménagement des prix du carburant aviation utilisé par les aéro-clubs. Compte tenu de l'activité grandissante de l'aviation légère et sportive, ne serait-il pas possible, monsieur le secrétaire d'Etat, d'examiner favorablement leurs désiderata ?

J'en terminerai en évoquant le problème de la sous-traitance, qui mériterait d'être plus structurée et, dans certains cas, d'être moralisée — mais ce n'est qu'une impression personnelle.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, votre projet de budget de 1985 se situe sensiblement au même niveau, avec le groupe socialiste le votera. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Jacques Mellick. Le transport fluvial et les voies navigables constituent un outil dont l'intérêt économique pour la nation a été affirmé depuis 1981 par les gouvernements successifs, notamment par l'élaboration du schéma directeur des voies navigables.

Le Gouvernement s'est engagé sur deux priorités : faire porter l'essentiel de l'effort sur les travaux d'entretien et de restauration du réseau existant ; poursuivre les opérations envisagées.

Le budget de 1984 traduisait déjà cette volonté. Le projet de budget de 1985 se situe sensiblement au même niveau, avec 98,31 millions de francs pour l'entretien et 402,5 millions de francs de dotation d'équipement, et maintient les mêmes orientations.

Toutefois, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, le budget primitif de 1984 a vu ses dotations d'équipement sensiblement réduites. Nous sommes passés de 408 millions de francs à environ 306 millions de francs, ce qui induit un retard dans la programmation des engagements du 9e Plan, notamment pour les régions qui ont signé un contrat de Plan : seuls 140 millions de francs intéresseraient les contrats de Plan en 1985. Aussi souhaiterais-je que le budget de 1985 tienne compte de ce recul du budget de 1984.

De même, il me paraît important que les crédits destinés à la sauvegarde du réseau fluvial soient augmentés, conformément à la volonté exprimée par le Gouvernement de donner la priorité à l'entretien du réseau existant. La commission Grégoire avançait en 1983 le chiffre minimum de 150 millions de francs pour l'entretien.

Quant à la troisième priorité soulignée par la commission Grégoire, à savoir la poursuite des liaisons interbassins — Rhin-Rhône, Seine-Nord, Seine-Est — afin de doter la France d'un réseau fluvial à grand gabarit pouvant s'ouvrir sur le réseau européen, il me semble qu'au-delà même de l'extension des compétences de la C. N. R., qui devrait permettre de dégager une partie du financement, un montage financier nouveau est à imaginer pour ces investissements, compte tenu de la polyvalence de la voie navigable et de ses multiples fonctions.

Il paraît anormal que la charge de toutes les fonctions remplies par la voie navigable : maintien des étiages dans les villes, utilisation des eaux pour l'industrie et l'agriculture, production d'énergie, protection contre les inondations, tourisme fluvial, soit supportée par la seule fonction « transport » dans le budget de la nation. Il est irréaliste de concevoir un budget transport supportant seul un tel programme. Aussi, un effort d'imagination est indispensable si nous voulons réellement doter la France d'un réseau fluvial digne de celui de nos partenaires européens.

A titre d'exemple, la commission Grégoire avait suggéré l'utilisation d'une partie des recettes provenant de la vente de l'électricité produite par la voie navigable pour la modernisation du réseau fluvial. Il nous faut, me semble-t-il, avancer rapidement dans cette voie, la compagnie nationale du Rhône pouvant être l'instrument de cette politique.

Moderniser le réseau fluvial, donc, mais aussi poursuivre la modernisation du matériel fluvial, car nous risquerions d'avoir des « autoroutes fluviales » sans barge ni automoteur. Un premier programme de construction de seize automoteurs et de deux barges a déjà été réalisé dans la région du Nord - Pas-de-Calais avec une subvention de 22,5 p. 100 de l'Etat et l'aide de la région.

Je vous demande, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de maintenir cette aide de l'Etat. Son non-renouvellement ou sa réduction arrêterait le programme indispensable de modernisation du parc fluvial, déjà fortement handicapé par rapport aux pavillons étrangers, mais causerait également un sérieux problème d'emploi pour les entreprises travaillant sur ce projet.

Nous devons œuvrer ensemble pour améliorer la compétitivité de notre flotte fluviale par rapport à ses homologues européens. Je suis bien placé, étant donné la région dont je suis l'élu, pour savoir que nous devons nous battre. La mise en service de la liaison à 1 350 tonnes avec la Belgique est significative à ce sujet, puisque 90 p. 100 des gros bateaux qui l'empruntent sont de nationalité belge ou hollandaise.

Ce programme de modernisation et de diversification de la flotte fluviale française doit s'accompagner de mesures de déchirage, assorties de mesures sociales en faveur des bateliers les plus âgés et concerneraient les bateaux dont l'âge moyen dépasse cinquante ans.

Cette modernisation du réseau et du parc fluvial doit se compléter par une modernisation de l'organisation du transport fluvial. D'ores et déjà, le Gouvernement a permis, pour les artisans bateliers, la création d'une nouvelle structure commerciale mieux adaptée aux règles de l'économie moderne : l'entreprise artisanale de transport par eau. Demain verra la création de la chambre nationale de la batellerie artisanale et l'instauration de nouveaux statuts pour l'office national de la navigation. Enfin sera entreprise, je l'espère, la réforme du courtage fluvial.

En effet, le transport fluvial doit être susceptible de s'intégrer dans la chaîne multimodale de transport élaborée par des professionnels de la logistique et contribuer de la sorte au développement de la complémentarité des modes de transport.

Aussi serait-il souhaitable, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement confirme sa volonté de poursuivre cette modernisation des structures organisationnelles et surtout garantisse aux professionnels et aux agents de l'office national de la navigation les moyens nécessaires pour réussir cette vaste réforme porteuse d'avenir pour ce secteur d'activité.

Nous avons confiance en votre volonté. C'est pourquoi nous voterons votre budget. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Bérégovoy.

M. Michel Bérégovoy. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, c'est avec satisfaction que j'ai pris connaissance du projet de budget concernant les transports intérieurs.

Mon propos concernera la S. N. C. F., cette grande entreprise nationale dont nous pouvons être fiers du fait de sa technicité, de son organisation et de ses performances.

Le projet de budget qui nous est soumis se situe dans la voie tracée par le Gouvernement et qui consiste à mieux maîtriser les dépenses publiques et à diminuer le poids des prélèvements obligatoires. Il marque aussi la volonté du Gouvernement de demeurer fidèle à la politique définie par la loi d'orientation des transports intérieurs et aux objectifs du 9e Plan.

A ce sujet, il faut noter le maintien à un niveau élevé — même s'il régresse de 260 millions de francs — du concours exceptionnel de l'Etat à l'assainissement financier de la S. N. C. F.

Faut-il rappeler les causes des difficultés financières de cette entreprise ?

L'endettement extrêmement lourd de la S. N. C. F. est la conséquence de choix décidés par les hommes qui ont eu la responsabilité du pouvoir avant 1981. Le refus de doter notre entreprise nationale de fonds propres, l'obligation qui lui fut faite avant 1981 de recourir à l'emprunt pour assurer son équilibre d'exploitation, mais aussi pour permettre le financement d'investissements engageant son avenir ont contribué à aggraver une situation financière délicate.

Ce budget démontre, comme ceux de 1982 et de 1983, un changement d'orientation par rapport à la politique menée avant 1981. Ce changement est illustré par l'attitude adoptée par les pouvoirs publics lors de la réalisation des lignes du T. G. V.

La ligne en service actuellement fut financée exclusivement par l'emprunt, notamment auprès des banques étrangères, entraînant une aggravation de l'endettement et, par voie de conséquence, des charges financières.

L'autre ligne dont la construction est décidée verra un engagement de l'Etat. Celui-ci prendra à sa charge une part importante des dépenses d'infrastructure, soit 30 p. 100. Une première dotation de 500 millions a été inscrite pour cette opération dans la troisième tranche du fonds spécial de grands travaux. Le Gouvernement est donc fidèle aux choix contenus dans la deuxième loi de Plan.

Cet effort financier va permettre, sans alourdir la situation financière de l'entreprise, le lancement des travaux, source d'emploi et la réalisation, dans les délais prévus, de la construction de cette ligne dont l'importance économique ne peut pas nous échapper.

Nous avions donc avant 1981 une politique de désengagement, d'imprévision et d'irresponsabilité. C'est une politique totalement différente qui est appliquée aujourd'hui, une politique responsable prenant en compte les besoins du pays et permettant de mieux assurer son avenir.

Nous avons raison de nous engager dans la construction de la ligne T. G. V. Atlantique dont l'impact, tant sur l'économie nationale que sur l'image de notre industrie à l'étranger n'est plus à démontrer. Je suis persuadé que les Français, et en particulier les cheminots, sauront apprécier l'effort accompli par le Gouvernement.

En revanche, je considère comme insuffisante la volonté de l'entreprise nationale d'améliorer ses liaisons ferroviaires avec l'Espagne. Il faut s'attendre à un développement considérable des échanges avec ce pays, notamment après son entrée dans la Communauté européenne. Or vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, les difficultés rencontrées pour faire circuler d'un réseau sur l'autre le matériel ferroviaire. Il convient donc de se préparer à un accroissement du trafic des marchandises entre la France et l'Espagne en augmentant le nombre de wagons à essieux interchangeables.

J'ai, par ailleurs, noté avec plaisir que la contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional avait progressé de 5,7 p. 100, soit plus que l'évolution moyenne du budget des transports. Voilà qui souligne, s'il en était besoin, que la décentralisation n'est pas conçue comme un moyen d'abstraire l'Etat de ses obligations financières, comme certains l'affirment avec une particulière mauvaise foi.

L'effort financier de l'Etat, dont j'ai rappelé deux éléments, est important.

Il faut aussi noter la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures pour plus de 10 milliards de francs, sa compensation pour les tarifs sociaux, sa participation aux charges de retraite et l'indemnité versée au titre du réseau de la banlieue de Paris.

Nous sommes en droit de penser que la S. N. C. F. se doit de répondre à cet effort financier. Elle doit développer ses propres capacités trop souvent freinées par des comportements administratifs. Elle doit développer aussi et dynamiser toujours davantage son action commerciale, particulièrement en trafic de marchandises, même si des améliorations ont été apportées, que nous devons reconnaître.

Dans le domaine des marchandises, il me paraît nécessaire de rechercher une progression des trafics diffus qui sont porteurs d'une plus grande plus-value.

Pour cela, la mise en œuvre de formules intermodales est indispensable. Elles permettent de réaliser de véritables chaînes de transports très performantes, sans oublier les économies d'énergie qu'elles procurent et la complémentarité qu'elles engendrent à la satisfaction de tous les transporteurs.

La S. N. C. F. doit s'engager résolument dans cette voie, mais cette évolution ne sera menée convenablement à son terme que dans le cadre d'une véritable politique de groupe, qui reste à définir et à appliquer.

Nous ne devons plus voir, comme ce fut le cas dans le passé, se développer une concurrence active entre les filiales et l'entreprise principale, au détriment de celle-ci. Au contraire, elles doivent unir leurs efforts pour obtenir une meilleure efficacité.

Monsieur le ministre, la S. N. C. F. doit aussi — et tout en améliorant sa gestion — être à la pointe du dialogue social. A l'effort important consenti par l'Etat, doivent correspondre trois actions qui me paraissent absolument nécessaires : la première porte sur la gestion, qui doit s'améliorer, la deuxième doit permettre de mieux satisfaire la notion de service public ; la troisième consiste à restaurer dans l'entreprise un bon climat social, notamment par l'application sans réserve des dispositions de la loi sur la démocratisation du secteur public.

Le contrat de Plan entre l'Etat et la S. N. C. F. doit tenir compte de ces trois objectifs. Il doit être l'occasion de donner à tous les cheminots une grande ambition : entreprendre et réussir. A ce sujet, je souhaite, monsieur le ministre, que vous nous indiquiez l'état des négociations entreprises avec la S. N. C. F.

En donnant à la S. N. C. F. les moyens de prolonger sa modernisation et de poursuivre son assainissement financier, vous permettez à la France de posséder une société de transports compétitive, moderne et qui se maintient au premier rang mondial des entreprises ferroviaires.

C'est pourquoi nous voterons votre budget. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.

M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je voudrais répondre très brièvement à M. Duroméa et à M. Fèvre qui ont mis en question le rôle du fonds spécial de grands travaux. C'est un débat de fond, semble-t-il. Etes-vous pour, êtes-vous contre le F. S. G. T. ? Etes-vous pour ou contre les six milliards de francs de la quatrième tranche, dont l'ouverture sera soumise prochainement et qui constituera l'apport financier qui permettra d'accroître la sécurité routière et de construire des routes à deux fois deux voies, ainsi que des autoroutes ?

Faut-il ou non intégrer le F. S. G. T. dans le budget, ou le comptabiliser à part ? C'est un débat plus intéressant que les procès d'intention que j'ai entendus tout à l'heure.

La question qui se pose est en effet de savoir qui doit payer la construction d'une route, qui doit supporter la charge d'un investissement routier ? Est-ce le contribuable, donc le budget ? Est-ce l'usager d'un équipement déterminé, en acquittant un péage, ou bien, troisième possibilité, les usagers de tous les équipements par le biais du F. S. G. T. qui est alimenté par une surtaxe sur l'essence ? Voilà, mesdames, messieurs les députés, un débat sérieux que j'aurais aimé voir s'engager dans ces termes.

Certains, à l'évidence, ont fait leur choix. Ils estiment qu'il est préférable de financer de tels équipements par une augmentation du budget, donc par une augmentation des impôts. C'est leur droit. Puisqu'ils ont choisi l'augmentation des impôts, qu'ils aient au moins le courage de le dire clairement !

Ce qui compte pour les Français, ce sont les kilomètres d'autoroute en service, c'est l'entretien du réseau routier, c'est la sécurité routière. Pour eux, un kilomètre d'autoroute construit grâce aux crédits inscrits dans le budget ou construit à partir du F. S. G. T., c'est à peu près la même chose.

Je ne reprendrai pas tous les chiffres que j'ai déjà donnés : ce qui compte, c'est que les engagements pris par l'Etat seront tenus et que le budget et le F. S. G. T. permettront de développer une politique routière dynamique. Je crois que c'est tout à l'honneur du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat chargé des transports.

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Je crois avoir déjà répondu, par anticipation, à un certain nombre d'interventions. Je voudrais, comme l'a fait M. Paul Quilès, poser quelques questions.

Veut-on, oui ou non, la modernisation de nos moyens de transport sur le plan national et international ? Est-on, oui ou non, favorable à l'amélioration de la vie quotidienne des Français ? Est-on, oui ou non, favorable à une politique de

grands travaux, comme le T. G. V. Atlantique, qui représentera environ dix milliards de francs d'investissements ? Est-on d'accord, oui ou non, pour lancer ces grands travaux qui sont aussi des opérations d'aménagement du territoire et auxquelles, pour la première fois, contrairement à ce qui a été dit imprudemment tout à l'heure, l'Etat participera à hauteur de 30 p. 100 ? Est-on, oui ou non, favorable à un budget qui vise à développer nos exportations de matériel aéronautique, ferroviaire et même routier ?

Ce sont des questions importantes. Mais il en est d'autres.

Oui ou non, veut-on que le secteur des transports soit une composante essentielle de notre économie et lui apporte une compétitivité accrue ? Oui ou non, veut-on que la modernisation des rapports sociaux, évoqués par un certain nombre d'intervenants, soit à l'ordre du jour dans les entreprises nationales ou autres ?

Ce sont des questions de fond qu'il convient également de poser pour les transports urbains, en région parisienne comme en province, les transports interurbains, la mise en place progressive de la loi d'orientation des transports intérieurs — dont je rappelle que je suis signataire — dans le respect du 9e Plan et de ses différents programmes prioritaires d'exécution.

J'ai le sentiment que, malgré la rigueur, qui ne peut pas ne pas concerner également ce secteur, les orientations fondamentales ne sont pas remises en cause.

Je pense aussi que la modernisation, à la fin de ce siècle, appelle des procédures nouvelles, des concepts nouveaux et non la reconduction à l'identique d'anciennes recettes.

Un certain nombre d'actions sont déjà largement entreprises et nous allons les poursuivre car notre politique est saine, cohérente et respectueuse des engagements pris depuis 1981.

Certains ont dénoncé l'abandon dans lequel nous laisserions les transports routiers. Outre les infrastructures, dont a parlé M. Paul Quilès à l'instant, je voudrais rappeler nos efforts pour simplifier la vie quotidienne des professionnels de la route, notamment aux frontières, et nos efforts pour alléger les contrôles. Les initiatives prises dans ce sens vont aboutir dans les prochains jours.

Je voudrais rappeler aussi à l'opposition que la tarification routière obligatoire a failli être supprimée par un gouvernement précédent, ce qui aurait remis en cause les conditions de rémunération de la profession.

En ce qui concerne la fiscalité, permettez-moi deux comparaisons. En 1970, les taxes sur le gazole représentaient 65,6 p. 100 de son prix. En 1984, sans tenir compte de la déductibilité de la T.V.A., elles représentent 44 p. 100. Il est bon, en certaines circonstances, d'avoir un peu de mémoire.

Le dispositif de déduction de T.V.A. sur le gazole est à la veille d'une échéance, puisque c'est le 1er novembre 1984 qu'il va passer à un seuil significatif. En pourcentage, ces déductions sont considérables, puisqu'elles atteindront 50 ou 40 p. 100. Il en coûtera 420 millions de francs au budget de l'Etat en 1985, c'est-à-dire l'équivalent du produit de la taxe à l'essieu acquittée en 1984. Qu'on ne dise pas que ce Gouvernement ne tient pas compte des problèmes de cette profession !

En ce qui concerne le secteur ferroviaire, j'irai à l'essentiel.

J'indique tout d'abord à ceux qui n'entendent pas voter ce budget que nous respectons le cahier des charges dressé en 1982, dans le cadre du nouveau statut de la S. N. C. F. ; jusqu'à preuve du contraire, l'indexation de l'aide exceptionnelle n'y figure nulle part.

Au demeurant, il convient de mettre cette aide exceptionnelle en perspective. En face du déficit de 8 milliards de francs constaté à la fin de 1983, l'intervention de l'Etat, à titre exceptionnel, a été de 3,5 milliards de francs dans le budget de 1984. Pour l'exercice 1984, le déficit sera ramené à environ 5,5 milliards de francs. Cependant, l'effort exceptionnel de l'Etat, soit 3,250 milliards de francs en 1985, restera à un niveau beaucoup plus haut, relativement.

Il faut considérer la réalité : il n'y a, de la part de l'Etat, ni complaisance ni désengagement. A cet égard, puisque le problème a été posé ainsi, j'estime que la comparaison que je viens de faire n'est pas défavorable à l'actuel département ministériel.

On nous a proposé des scénarios, tantôt idylliques, tantôt noirs, à propos de la S. N. C. F. Je vais être très clair : nous ne sommes pas ici pour faire de la mise en scène. Il y a les objectifs définis par le Gouvernement, d'un côté, et le projet défini par l'entreprise, de l'autre. La conjugaison de ces deux volontés s'appelle un contrat de Plan. Voilà comment nous entendons mobiliser les forces des uns et les capacités des autres.

Enfin, à ceux qui se désespèrent, avec une sincérité qui me laisse perplexe, des déficits de la S. N. C. F., je citerai simplement un chiffre. Avant le nouveau statut, l'actionnaire de la S. N. C. F. était l'Etat. Or, en quarante-cinq ans, il a doté cette entreprise de 14 millions de francs pour un total de bilan qui était de 84 milliards en 1980 ! On voit que certains se sont montrés de fort mauvais actionnaires dans le passé ! C'est à l'honneur de cette majorité d'avoir apporté 4 milliards de fonds propres depuis 1981.

M. Charles Fèvre. Deux milliards de francs et non quatre !

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Non, deux fois deux milliards de francs !

M. Charles Fèvre. Vous travestissez la vérité !

M. Jean Auroux, *secrétaire d'Etat.* Ceux qui ne voteront pas ce budget renonceront à la paternité de ce grand projet qu'est le T. G. V. Atlantique, de ses 15 milliards d'investissement, de ses emplois induits dans l'industrie ferroviaire et dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, de ce rééquilibrage du pays vers notre façade atlantique. Chacun prendra en cette affaire ses responsabilités en connaissance de cause. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

Pour les voies navigables, nous avons à combler des dizaines d'années de retard. Les efforts que nous avons entrepris devront progressivement monter en puissance dans les décennies qui viennent. Il faut avoir la lucidité de le dire.

Je crois que nous avons choisi la bonne méthode. Nous allons faire ce qui est indispensable, pour l'entretien notamment, mais aussi en matière d'opérations nouvelles. L'accord entre E. D. F. et la compagnie nationale du Rhône va dans le bon sens.

Il convient également d'observer que ce qui est en train de se mettre en place procède de la méthode la plus saine : d'abord l'adoption du schéma directeur, ensuite la mise en place des trois outils que sont l'entreprise artisanale de transport par eau, la chambre nationale de la batellerie artisanale et l'office national de la navigation, modernisé. C'est la bonne méthode, celle qui, avec les crédits, a tant manqué dans le passé.

Monsieur Gaillard, nous sommes très conscients de la contribution que peuvent apporter les transports à notre commerce extérieur. Le Gouvernement s'intéresse à ce dossier comme vous aurez l'occasion de le constater dans les prochains jours. Le secteur des transports, ce qu'il représente au niveau national, européen et même international, doit être intégré comme une composante pleine et entière dans la vie économique de la nation, et non pas d'une manière accessoire. Lorsque l'on négocie des grands contrats d'exportation, il faut vendre le transport en tant que service et pas seulement le transport en tant que bien d'équipement.

Nous nous préoccupons donc de la dimension économique et commerciale du secteur des transports, et nous voulons développer cette forme de compétitivité dans notre économie, désormais mondialisée.

Dans une économie qui s'exprime à l'échelle de la planète, il est évident qu'il nous faut des outils pour développer nos exportations. Au-delà de la vie quotidienne, au-delà de l'aménagement du territoire, il faut aussi penser à la place de la France dans le monde ; c'est ce que nous essayons de faire dans ce budget.

C'est pourquoi, au-delà de quelques lacunes auxquelles certains s'attachent exclusivement, l'essentiel est bien qu'il réponde à cet enjeu. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

— 3 —

DEPOT D'UN RAPPORT SUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 3 DE LA LOI N° 79-1113 DU 22 DECEMBRE 1979 RELATIVE A MAYOTTE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre, en application de l'article 3, troisième alinéa, de la loi n° 79-1113 du 22 décembre 1979 relative à Mayotte, un rapport sur l'application de l'article 3 de cette même loi, pour la période allant du 1er novembre 1983 au 31 octobre 1984.

Le rapport sera distribué.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1985, n° 2347 (rapport n° 2365 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Urbanisme, logement et transports : transports, articles 59 et 71 et budget annexe de la navigation aérienne (*suite*) :

Section commune des transports :

Annexe n° 40. — M. François d'Aubert, rapporteur spécial ;

Transports intérieurs :

Annexe n° 41. — M. Alain Chénard, rapporteur spécial ; avis n° 2370, tome XVII, de M. Jean Bernard, au nom de la commission de la production et des échanges ;

Aviation civile et météorologie :

Annexe n° 42. — M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial ; avis n° 2370, tome XVIII, de M. Claude Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges ;

Budget annexe de la navigation aérienne :

Annexe n° 50. — M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial ;

Urbanisme, logement et transports : mer :

Annexe n° 43. — M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 2367, tome X, de M. François Léotard au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 2370, tome XIX, de M. André Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

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

La séance est levée.

(*La séance est levée le mercredi 31 octobre 1984, à zéro heure cinquante.*)

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

LOUIS JEAN.

Ordre du jour établi par la conférence des présidents.

(Réunion du mardi 30 octobre 1984.)

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mardi 13 novembre 1984 inclus.

Mardi 30 octobre 1984, soir (vingt et une heures trente), **et mercredi 31 octobre 1984,** matin (neuf heures trente), après-midi (quinze heures) après les questions au Gouvernement :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1985 (n°s 2347, 2365, 2366 à 2370) ;

Urbanisme, logement et transports :

Transports (suite) ;
Budget annexe de la navigation aérienne ;
Mer.

Lundi 5 novembre 1984, matin (dix heures), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Recherche et technologie ;
Intérieur et décentrallsation.

Mardi 6 novembre 1984, matin (neuf heures trente), après-midi (seize heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Agriculture ;
Budget annexe des prestations sociales agricoles.

Mercredi 7 novembre 1984, matin (neuf heures trente), après-midi (quinze heures), après les questions au Gouvernement, et soir (vingt et une heures trente) :

Premier ministre :

Communication et radio-télévision.

Agriculture et budget annexe des prestations sociales agricoles (suite) ;
Budget annexe de l'Imprimerie nationale ;
Budget annexe des Monnaies et médailles ;
Comptes spéciaux du Trésor ;
Taxes parafiscales.

Jeudi 8 novembre 1984, matin (neuf heures trente), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Relations extérieures ;
Affaires européennes ;
Economie, finances et budget.

Vendredi 9 novembre 1984, matin (neuf heures trente), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Economie, finances et budget (suite) ;
Défense ;
Budget annexe des essences.

Lundi 12 novembre 1984, matin (dix heures), après-midi (quinze heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Education nationale.

Mardi 13 novembre 1984, matin (neuf heures trente), après-midi (seize heures) et soir (vingt et une heures trente) :

Affaires sociales et solidarité nationale.

Le présent numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances du mardi 30 octobre 1984.

1re séance : page 5385 ; 2e séance : page 5407 ; 3e séance : page 5427.

ABONNEMENTS

Codes.	ÉDITIONS — Titres.	FRANCE et Outre-mer. — Francs.	ÉTRANGER — Francs.
	Assemblée nationale :		
	Débats :		
68	Compte rendu	100	515
88	Questions	100	518
	Documents :		
07	Série ordinaire	559	1 232
27	Série budgétaire	170	268
	Sénat :		
05	Compte rendu	92	320
25	Questions	92	320
09	Documents	859	1 183

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.

Téléphone : **Renseignements : 575-62-31** — **Administration : 578-61-39**

TELEX : **201176 F DIRJO-PARIS**

Les **DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :
— **07** : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ;
— **27** : projets de lois de finances.

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : **2,40 F.** (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix. 103843110 — 001084